

QUITAR EL MOTOR DE UNA VESPA

Hay algunos trabajos que pueden acabar con el motor en el suelo, pero un completo desmontaje del mismo puede llevarse a cabo en 10 sencillos pasos que fácilmente acabarían con el motor fuera de la moto. En este capítulo mostraremos como hacerlo para una vespa de cualquier año, aunque dependiendo del modelo puede haber algunas variaciones.

Para quitar el motor es necesario:

- Siempre drenar el aceite.
- Una llave de 7 y de 8m m para la entrerrosca del embrague.
- Un zócalo y un conductor de 11m m para el selector del engranaje
- Un zócalo y un conductor de 13 mm para la conexión posterior del freno.
- Un zócalo y un conductor de 14 mm para la conexión posterior del choque.
- Una llave de 14m m para llevar a cabo el otro extremo del perno del choque.
- 22m m zócalo y conductor para el pivote se empernan
- Un destornillador de cabeza llana grande
- Un destornillador grande de cabeza philips
- Vice apretones para sacar los pernos del pivote
- Un Martillo
- Algo para apoyar la parte posterior de la moto como un soporte de cajón o un gato.
- Un ayudante si es posible.

Pasos:

1.- General: El primer paso es quitar la capucha lateral del motor y dejar la moto apoyada en su soporte. Acuñar con algo como un gato o un pedazo de madera bajo parte posterior del bastidor para conseguir que la rueda posterior quede justa de la tierra. En una P200 usted puede quitar el broche de presión en el tope plástico de modo que no consiga dañarlo.

2.- Drenar el aceite: Esta operación no es absolutamente necesaria pero en algunas posiciones del motor durante el desmontaje se podría derramar aceite.

3.- Desconexiones eléctricas: Hay una caja de ensambladura pequeña situada en la cubierta del lado de la rueda volante del motor que conecta las eléctricas del motor con el marco según lo demostrado abajo en la figura 1.



Figura 1.

Quite el único tornillo y abra la cubierta para dejar expuesto el cableado. Hay muchos conectadores que se separan en ranuras en la cubierta plástica. Saque de éstos la caja de ensambladura plástica y en un pedazo de papel apunte qué colores se conectan. Esto es muy importante y es fácil de olvidar cuando se pone el motor dentro 2 meses o más adelante. Generalmente un cable también irá abajo al CDI. En una P200 éste es el primer cable verde en la caja de CDI. Levante la tapa de goma que va a la caja externa de CDI para exponer los 4 cables que están tapados en ella. Quite el primer cable verde y sáquelo a través de la tapa del cargador de goma (véase figura 2). Siga el cableado a donde sale del marco. Todos estos cables se deben desconectar según lo demostrado en la figura 3.



Figura 2.



Figura 3.

4.- Desconectar la línea de fuel (y la línea de aceite en los modelos que la llevan): Ponga la llave de fuel en off. En todas las vespas desplazarla hacia la izquierda. Localice la caja del carburador y quite los dos tornillos en la cubierta según lo demostrado en la figura 4.



Figura 4.

Una vez la cubierta esta suelta, se quita el filtro del aire para conseguir un acceso mejor a la conexión de la línea de combustible. Usted puede también quitar el bramido de goma entre la caja del carburador y el marco, simplemente quitándolo en cada extremo. Esto le dará un acceso mejor a la línea de combustible. El filtro es quitado desatornillando los dos tornillos de cabeza llana según lo demostrado en la figura 5.



Figura 5.

Con el filtro quitado, la entrada de la línea de combustible al carburador queda visible (flecha roja figura 6).



Figura 6.

Yo pongo siempre un clip en la pipa para substituir el clip de alambre de Vespa - de cualquier manera quita el clip y fuerza la línea de combustible en el trozo del carburador. Si esto es muy resistente usted puede utilizar una llave en el trozo del combustible sí mismo de 10m m. Entonces será más fácil tirar del trozo de la línea. No se preocupe si un poco gasolina desborda la línea - es justo el resto del gas a la izquierda en la línea y debe parar rápidamente. Empujelo una vez quitado a través del fondo de la caja del carburador. La abertura del bramido en el marco es un gran lugar para dejar la línea de combustible nuevamente dentro para guardarla claro del motor. Esta moto no tiene bomba del aceite, pero si usted tiene una, la línea del aceite también necesitará ser desconectada. Generalmente es fácil deslizar el tubo de metal de la bomba del aceite justo fuera de la caja del

carburador. Rellene el extremo en el agujero del bramido del marco, pues es más alto que el tanque de aceite y parará el flujo del aceite.

5.- Desconexión del selector de engranaje: El selector del engranaje puede venir apagado en una sola pieza con los cables del engranaje todavía conectados. Usted puede o no puede necesitar quitar el kickstart porque en algunos modelos el perno del kickstart golpeará el ajustador del cable del engranaje y parará el selector que sale totalmente. Comience a quitar la cubierta de la caja del selector que es conservada por un solo tornillo en la base de la cubierta de ventilador (flecha verde figura 7). Entonces quite las dos tuercas de 11m m que sostienen el selector encendido (véase las flechas rojas figura 7).

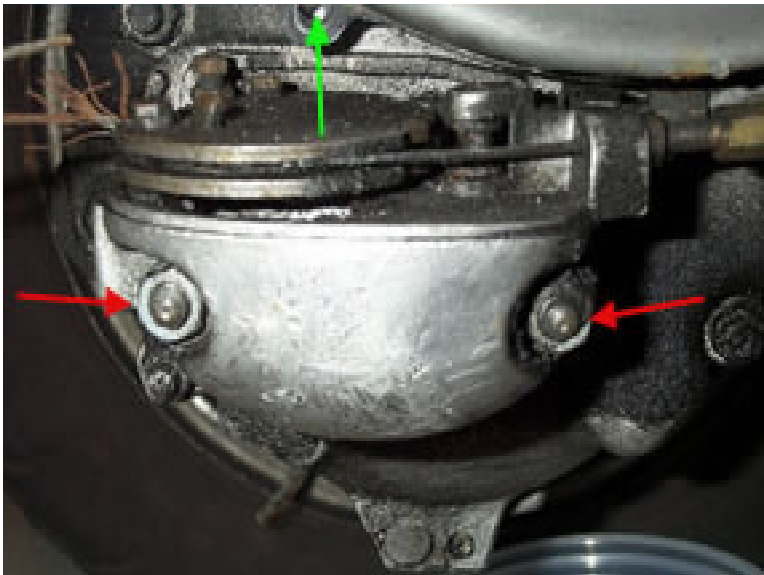


Figura 7.

En el receptor de cabeza, dé vuelta al apretón del selector de engranaje de manera que el 4to engranaje y el selector del engranaje deben empujarse hacia fuera de la cubierta de motor. Usted puede conseguir una cantidad pequeña de aceite residual que se escapa al desensamblar, pero parará rápidamente. Una vez que el selector del engranaje esté en el 4to engranaje usted debe poder tirar de desembarazo el brazo pequeño en el extremo del árbol de impulsión y tirar de él limpiamente según lo demostrado en la figura 8.



Figura 8.

6.- Desconexión de los cables de control: El embrague, la válvula reguladora, la estrangulación, y los cables posteriores del freno deben también ser desconectados. Comencemos en la caja del carburador primero. El cable de la estrangulación es un cable de alambre pequeño colocado sobre un gancho en el carburador (flecha roja superior figura 9) y la diapositiva de la válvula reguladora está al lado de ella (casi visible con la 2da flecha roja figura 9).



Figura 9.

Esta moto todavía tiene la línea de combustible aunque debe ser desconectada ahora. Zafe el cable de la estrangulación y empújelo detrás a través del agujero de la caja del carburador. Utilice el agujero del bramido del marco otra vez para guardarlo claro del motor. El cable de la válvula reguladora tiene una enterrosca soldada que tiene que ser desalojada del extremo de la bomba del carburador slide/oil.

Utilice la válvula reguladora del receptor de cabeza para abrir la válvula reguladora, y entonces cójala con un destornillador en un medio punto abierto y quite el cable de la válvula reguladora del extremo de la diapositiva. Empuje esto detrás a través de la caja del carburador y dóblelo para arriba en la abertura del bramido del marco. El brazo posterior del freno está situado apenas debajo del montaje de choque posterior y tiene un solo perno de 13m m con un agujero a través del centro que sostiene el cable del freno en lugar por la compresión. Afloje la tuerca en la cara exterior del brazo del freno y el cable debe tirar a través (véase figura 10).



Figura 10.

Una vez que sea libre, saque del cable el ajustador del cable y el claro montados cubierta del motor. Pasado, el cable del embrague necesita ser desconectado del brazo del embrague. Mire por debajo del motor en el fondo del brazo de oscilación para encontrar la enterrosca y el brazo del embrague. Hay una sola enterrosca que lo sostiene en lugar con 8m m externo y 7m m internos (véase la flecha roja figura 11). Utilice la llave de 8m m para sostener el externo, mientras que usa la llave de 7m m para aflojar el perno del sujetador. Una vez que esté aflojado rosque del cable y el cable entero se puede tirar libremente del ajustador montado cubierta del embrague (flecha verde figura 11).

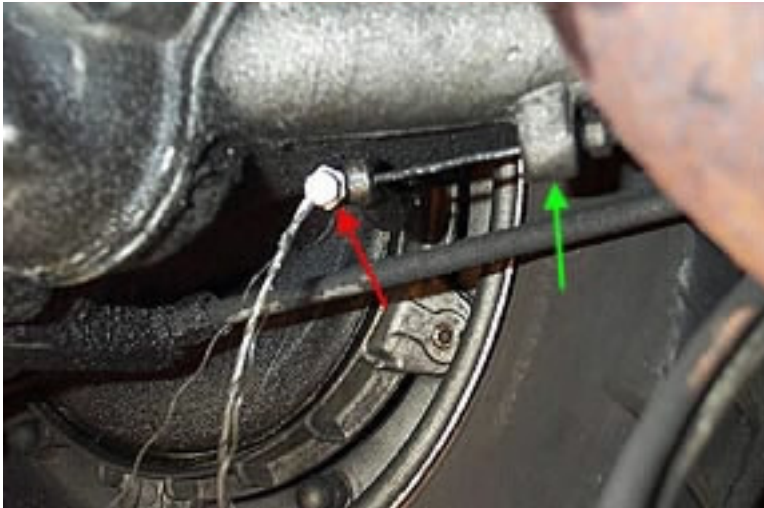


Figura 11.

7.- Quitar el perno principal del pivote y el perno posterior del choque: Los dos artículos pasados que sostienen el motor en su lugar son la conexión posterior del choque y el perno principal del pivote que pasa a través del swingarm y del marco. El perno del choque es generalmente el mejor para quitar primero (véase figura 12).

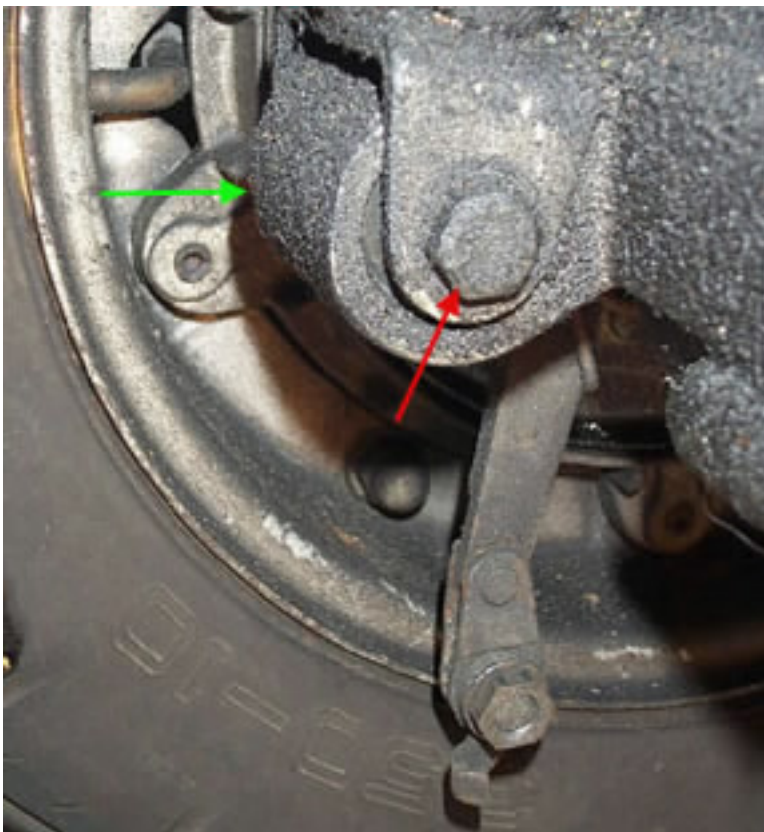


Figura 12.

Utilice un conductor de 14m m en el lado abierto (flecha roja), y una llave de 14m m en la tuerca ocultada en el lado trasero (flecha verde). Si usted no para el lado trasero de rotar el perno entero rotará más bien que viniendo flojamente. Una vez que esté quitado, utilizado un par de vice-apretones para tirar de él libremente. El motor debe caer levemente hasta que la rueda posterior golpea la tierra. El perno principal del pivote tiene una cabeza de la tuerca hexagonal en el lado del motor y una arandela de la tuerca y de cerradura en la guantera (motos de los 60s) o el lado de la rueda de repuesto (motos de los 70s-80s). Utilice el zócalo de 22m m para quitar la tuerca. Usted puede necesitar afianzar algunos vice-apretones con abrazadera al lado del perno para pararlo de rotar. La arandela de la tuerca y de cerradura se puede quitar sin el peligro del motor que cae de la moto.



Figura 13.

Si usted tiene un trabajo realmente bueno de pintura es recomendable poner un trapo entre el cilindro y el marco, y otro entre la tapa del silenciador y el marco antes de quitar el perno del pivote. Para quitar el perno del pivote me gusta utilizar un destornillador de cabeza llana grande. He encontrado que si usted da un tirón justo al perno para llevarlo fuera, el motor comienza a inclinarse hacia la izquierda de la moto lo que hace más duro conseguir sacarlo hacia fuera. Es mucho más fácil tener la inclinación del motor a la derecha en lugar de lo contrario. Para hacer que esto suceda conduzco el perno a través con un destornillador y un martillo. Esta manera cuando el extremo roscado se empuja a través del marco, el destornillador toma el peso. Entonces utilizo los vice-apretones para sacar el perno en el lado del motor.



Figura 14.

Esto entonces hace que el motor se inclina encima a la derecha según lo visto en la figura 15. Es realmente provechoso tener alguien para ayudar a tirar hacia fuera porque la rueda de engine/rear, y el silenciador pesa cerca de 90 libras.



Figura 15.

Los cables del engranaje ahora necesitan ser movidos claramente del extractor y entonces el motor entero se puede girar abajo y saliendo del marco. Empuje el choque posterior detrás hacia la parte posterior del bastidor para conseguirlo claro. Aquí de usted puede conseguir el motor

para arriba en un banco de trabajo limpio y tener todo el espacio y encenderle si se necesita, según se ve en la figura 16.



Figura 16.