



www.lamaneta.com
PUCH
X-30

AVELLO, S. A.
GIJÓN - ESPAÑA

DESCRIPCIÓN Y ENTRETENIMIENTO



INDICE

1. Datos técnicos
2. Números de referencia
3. Entrenimiento
4. Instrucciones para la primera puesta en marcha
5. Instrucciones de marcha
6. Lubricación y conservación
7. Limpieza del vehículo
8. Conservación del vehículo
9. Reparación
10. Índice de términos escogidos



— PROLOGO —

Nos alegramos de que mediante la compra del X-30 Automatic PUCH, podamos contar con Vd. como miembro de nuestra gran familia, y le deseamos muchas satisfacciones con el mismo.

Se aconseja la lectura de este libro, por que el le ayudará a conocer el sencillo manejo y los trabajos de servicio y conservación.

Las denominaciones «izquierda» y «derecha» del vehículo, se entienden mirando siempre la dirección de marcha.

AVELLO, S. A.
GIJÓN

1.1 Motor

- * Motor mono-cilíndrico de 2 tiempos
- * Ø pistón 38 mm.
- * Carrera 43 mm.
- * Cilindrada 48,8 cm.³
- * Relación de compresión 1:11
- * Chispa 1 mm.² antes P. M. S.
- * Potencia 2 CV a 5.500 r. p. m.
- * Carburante Gasolina con mezcla de aceite de 25:1=4%
- * Carburador BING 1/12 ó Dell'orto 12
- * Embrague Centrifugo automático
- * Velocidad máxima 40 Km./h.

1.2 Bastidor

- * Neumáticos de 2 1/2 x 17" Trial
- * Depósito con capacidad para 4 litros
- * Consumo 1,8 litros por 100 Km.
- * Peso 51 Kg. con gasolina
- * Horquilla delantera telescópica.
- * Amortiguadores telescópicos.
- * Bastidor de tipo cuna en tubería, con horquilla trasera oscilante.
- * Cuenta-kilómetros.

El número del motor se encuentra en la parte superior del cárter



El número del cuadro está en la parte derecha del tubo dirección



3. ENTRETENIMIENTO.—Mecanismos de Maniobra

3.1 Cierre de dirección

Para cerrar, colocar el manillar hacia la derecha, meter la llave en el cierre, girarla hacia la izquierda y empujar hacia adentro, obligando a deslizarse el cilindro, girar hacia la derecha y sacar la llave. Para abrir se efectúa lo mismo en sentido contrario.

3.2 Llave de gasolina (Fig. 1)

Posición C = Cerrada.

Posición A = Abierta.

Posición R = Reserva.

3.3 Carburador (Bing) Fig. 2

Posición 1: Pulsador carburador.

Posición 2: Estrangulador. Para que recupere una vez pulsado hay que abrir el puño gas a tope.

(Dell'orto) Fig. 2 bis

Posición 1: Pulsador carburador.

Posición 2: Estrangulador, después del calentamiento del motor tirar hacia arriba.

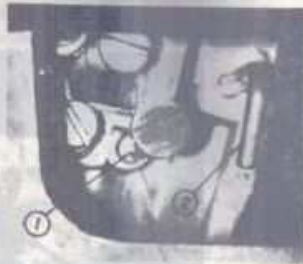


Fig. 1



Fig. 2

Fig. 2 bis



3.4 Interruptor de la luz (Fig. 3)

Posición 1: Población.

Posición 2: Apagado.

Posición 3: Carretera.

Pulsador 4: Claxon.

Pulsador 5: Cortacircuito (para).

3.5 Tapón depósito gasolina

Para abrir, sacar el tapón de cierre tirando de él hacia arriba.

3.6 Palanca del descompresor.

Se puede utilizar para parar el motor, pero no es recomendable, pues se pone en marcha el embrague de arranque. Además no es necesario emplearlo para este fin, puesto que se puede accionar el pulsador cortacircuito.

Fig. 3

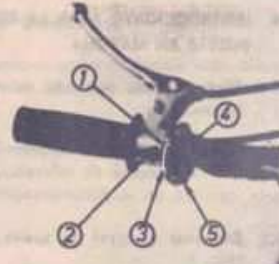


Fig. 4



4. INSTRUCCIONES PARA LA PRIMERA PUESTA EN MARCHA

4.1 Comparar los números de referencia del vehículo

Compare Vd. antes de la primera puesta en marcha los números de referencia de su vehículo, con los de la documentación del mismo.

4.2 Examinar el nivel de aceite en el cárter (Fig. 4)

Para ello se ha previsto un agujero n.º 1 que sirve de carga de aceite y de nivel, que será correcto cuando, poniendo el ciclomotor en posición horizontal, el aceite llega hasta el borde inferior de este orificio.

El n.º 2 es el de salida o descarga de aceite.

Cuando el nivel de aceite sea inferior, será necesario añadir aceite hasta que este comience a salir por el mismo agujero.

Calidad y cantidad de aceite según tabla adjunta.

4.3 Reponer combustible

Para ello, utilizar gasolina normal con mezcla de aceite motor SAE-40 ó 50 al 4% ó FINAMIX al 2,5%.

Atención: ¡En ningún caso cargar gasolina pura!

5. INSTRUCCIONES DE MARCHA

5.1 Antes de cada viaje

Debe de ser controlado:

- * La reserva de combustible.
- * Los neumáticos y la presión del aire en los mismos.
- * La eficacia de los frenos.
- * La iluminación.
- * La presencia de las herramientas.

5.2 Arrancar el motor

- * Poner el vehículo sobre el caballete.
- * Cerciorarse que está el grifo de gasolina abierto.
- * Pulsar el estrangulador del carburador cuando el motor está frío. Con motor caliente arrancar sin estrangulador.

- * Apretar la manilla de compresor (Fig. 5/1) y acelerar en el puño giratorio 1/3 aproximadamente.
- * Accionar el pedal como uno normal de arranque, y una vez que el motor gira, soltar rápidamente la manilla de compresor, después de lo cual arranca el motor.
- * Abrir el estrangulador. Carburador Bing: Girando el puño gas de fondo. Carburador Dell'Orto: Tirando posición Nr. 2.
- * Si el motor no arranca inmediatamente, se repite la misma operación.
- * Motor y acelerando el puño giratorio o de gas se pone el vehículo en marcha.
- * Esto también se puede hacer, sobre el vehículo, sentado y mediante pedaleo como en una bicicleta.
- * Las demás operaciones igual.

5.3 Frenar

- * Quitar el gas, frenar al mismo tiempo con los frenos de mano.

• En pavimentos arenosos, mojados o resbaladizos, utilizar con preferencia el freno izquierdo (trasero) (Fig. 5/2).

• El frenado ha de efectuarse siempre con tacto. Las ruedas bloqueadas disminuyen el efecto del frenado y conducen a patinazos o caídas.

5.4 Parar y aparcarse

• Quitar el gas, frenar con suavidad, el embrague se suelta luego automáticamente.

• Cuando sea necesario parar el motor, abrir el pulsador de cortacircuito (paro).

• Cerrar el grifo de la gasolina.

• Cerrar con llave el vehículo.



Fig. 5

6. LUBRIFICACION Y CONSERVACION

6.1 Trabajos de lubricación

6.1.1 Cambiar el aceite del cárter

- Hacer trabajar al motor hasta que se caliente.
- Quitar tornillos núms. 1 y 2 de carga y descarga respectivamente de la (Fig. 4).
- Una vez vaciado el cárter de aceite, poner de nuevo el tornillo n.º 2 (Fig. 4).
- Cargar el cárter nuevamente con aceite nuevo o tabla adjunta.
- Una vez llegue al nivel cerrar de nuevo con tornillo n.º 1, (Fig. 4).

6.1.2 Limpieza y engrase de la cadena

La duración de las cadenas depende mucho de su cuidado.

Para esto, deben limpiarse y engrasarse siempre puntualmente.

Al montarlas nuevamente, cuidar que la tensión de las mismas sea correcta y que el cierre de cadena tenga su lado cerrado en la dirección de marcha (Fig. 6).

6.1.3 Engrasar el chasis

Atenerse a los siguientes puntos:

- En el engrasador del reenvío dar de 1 a 2 impulsiones con la aceitera.
- Engrasar muelle caballete parada posición 1 (Fig. 7).
- Quitar los tornillos caballete parada posición 2 (Fig. 7) y engrasar las dos unidades de sujeción del mismo.
- Engrasar con aceite los tornillos tensores de los frenos de las ruedas delantera y trasera.
- Superficies de deslizamiento de los pedales, manillas y palanca de embrague.
- Cables con camisa.

- Engrasar manilla y cables descompresor, así como eje palanca embrague, a ser posible con Spray.

6.2 Trabajos de conservación

Para todos los trabajos que Vd. crea que no los puede realizar, dirijase a su representante PUCH, el cual le ayudará y aconsejará con gusto.

6.2.1 Controlar la bujía

Colocar la bujía desenroscada, unida con el cable de encendido mediante la rosca a masa; por ejemplo, a la cabeza del cilindro.

Si se acciona el mecanismo de arranque, debe observarse entre los electrodos de la bujía una chispa fuerte. Las bujías aceitadas o con formaciones de suciedad o perlas entre los electrodos no dan chispas y deben ser limpiadas (viruta de madera o cepillo de acero).

En el caso de ser reemplazada solamente utilizar una bujía con un valor térmico de acuerdo con la tabla adjunta.

Oscilación de la cadena 10 a 15 mm.

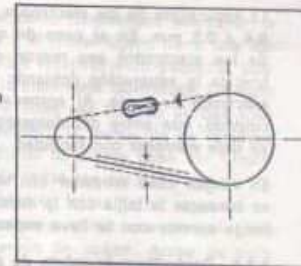


Fig. 6.



Fig. 7.

La separación de los electrodos debe de ser de 0,4 a 0,5 mm. En el caso de que la distancia de los electrodos sea mayor, debe ser restablecida la separación doblando la lengüeta del electrodo de masa. Al enroscar la bujía tener cuidado, que entre debidamente en la rosca y se deje enroscar con facilidad.

En ningún caso enroscar con violencia; primero enroscar la bujía con la mano 2 ó 3 vueltas, luego apretar con la llave especial para bujía.

6.2.2 Deshollinar la culata de cilindro

La forma de trabajo de nuestros motores de combustión (de 2 tiempos) unido a la formación de residuos en la culata del cilindro, en el fondo del pistón y en la lumbrera de escape, se hacen notar al paso del tiempo de forma perturbadora. Por ello, en ciertos intervalos de tiempo, deben ser quitados estos residuos que provienen tanto del aceite, como del combustible.

Culata de cilindro y fondo del pistón

El residuo de carbón en la culata de cilindro y en el fondo del pistón debe ser quitado con una

herramienta de canto despuntado sin rayar la superficie. Como el metal ligero tiene una dureza de superficie relativamente pequeña, puede ser dañada la superficie fácilmente. Un daño de la superficie debe ser evitado porque toda raya notable favorece la formación de residuos de carbón. El fondo de pistón debe ser limpiado solamente de todos los residuos que se encuentran adheridos en forma de escamas salientes, no es necesario quitar una película fina uniforme de carbón de aceite. Antes de colocar la culata de cilindro debe ser limpiado el cilindro minuciosamente en su interior de todo residuo de carbón con un trapo limpio que no se deshilacha y luego debe ser aceitado ligeramente con aceite para motor.

Luego cerciorarse que al girar el cigüeñal, el motor gire perfectamente. Las superficies de junta en el cilindro y en la culata deben ser limpiadas y ser colocadas una sobre otra desnudas sin emplear material para empaquetaduras. Las cuatro tuercas de la culata de cilindro deben ser apretadas a pares diametralmente opuestos.

Ventanilla de escape en el cilindro

Para limpiar la canal de escape debe ser quitado el tubo de escape.

Poner la marcha superior y girar el motor (con bujía desenroscada) mediante la rueda trasera hasta que el pistón se encuentre en su punto muerto inferior.

Limpiar de carbón adherido la canal de escape sin perjudicar el pistón ni la superficie de carrera del cilindro (Fig. 8).



Fig. 8

A continuación de la limpieza de la ranura de escape es conveniente limpiar también el tubo de escape (ver párrafo siguiente).

6.2.3 Limpiar el tubo de escape y silenciador

La limpieza del tubo de escape se realiza convenientemente a continuación de la limpieza de la ventanilla de escape en el cilindro.

Para ello desmontar el tubo de escape y silenciador.

Quitar los residuos de carbón de aceite en el interior del tubo de escape con una rasqueta.

También los residuos de aceite en el interior del silenciador y en el de salida de la pieza final deben ser limpiados cuidadosamente. En caso necesario, renovar las juntas.

Advertimos que todo cambio en las piezas interiores del silenciador, en especial el alojamiento de las piezas embutidas, malogra la potencia del motor y aumentan el consumo de combustible. En ningún caso se consigue así un aumento de potencia, como se cree a veces.

falsamente. Un cambio es además prohibido por la ley, porque la máquina ha sido tipificada con silenciador original.

6.2.4 Limpiar filtro de aire

Quitar el revestimiento izquierdo (3 tornillos). Aflojar la abrazadera de la caja filtro. Abrir caja y sacar filtro.

Limpiar en mezcla y volver a montarlo mojado con aceite.

6.2.5 Limpiar grifo de gasolina y conductos

Vaciar el depósito de combustible. Sacar el tubo de gasolina del grifo y del carburador y soplar a través del mismo.

Limpiar con gasolina el filtro y el grifo.

6.2.6 Limpiar carburador

Los trabajos de conservación en el carburador requieren conocimientos técnicos y deberían ser ejecutados indispensablemente por el SAT-PUCH.

Quitar el revestimiento izquierdo y derecho. Correr el grifo de gasolina. Quitar el tubo de gasolina del carburador. Aflojar el tornillo abrazadera.

Sujeción carburador (Fig. 9/3). Aflojar la abrazadera caja filtro (Fig. 9/1) y correr hacia atrás soltándolo del tubo admisión.

Secar los tornillos de la tapa compuerta (Fig. 9/2).



Fig. 9

Quitar tapa compuerta y dejar colgando tapa con cable acelerador y la compuerta.

Abrir la cuba, sacar Gliceurs y pulverizador; lavar con gasolina y soplarlo después con aire comprimido.

En ningún caso deben de limpiarse las toberas con alambre de acero. Al montar el carburador, hay que ponerlo lo más hacia adelante posible en el tubo de admisión, para evitar que entre aire falso.

6.2.7 Ajustar la marcha lenta (en vacío)

Después de toda limpieza de carburador es necesario un nuevo ajuste.

El ajuste debe ser realizado estando el motor a temperatura de servicio.

Volver a la posición primitiva completamente el puño acelerador (quitar el gas).

Regular el tornillo ralenti de forma que la rueda trasera, puesto el vehículo en el caballete, no gire más o que gire muy poco y el motor tenga todavía un ralenti seguro.

6.2.8 Controlar el equipo de encendido

Ajuste de encendido: Sólo el ajuste exacto de encendido garantiza una capacidad de rendimiento óptima del motor. Por ello, deben de efectuarse los trabajos de conservación sólo por un técnico. Para el ajuste del encendido hay que tener en cuenta:

- La distancia de los platinos.
- El momento de encendido.
- La distancia de los platinos

El control de reajuste se realiza a través de los orificios del volante magnético (para ello quitar la tapa). La separación de los platinos completamente abiertos debe ser de $0,35 \text{ mm} \pm 0,4 \text{ mm}$. En el caso que sea necesario una corrección de la separación de contactos, (Fig. 10/1) entonces aflojar el tornillo de sujeción (Fig. 10/3) y girar el yunque (Fig. 10/2). Para ajustar el soporte es necesario colocar un destornillador en la ranura de ajuste (Fig. 10/4), apoyando el mismo en pitón (Fig. 10/5) de la tapa. Si se cambió la separación de los plati-

nos, entonces controlar también el punto de encendido con reloj y zumbador.

• Momento de encendido

El valor exacto de ajuste es $14^{\pm 1} \text{ mm}$, antes del P. M. S.

En el momento del encendido, es decir, cuando comienzan a abrirse los contactos del ruptor, tiene que estar el pistón en la dirección de marcha, alejado del punto muerto de arriba en la medida prescrita en mm.



Fig. 10

Si comienzan a abrirse los contactos antes, es decir, el pistón está en este momento más alejado del punto muerto de lo arriba indicado como medida máxima (encendido adelantado), hay que girar la placa base (3 tornillos de sujeción) en el sentido del giro del motor.

Dirección de giro del volante, en el mismo sentido que las agujas del reloj.

6.2.9 Controlar la tensión de cadena

La cadena del motor tiene que dejarse mover en el centro entre los dos piñones de cadena, de $10 \pm 15 \text{ mm}$, de flecha con el usuario sentado en el sillín.

Para tensarla hay que aflojar las dos tuercas eje y apretar los dos tornillos tensores de cadena por igual para que la rueda tenga la dirección correcta. Apretar de nuevo las dos tuercas eje.

6.2.10 Controlar el ajuste de la palanca descompresor

Debe de tener como se indica en la [Fig. 11] una holgura de $10 \pm 12 \text{ mm}$.



Fig. 11

6.2.11 Ajustar frenos

* Freno rueda delantera y trasera

La manilla de freno (Fig. 12) tiene que mostrar un juego aproximadamente de 2 cm, medidos en el exterior de la palanca de freno manual. El ajuste se hace en el tornillo tensor (Fig. 13/1 y 14/1).

6.2.11 Reapretar los tornillos y tuercas

Fig. 12



Fig. 13



Fig. 14



6.2.12 Controlar y engrasar los rodamiento de los cubos

Desmontar los cubos (de acuerdo con el manual de reparaciones). Seguidamente hay que limpiarlos y revisarlos. Antes de montarlos de nuevo hay que proveerlos de grasa consistente limpia.

6.2.13 Reapretar los tornillos y tuercas

Controlar si tornillos y tuercas están bien apretados. Tener cuidado principalmente en tornillos de sujeción del motor, tuercas de ruedas, manillar y suspensión delantera.

6.2.14 Desmontar la rueda delantera

- * Desenganchar los cables de mando del freno.
- * Aflojar las tuercas del eje cubo.

6.2.15 Desmontar la rueda trasera

- * Aflojar los tensores de cadena.
- * Aflojar las tuercas del eje cubo.
- * Desenganchar cables mando freno.
- * Sacar la cadena del piñón.

6.2.16 Montaje de los neumáticos y presiones

Para quitar los neumáticos, desenroscar primero la tapita de cierre de la válvula, apretar hacia adentro la aguja de la válvula hasta que el

aire haya salido por completo, luego aflojar la tuerca de la llanta y empujar la válvula hacia adentro. Después de separar de la llanta los bordes armados con cable de acero de la cubierta empujar el lado contrario a la válvula en la acanaladura de la llanta. Con esto se gana suficiente juego en el lado de la válvula como para pasar el borde reforzado de la cubierta por encima del borde de la llanta mediante una palanca. A continuación sostener con la palanca de montaje el borde reforzado que ha sido pasado por encima del borde de la llanta y deslizar una segunda palanca por el borde de la llanta, hasta que el borde reforzado del neumático en todo su perímetro esté fuera de la llanta. Luego extraer la cámara.— Para el montaje se coloca en la cubierta primero la cámara, un poco inflada y recubierta de talco, habiendo colocado previamente en la llanta un borde reforzado de la cubierta (en sentido inverso a lo descrito anteriormente).

Tener cuidado especial, que no se aprisione la cámara o se envuelva en sí misma y que la cinta de la llanta, la cual separa la cámara de

las cabecillas de los radios, se encuentre lisa al fondo de la acanaladura.

Presiones:

Recomendada para el modelo X30N: neumático delantero, 1,10 Kg. Neumático trasero, 1,40 Kg.



Fig. 15

6.2.17 Cambiar la bombilla del faro

Aflojar el tornillo sujeción arillo faro (Fig. 16/1). Sacar el muelle porta-lámparas (Fig. 16/2). Cambiar la bombilla.



Fig. 16

6.2.18 Cambiar la bombilla del faro piloto

Aflojar el tornillo sujeción cristal. Colocar la bombilla.

6.2.19 Controlar el ajuste del faro (Fig. 17).

Colocar el vehículo en superficie llana a 10 mts. de una pared recta. Medir en el cristal del faro la distancia del suelo al centro del faro en centímetros (H). Colocar en la pared una línea central, perpendicular al eje longitudinal del centro del vehículo, formando una cruz de ajuste en H centímetros de altura del suelo.

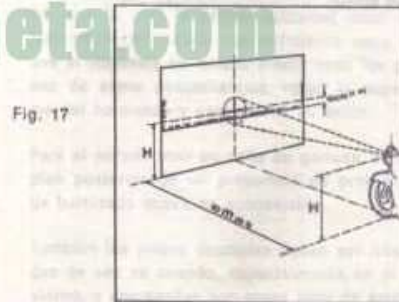


Fig. 17

Encender el faro carretera:

El foco de luz del faro tiene que coincidir con la cruz de ajuste de la pared. En caso de necesidad se puede girar el faro con la mano correspondiente una vez aflojados los tornillos de ajuste. Apretar de nuevo los tornillos.

Después de revisar la luz larga, revisar también la exactitud de la luz de cruce. Esta será correcta cuando la zona clara-oscuro esté 10 cm. por debajo de la línea horizontal de la cruz de ajuste.



Fig. 12. Encendido y regulación del faro.

Ajustar el tornillo superior cuando el faro está encendido.

7. LIMPIEZA DEL VEHICULO

La limpieza es el elemento principal de todo trabajo de entretenimiento.

Evitar de utilizar un chorro de agua a presión, ya que el mismo no es provechoso para la capa de laca y además existe el peligro de que entre agua en los frenos y cojinetes o en el carburador y el equipo de encendido y eventualmente puede causar desperfectos. Para la limpieza exterior es propia una esponja blanda grande, con la cual la primer suciedad debe ser justamente enjuagada con suficiente agua, ya que al frotarnos en estado medio seco los granos de arena pequesimos, rozan la superficie del barnizado y esto pierde su brillo.

Para el secado usar un paño de gamuza. El empleo posterior de un preparado de protección de barnizado suave es aconsejable.

También las piezas desnudas deben ser limpiadas de vez en cuando, especialmente en el invierno, y engrasados con grasa libre de ácidos.

Después de un tiempo de servicio prolongado se ensucia naturalmente también el bloque del motor, el cual se limpia sencillamente con un producto para lavar fino (solución tibia). Si se utiliza para la limpieza bencina, entonces tener cuidado, que no entre ésta en contacto con el asiento.

Aconsejamos, además, limpiar de vez en cuando con un producto para limpieza de plásticos, que se compra en el mercado, con lo cual se consigue al mismo tiempo un buen efecto de brillo y presentación.

Para el secado usar un paño de gamuza. El empleo posterior de un preparado de protección de barnizado suave es aconsejable.

También las piezas desnudas deben ser limpiadas de vez en cuando, especialmente en el invierno, y engrasados con grasa libre de ácidos.

Después de un tiempo de servicio prolongado se ensucia naturalmente también el bloque del motor, el cual se limpia sencillamente con un producto para lavar fino (solución tibia). Si se utiliza para la limpieza bencina, entonces tener cuidado, que no entre ésta en contacto con el asiento.

8. CONSERVACION DEL VEHICULO

Si se desea poner fuera de servicio el vehículo durante el invierno o por un tiempo prolongado, tener en cuenta los siguientes consejos:

- * Viajar con el vehículo hasta que se encuentre a temperatura de servicio, dejar escurrir el aceite del cárter.
- * Llenar el cárter con aceite nuevo.
- * Limpiar minuciosamente el vehículo de polvo, aceite y suciedad.
- * Quitar todos los puntos oxidados.
- * Engrasar todas las piezas desnudas; no barnizadas con grasa libre de ácidos.
- * Engrasar todos los puntos de engrase.
- * Limpiar a fondo la cadena, engrasarla con grasa muy viscosa.
- * Tratar todas las piezas barnizadas con un producto de conservación.

- Para evitar que se oxide el depósito de bencina es aconsejable llenar el mismo hasta el tope.
- Si la habitación en la cual está estacionado el vehículo no está asegurada contra el fuego, debe ser enjuagado el depósito con aceite.
- El grifo de bencina debe ser cerrado en todo caso.
- Desenroscar la bujía, desmontar el carburador, llevar el pistón al punto muerto superior, echar 30 cc. de aceite para motor en la abertura de admisión del cilindro, girar varias veces el motor (para ello con el embrague arránque conectado girar la rueda trasera), volver a enroscar la bujía, como también volver a montar el carburador.
- Hinchar los neumáticos a la presión prescrita.
- Guardar el vehículo en una habitación seca, colocarlo sobre un sostén y taparlo con una lona o con papel de empaque (envolverlo).

- Cada 3 a 4 semanas girarlo varias veces, estando en todo caso el grifo de gasolina cerrado.

Es muy peligroso hacer funcionar el motor del vehículo puesto fuera de servicio, porque el motor no se calienta suficientemente y el vapor de agua que se forma durante el proceso de combustión se condensa y origina la oxidación de los cojinetes y superficie de carrera del cilindro.

Volver a poner en servicio:

- Girar varias veces el motor, tornillo de ventilación de la caja del motor abierto y grifo de bencina cerrado.
- Enroscar la bujía, colocar el tornillo de ventilación, abrir el grifo de bencina y arrancar el motor.



9. REPARACION

Si se tienen en cuenta escrupulosamente las indicaciones de manejo y cuidado, apenas se presentarán averías. Sin embargo, si se presentan algunas, entonces es muy importante encontrar el fallo en seguida y repararlo, para evitar así daños costosos.

Evitar en todo caso trabajar en el vehículo sin conocimiento, dirijase a tiempo a un taller de confianza. Para toda pregunta como también pa-

ra pedidos de piezas de recambio es absolutamente necesario dar a conocer el número del vehículo.

A continuación están registradas algunas averías, su reconocimiento y reparación.

Los trabajos descritos a continuación, impresos con doble separación de letras y provistos con nuestro distintivo de estaciones de servicio, deben ser efectuados en todo caso en un taller especializado.

Avería	Causa	Reparación
	(9) Ayuda arranque accionada cuando el motor está caliente.	(9) Reparar como caso anterior.
	(10) Tubo combustible atascado.	(10) Desatascarlo con aire.
	(11) Llave de paso atascada.	(11) Hacerla limpiar en el taller.
	(12) Gicteur principal atascado.	(12) Limpiarlo.
	(13) Cuerpos extraños en la válvula de la aguja del flotador.	(13) Limpiar la válvula.

www.lamaneta.com

REPARACION

9-4

Avería	Causa	Reparación
Poco rendimiento	(1) Estrangulador del carburador bajado.	(1) Subirlo abriendo el pufo de gas a tope, en el caso del carburador Bing, o tirar el estrangulador hacia arriba Punto 2.3, posición 2.
	(2) Silenciador obstruido.	(2) Limpiarlo.
	(3) Carburador flojo.	(3) Apretar tornillos de sujeción.
	(4) Bobina de A. T. defectuosa.	(4) Cambiarla.
	(5) Frenos rozan continuamente.	(5) Ajustarlos.
	(6) Embrague patina.	(6) Cambiar mordaza.
	(7) Ventanilla escape cilindro obstruida de carbonilla.	(7) Limpiarla.
	(8) Aguja del flotador deformada o asiento de la aguja gastado.	(8) Controlar las piezas de la cámara del flotador; eventualmente cambiarlas.

www.lamaneta.com

9-5

REPARACION

Avería	Causa	Reparación
	(9) Aguja del surtidor suelta.	(9) Colocarla en muesca.
	(10) Filtro de aire tapado.	(10) Limpiarlo.
	(11) Combustible erróneo.	(11) Vaciar el depósito y llenarlo de combustible correcto.

www.lamaneta.com

NOTA IMPORTANTE:—No quitar el bobolox de la caja filtro, ni cortar el tubo de escape. Sin estas dos piezas debidamente conjuntadas no funciona el vehículo.

REPARACION

9-6

Avería	Causa	Reparación
Motor funciona irregularmente o se para	(1) Poco combustible en el depósito.	(1) Colocar reserva y llenar depósito.
	(2) Carburador flojo.	(2) Apretar tornillos de sujeción.
	(3) Cable de encendido flojo.	(3) Fijar la caperuza de goma.
	(4) Bujía defectuosa.	(4) Cambiarla.
	(5) Aguja surtidor suelta.	(5) Colocarla en la muesca.
	(6) Combustible erróneo.	(6) Vaciar el depósito, y llenarlo de combustible correcto.

www.lamaneta.com

9-7

REPARACION

LIMITACION DE VELOCIDAD

LOS CICLOMOTORES PUCH SE FABRICAN CON LIMITACION DE 40 KM/H., RESPETANDO LA ACTUAL LEGISLACION, PARA NO PRECISAR PERMISO DE CONDUCIR NI MATRICULA, PUES CON SOLO LICENCIA DE CONDUCIR CICLOMOTORES, ES SUFICIENTE.

OBSERVACION: EN CASO DE CUALQUIER ALTERACION TECNICA EN EL CICLOMOTOR QUE HAGA VARIAR LAS CARACTERISTICAS ORIGINALES Y VELOCIDAD DEL MISMO, AUTOMATICAMENTE PERDERA LA GARANTIA QUE EL FABRICANTE ESTABLECE, QUEDANDO AL MISMO TIEMPO FUERA DE LA LEY.

IGUALMENTE, PARA GOZAR DE LAS CITADAS VENTAJAS DE CICLOMOTOR EN TODO MOMENTO, DEBE LLEVAR LOS PEDALES PRACTICABLES Y NO SUPERAR LOS 40 KM/H. POR ESTE MOTIVO, EN CASO DE ALTERAR ESTAS NORMAS SE PIERDE AUTOMATICAMENTE LA CATEGORIA DE CICLOMOTOR.

NUESTRO PRIMER CONSEJO
ES
UTILIZAR SIEMPRE
PIEZAS DE RECAMBIO
ORIGINALES

sólo



es



para la conservación y mantenimiento del vehículo

18. Indica de siempre...