



Libro de Instrucciones



www.lamaneta.com
motopedal 50 - D

OSSA

Sr. Cliente:

El modelo 50 D que Vd. ha adquirido, es una variante mejorada de la primera motopedal OSSA 50 y su motor continua siendo el 49 c. c. que, por su resultado y rendimiento, tanto prestigio ha dado a nuestra marca.

Tratándola como el vehículo utilitario que és y observando las instrucciones que se dan en el presente libro de instrucciones, su OSSA 50 D le dará entera satisfacción, aceptando los servicios más duros y exigentes.

Nuestros Agentes estarán siempre a su disposición para darle cuantos consejos y asistencia técnica precise.

Motor N.º

Bastidor N.º

Matrícula



Fig. 1

DESCRIPCION TECNICA

MOTOR: Motor-monocilindrico refrigerado por aire. Culata de aleación ligera. Pistón de aluminio. Cigüeñal muy robusto montado sobre dos rodamientos. Biela sobre rodillos. Engrase por mezcla aceite-gasolina.

CARBURADOR: Equipado con filtro de aire, excitador-bomba para el arranque en frio y regulador de aire.

ENCENDIDO: Volante magnético montado sobre el extremo del cigüeñal, funcionando en sentido contrario al de las agujas de reloj. Bobina para el alumbrado incorporada al mismo.

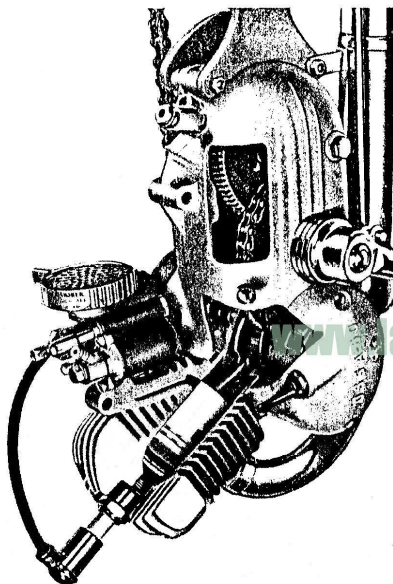


Fig. 2

BUJIA: Bosch — W 175 T1 o equivalente.

EMBRAGUE: De dos discos trabajando en aceite.

CAMBIO: De dos velocidades por engranajes muy robustos, y cadenas de rodillos en baño de aceite.

BASTIDOR: Monotubo de gran rigidez con porta equipajes formando armadura incorporado al mismo.

HORQUILLA DELANTERA: De rueda lanzada con horquilla telescópica «Telesco».

HORQUILLA TRASERA: Oscilante con amortiguadores «Telesco».

BUJES DE RUEDAS: De aleación ligera y zapatas de freno regulables, montando llantas para cubiertas 2 x 19.

SILLIN: Oscilante.

MANILLAR: Regulable en altura.

ACCESORIOS: Amplios guardabarros, protección para la cadena, bomba de aire, bocina, luz piloto y protecciones del carburador.

DATOS Y MEDIDAS

Diámetro del pistón	42 mm.
Recorrido del pistón	36 mm.
Cilindrada	49 c. c.
Engrase del motor	por mezcla 1:20
Encendido	por volante magnético
Bujía	14 mm. Bosch W 175 T 1
Neumáticos	2 x 19
Frenos	90 mm. de diámetro por 18 mm. anchura
Cabida del depósito	6,5 litros con reserva
Longitud total	1790 mm.
Anchura total	600 mm.
Peso	44 Kgs.

FUNCIONAMIENTO Y CONDUCCION

Carburante. Para llenar el depósito utilice únicamente gasolina y aceite de garantía del grado SAE-40, en la proporción de 1 a 20. Por consiguiente por cada litro de gasolina hay que mezclarle 50 c. c. de aceite.

Si omitiera hacerlo, quedaría destruida la superficie de roce del pistón y averiados los rodamientos de la biela y cigüeñal.

Sitúe el puño del cambio de velocidades en la posición 0 tal como se halla en la figura 5, y pedalée como si fuera una bicicleta corriente. Cuando tenga suficiente impulso, desembrague y ponga el puño de cambio en la posición 1 dando al mismo tiempo gas. Embrague suavemente y el motor se le pondrá en marcha.

Con el motor caliente no es necesario accionar el excitador-bomba, ya que se expone a que el motor no arranque por exceso de mezcla.

Cambio de velocidades: No abuse de la 1.ª velocidad, ya que el motor alcanza un régimen muy alto, disminuyendo por este motivo su vida útil. Pase pronto a la 2.ª velocidad, desembragando y dando vuelta al puño de cambio hasta la marca 2, soltando nuevamente despacio el embrague.

Si como consecuencia de una parada del tráfico, o bien por tener que subir una cuesta pronunciada, tiene que cambiar de 2.ª a 1.ª velocidad, no lo haga a velocidad superior a 20 Kms. por hora.

Conducción: Es muy importante no conducir siempre a pleno gas, pues como Vd. mismo observará la cuarta parte última del recorrido del mando de gas no da mucha más velocidad, en tanto que aumenta mucho el consumo de carburante.

No debe mezclar mayor cantidad de aceite, ya que experimentaría dificultades con la bujía y se le ensuciaría prematuramente el escape.

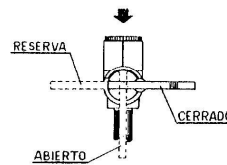


Fig. 3

Grifo: Está situado en la parte inferior del depósito y tiene las tres posiciones que se indican en la figura 3.

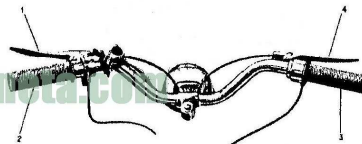


Fig. 4 - 1, mando de embrague; 2, puño cambio de marchas; 3, puño mando de gas; 4, mando freno rueda delantera.

Puesta en marcha del motor: Después de haber llenado el depósito de mezcla y abierto el grifo, apriete un par de veces el excitador-bomba, con lo cual se llenará el cárter de mezcla.

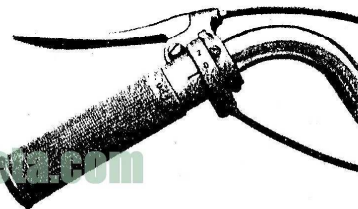


Fig. 5

Lo recomendable es, que una vez se ha alcanzado la velocidad deseada se vaya cerrando el mando de gas, hasta el punto en que dicha velocidad no disminuya.

MUY IMPORTANTE: Durante los primeros 500 Kms. es necesario no sobrepasar la velocidad de 30 Kms. por hora, que corresponden aproximadamente a la mitad del recorrido del mando de gas, aunque durante este período de rodoje es conveniente de vez en cuando darle pleno gas en tramos no superiores a 200 metros.

Es igualmente conveniente que, dentro de los primeros 200 Kms. se reaprieten todos los tornillos y tuercas de sujeción.

Limpieza: De hacerla con chorro de agua debe tener cuidado en proteger la instalación de encendido, carburador y frenos. Caso de entrar agua en el carburador le provocaría una marcha irregular o el paro total del motor, y en el caso de entrarle en los cubos de las ruedas expulsaría la grasa averiando los rodamientos.

Filtro de aire. Debe limpiarse cada 1.500 Kms. aproximadamente con gasolina e impregnarlo después con aceite, dejándolo escurrir antes de montarlo nuevamente.

Silencioso: Cada 2.000 Kms. limpiar el silencioso y la lumbrera de escape del cilindro.

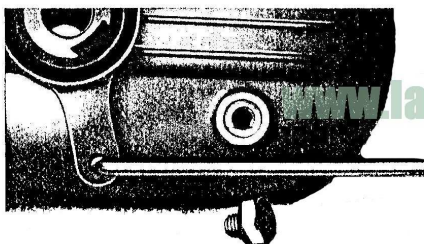


Fig. 6

este caso le saldría por el orificio de ventilación.

Cada 5.000 Kms. o cuando su OSSA-50 D haya estado mucho tiempo sin funcionar, debe Vd. vaciar todo el aceite y rellenarlo con 250 c. c. de aceite SAE-90.

Cable del embrague: Tiene que estar siempre de forma que sin mover la manecilla, la palanca de embrague en el motor, tenga según se representa en la figura 7, un juego de 2 a 3 mm. hasta notar una clara resistencia al comienzo de la operación de desembrague.

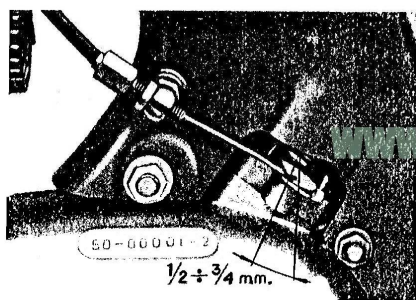


Fig. 8

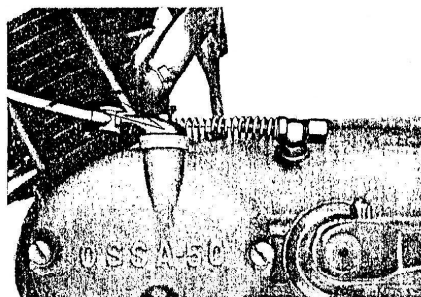


Fig. 7

Embrague y cambio: El motor se engrasa por medio de la mezcla carburante, mientras que el embrague y el cambio funcionan engrasados por el aceite especial para engranajes.

Cuando se entrega la OSSA-50 D el cárter del cambio contiene 250 c. c. de aceite SAE-90.

El nivel indicado con trazos en la figura.6 corresponde al borde del orificio de carga del cárter y le recomendamos verificarlo cada 1.500 Kms. añadiéndole si falta. Por ningún concepto debe añadirse más del que le corresponda, ya que en

Cable del cambio: También debe verificar de vez en cuando el reglaje del cambio de velocidades. Para ello ponga el cambio en 1.ª ó 2.ª velocidad y compruebe así si, tal como se indica en la figura 8, existe el juego previsto de $\frac{1}{2}$ a $\frac{3}{4}$ de mm.

De no existir dicho juego, atornille un poco el tornillo de reglaje, girando hacia la derecha después de aflojar la tuerca. Si se atornilla demasiado pueden rozar los piñones con la garra del cambio y esto puede comprobarlo poniendo la marcha en el 0 y empujando la máquina hacia adelante y atrás. Si se produce un ruido, es que ha apretado demasiado el cable y deberá aflojar un poco el tornillo de reglaje.

Engrase: Cada 1.500 Kms. debe aceitar la horquilla delantera, introduciendo algunas gotas a través de la rendija posterior de las protecciones portafaros.

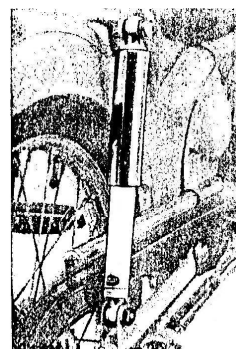


Fig. 9

Cadena: Debe engrasarla con aceite, para lo cual es conveniente haga girar la rueda trasera para que asimismo reciban aceite las dos ruedas dentadas.

Compruebe si tiene la tensión adecuada y la alineación exacta. La tensión es correcta cuando el desplazamiento en el centro es de 20 a 30 mm. moviéndola hacia arriba y abajo.

Para tensarla debe en primer lugar aflojar las dos tuercas del eje de la rueda y, a continuación, atornillar las tuercas de los dos tensores de cadena en igual cantidad de vueltas, hasta obtener la tensión deseada.

Compruebe si la rueda queda exactamente situada en el centro del bastidor, a sea que está a igual distancia de los tirantes derecho e izquierdo.

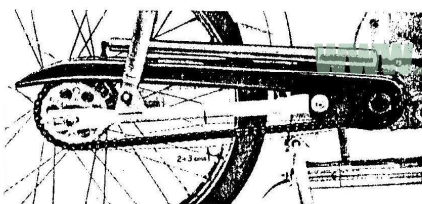


Fig. 10

Neumáticos: Compruebe muy a menudo la presión de los mismos, pues de ello depende su duración. Si tienen poco aire se producen grietas quedando inservibles en poco tiempo. Si la presión es excesiva no sólo producen una marcha incómoda, sino que fatigan las piezas de trabajo, principalmente la lámpara de luz trasera y la tornillería.

ENTRETENIMIENTO

Motor: Aun cuando haya utilizado una mezcla carburante irreprochable, observará generalmente después de los 3.500/4.000 Kms. una baja de rendimiento. Al cabo de dicho período se ha depositado carbonilla en la cámara de combustión (cilindro-pistón-culata) y en el escape.

En este caso acuda a un Agente OSSA y se lo limpiará en muy breve tiempo.

Si desea hacerlo Vd. mismo, desmonte en primer lugar el tubo de escape y silencioso, desatornille el carburador, tuercas de la culata y suspensión superior del cilindro, pudiendo entonces quitar la culata y el cilindro. Observará carbonilla en la ventanilla de escape que raspará con un cuchillo, mientras que la depositada en la cabeza del pistón y en la culata debe limpiarse con un cepillo metálico. Procure por todos los medios no rayar la

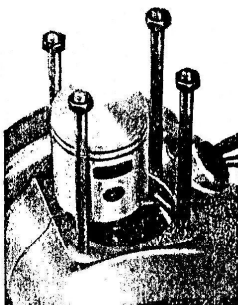


Fig. 11

superficie de contacto del pistón ni el cilindro y que no le caiga residuo alguno en el alojamiento del cigüeñal ni en el rodamiento de biela.

Después de haberlo limpiado con gasolina, déjelo secar y vuelva a montar el motor.

Encendido: ES MUY IMPORTANTE para obtener un buen rendimiento

del motor, que los reglajes de los contactos del ruptor del volante magnético y la separación de los electrodos de la bujía sean de 0,3 y 0,5 mm. respectivamente.

Posición del avance: Después de comprobar que la separación de los contactos del ruptor es de 0,3 mm y la de los electrodos de la bujía de 0,5 mm., la chispa entre estos últimos debe saltar cuando al pistón le falten 1,8—2mm. para llegar a su punto muerto superior.

Para ello, según se indica en la figura 12, se coloca una tira de papel fino entre los contactos del ruptor, y se hace girar el volante muy lentamente, hasta la posición en que se pueda retirar el papel sin romperlo.

Es en este momento cuando el pistón debe estar situado a 1'8—2 mm. del punto muerto superior.

Caso de no coincidir se aflojan los tornillos de fijación del plato porta bobinas, haciendo girar éste a derecha o izquierda, según sea necesario, volviendo luego a apretar los tornillos.

Además de lo anterior, deben siempre los dos contactos tocarse en toda su amplitud.

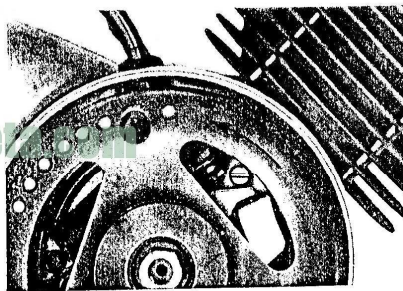


Fig. 12

Frenos: El de la rueda delantera se tensa o des-tensa por medio del cable de mando del mismo, para lo cual va equipado con un tornillo tensor.

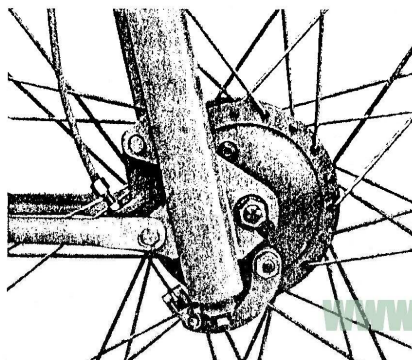


Fig. 13

Para la rueda trasera únicamente ha de tenerse en cuenta que estando sin accionar la palanca del freno, permanezca inclinada ligeramente hacia atrás (unos 25°) según se indica en la figura 14.

El reglaje del freno trasero se efectúa manipulando la tuerca grafilada que se halla en el extremo de la varilla.

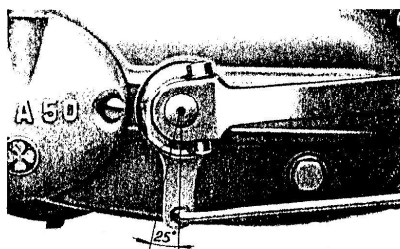


Fig. 14

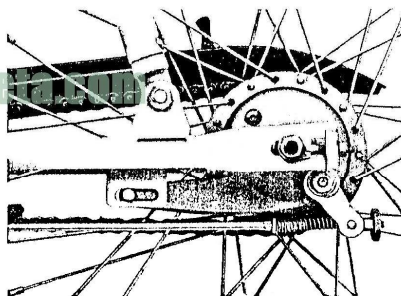


Fig. 15

AVERIAS Y FORMA DE REMEDIARLAS

1.º—EL MOTOR NO ARRANCA

porque no le llega gasolina.

Vea si el grifo está abierto; compruebe si la gasolina llega al carburador y en caso necesario limpie la conducción.

Compruebe si el surtidor principal está obstruido, en cuyo caso límpielo.

porque está demasiado frío.

Accione el excitador-bomba.

porque está «anejado» es decir, la bujía se ha humedecido por exceso de carburante, por haber accionado Vd. demasiado el excitador o a pesar de estar caliente el motor.

Desmunte la bujía, séquela y haga girar el motor algunas veces sin la bujía y con el grifo de combustible cerrado. Abra el grifo, atornille la bujía y ponga el motor en marcha sin tocar el excitador.

2.º—EL MOTOR FUNCIONA IRREGULARMENTE

se para después de recorrer cortos trechos.

Compruebe si circula el carburante.

Compruebe si penetra el aire en el depósito de gasolina. Si quitando el tapón del depósito el motor funciona perfectamente, desobture el orificio de respiración de dicho tapón.

La instalación de encendido no funciona bien. Acuda al Agente OSSA.

se para.

Motor demasiado frío. Deje calentarlo.

Agua en el carburador. Límpielo.

Bujía sucia. Límpiela o monte una nueva.

se para, estando caliente.

El encendido no está en debidas condiciones. Hágalo comprobar por el Servicio OSSA.

3.º—EL MOTOR NO RINDE

a pesar de girar a la velocidad de vida. Compruebe el reglaje del embrague.

tiene pérdida de potencia. Carbonilla en el escape y el cilindro. Límpielos o hágalos limpiar.

detona. Combustible inadecuado o la chispa salta demasiado pronto. Hágalo comprobar por el Agente OSSA.

4.º—EL MOTOR FUNCIONA A SACUDIDAS

Por salirse a menudo el engranaje de la marcha. Haga el reglaje conforme las instrucciones.

5.º—EL CAMBIO SE ACOPLA CON DIFICULTAD

Regule el cable de acuerdo con las instrucciones.

Si en lo que antecede no le es posible hallar la forma de solucionar la avería, acuda a una Agencia OSSA o póngase en contacto directamente con nosotros. Estamos en todo momento a su disposición.

INDICE

	Págs.
Descripción técnica	3
Datos y medidas	6
Funcionamiento y conducción.	6
Entreteneimiento.	15
Averías y forma de remediarlas	20

[illegible][illegible]