

BULTACO
OWNER'S MANUAL
instrucciones



74 c.c.
125 c.c.
175 c.c.



ESTE MANUAL
SIGUIENTES:



ES UTIL PARA LOS MODELOS

LOBITO MK7 74 NACIONAL Mod. 126

LOBITO MK7 125 » Mod. 127

LOBITO MK7 175 » Mod. 128

Compañía Española de Motores, S. A. (CEMOTO)

DIVISION COMERCIAL

DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD

PRIMERA EDICION - ENERO 1974 (Editado en España)

Artículo 128.30 - 027 / E

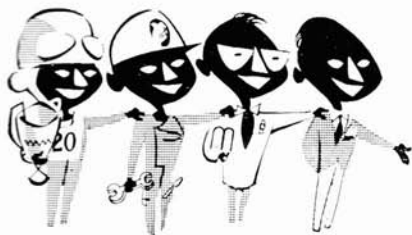
INDICE

I. PRESENTACION	5	C. NIVEL DE ACEITE DEL CAMBIO DE VELOCIDADES	17
II. DESCRIPCION GENERAL	6	D. LA PRESION DE LOS NEUMATICOS	17
A. IDENTIFICACION DE LA MOTOCICLETA	6	E. APRIETE GENERAL DE LA TORNILLERIA	18
B. MANDOS Y CONTROLES	6		
C. EL MANILLAR	7	IV. CONDUCCION	19
D. EL MANDO DEL EMBRAGUE	8	A. PERIODO DE RODAJE	19
E. EL MANDO DEL FRENO DELANTERO	8	B. PUESTA EN MARCHA	19
F. EL PEDAL DEL FRENO TRASERO	8	C. ARRANQUE DE LA MOTOCICLETA	20
G. EL PUÑO DEL ACELERADOR	8	D. USO DEL CAMBIO DE VELOCIDADES	20
H. EL GRIFO DE LA GASOLINA	8	E. USO DE LOS FRENOS	20
J. EL EXCITADOR DEL CARBURADOR	9		
K. EL PEDAL DEL CAMBIO DE VELOCIDADES	12	V. GRUPOS PRINCIPALES DE LA LOBITO MK7	21
L. LA PUESTA EN MARCHA	12	A. GRUPO MOTOR	21
M. EL CONMUTADOR	13	B. EL BASTIDOR	21
N. EL CUENTAKILOMETROS Y VELOCIMETRO	13	C. GRUPO EMBRAGUE	21
P. LA SUSPENSION TRASERA	14	D. EL CAMBIO DE VELOCIDADES	22
Q. EL EQUIPO DE HERRAMIENTAS	14	E. LA DIRECCION Y SUSPENSION DELANTERA	23
		F. LAS RUEDAS Y FRENOS	23
III. PREPARACION	15	G. LA INSTALACION ELECTRICA	23
A. EL COMBUSTIBLE	15		
B. NIVEL DE ACEITE DE LA TRANSMISION PRIMARIA Y DEL EMBRAGUE	16		

VI. CURVAS DE PAR MOTOR Y POTENCIA ...	24	VIII. ESQUEMA GENERAL DE MANTENIMIENTO.	32
VII. LUBRICACION	26	IX. ASISTENCIA POST-VENTA	33
A. CADA 500 KMS.	26	1. Agencias y Servicios	33
1. La cadena secundaria	26	2. Recambios	34
B. CADA 1.000 KMS.	26	X. REGLAJES, COMPROBACIONES Y PUESTA	
1. Mando del embrague	26	A PUNTO	34
2. Mando del freno delantero	26	A. LA BUJIA	34
3. Mando del gas	26	1. Generalidades	34
C. CADA 3.000 KMS.	27	2. Tipos de bujía	34
1. Mando del gas	27	3. Comprobaciones del grado térmico.	35
2. Transmisión primaria y embrague .	27	B. EL CARBURADOR	36
3. Cambio de velocidades	27	1. Limpieza del filtro del aire	37
D. CADA 5.000 KMS.	28	2. Limpieza del filtro de entrada de	
1. Cable de cuentakilómetros	28	gasolina	37
2. Transmisión primaria y embrague .	28	3. Ajuste del juego en el cable del	
3. Cambio de velocidades	28	gas	37
4. Filtro de la leva del volante mag-		4. Ajuste del «ralentí» (marcha lenta)	38
nético	28	Lobito MK7 125/175	39
5. Freno delantero	28	5. Ajuste del regulador del aire en la	
6. Freno trasero	28	gasolina	41
7. Suspensión delantera	28	6. Cambio de posición de la aguja ...	39
8. Cojinetes de rueda	29	7. Cambio del surtidor principal	40
E. CADA 10.000 KMS.	29	8. Cambio del conjunto cable - funda	
1. Cojinete de dirección	29	del gas	41
F. TABLA DE EQUIVALENCIAS DE ACEI-		9. Limpieza del depósito de la gaso-	
TES PARA AMORTIGUADORES	30	lina	41
G. TABLA DE EQUIVALENCIAS DE LUBRI-		C. PUESTA A PUNTO	42
CANTES	31	1. Desmontaje del cárter exterior ...	42
		2. Comprobación del avance del en-	
		cendido	42
		3. Regulador del ruptor	44

D.	LIMPIEZA DE CULATA Y ESCAPE ...	45	J.	LA CADENA TRASERA ...	51
	1. Desmontaje de la culata ...	45		1. Tensado de la cadena ...	52
	2. Desmontaje del tubo de escape ...	46		2. Cambio de cadena ...	53
	3. Limpieza y montaje ...	46	K.	LA RUEDA TRASERA ...	54
E.	EL EMBRAGUE ...	46		1. Comprobación del tensado de los r radios ...	54
	1. Uso del tensor del cable de em- brague ...	46		2. Desmontaje de la rueda trasera ...	54
	2. Ajuste del accionamiento del em- brague ...	46	L.	EL FRENO TRASERO ...	54
	3. Instalación de un nuevo cable ...	47		1. Uso del tensor ...	54
F.	LA SUSPENSION DELANTERA ...	48		2. Recuperación del desgaste del freno ...	54
	1. Rigidez de la horquilla delantera	48		3. Limpieza de los forros del freno .	55
	2. Comprobación de las válvulas de las tuercas superiores ...	48	M.	ALUMBRADO ...	56
G.	LA RUEDA DELANTERA ...	48		1. Reglaje de altura del faro delan- tero ...	56
	1. Comprobación del tensado de los r radios ...	48		2. Cambio de lámpara en el faro de- lantero ...	56
	2. Desmontaje de la rueda delantera.	48		3. Cambio de lámpara en el faro piloto ...	56
	3. Montaje de la rueda delantera ...	49	XI.	LIMPIEZA DE LA MAQUINA ...	57
	4. Cambio de neumático ...	49		1. Lavado de la motocicleta ...	57
H.	EL FRENO DELANTERO ...	49		2. Pulido de la motocicleta ...	57
	1. Uso del tensor del cable ...	49	XII.	CONSERVACION DE LA MOTOCICLETA AL PONERLA FUERA DE CIRCULACION ...	57
	2. Recuperación del desgaste del freno ...	49	XIII.	RELACION DE POSIBLES DIFICULTADES DE FUNCIONAMIENTO Y SUS CAUSAS PRO- BABLES ...	58
	3. Ajuste de la palanca del freno ...	50	XIV.	CUADRO DE CARACTERISTICAS ...	59
	4. Cambio del cable del freno ...	51			
	5. Limpieza de los forros del freno .	51			





I. PRESENTACION

La Lobito ha sido construida para poder rodar por carretera, a campo a traviesa, o subir y bajar cuestras, o por montaña, por todo lo cual es propiamente una «todo terreno». Por carretera presenta excelente estabilidad, confort y facilidad de mando. Su dirección es de gran precisión, por lo que la máquina pasa exactamente por donde Vd. quiere que pase. Incluso si nunca ha conducido motocicleta alguna hasta ahora, pronto se hallará muy a gusto en el sillín de su Lobito.

La máquina demuestra también su buena calidad, por caminos de tierra, rodando con perfecta estabilidad incluso con bache. Si tuviera gran experiencia en conducir por carreteras en mal estado y deseara provocar derrapajes controlados, la Lobito contribuirá por su parte a su destreza en la conducción.

Con alguna práctica en la conducción por todo terreno estará en condiciones de hacer buenos promedios por senderos de bosques y pistas desérticas. En cuanto lleve la máquina por laderas empinadas o la haga pasar por grandes rocas, descubrirá cuan acertadamente han sido elegidas las relaciones de su caja de cambios para hermanar con la considerable potencia del motor.

Cuando emprenda marchas por terreno duro y difícil para máquinas de cualquier categoría, verá qué clase de «fierecilla» acaba de comprar. Cuando use la Lobito exigiéndole todo lo que tiene dentro, superará obstáculos que obligarán a parar a muchas otras máquinas de su misma categoría.

En CEMOTO somos entusiastas de las motocicletas, y procuramos construir cada BULTACO para que dé el máximo rendimiento tanto en facilidad de manejo como en características de marcha. Esperamos que sitúe la Lobito en el lugar que le corresponde y pueda disfrutar de su conducción. Entretanto le rogamos lea cuidadosamente todo este Manual de Instrucciones, para que quede bien enterado de su funcionamiento y capacitado para mantener en perfecto estado esta máquina.

CEMOTO



II. DESCRIPCION GENERAL

Este capítulo describe la situación, uso y ajustes sencillos de los mandos y controles de su Lobito.

A. IDENTIFICACION DE LA MOTOCICLETA

Identificará la motocicleta por:

El número de motor grabado en la parte superior del cárter motor lado derecho.

El número de bastidor grabado en la columna de la dirección lado derecho.

B. MANDOS Y CONTROLES

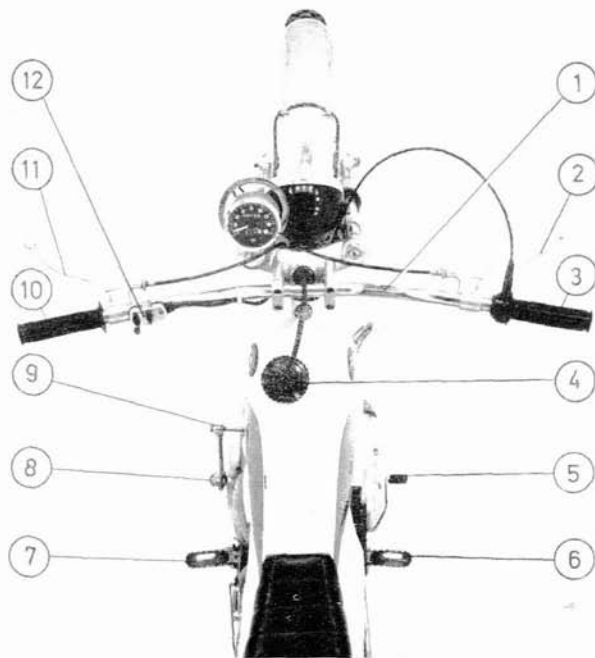
Estando Ud. sentado y en posición de marcha observará que tiene en el lado derecho:

1. Mando del freno delantero.
2. Mando del acelerador.
3. Manillar.
4. Tapón del llenado del depósito.
5. Pedal del cambio de velocidades.
6. Estribo derecho.

Y en el lado izquierdo tiene:

7. Estribo izquierdo.
8. Pedal del freno trasero.
9. Puesta en marcha.
10. Conmutador de luces y paro.
11. Puño izquierdo.
12. Mando del embrague.

Fig 1



C. EL MANILLAR

La posición del manillar es una cuestión muy personal. No obstante, téngase en cuenta graduarlo preferentemente para la posición de pie, que es la adecuada para «negociar» las zonas delicadas.

Para ajustar el manillar, operar con llave Allen de 5 mm. sobre los cuatro tornillos que fijan los dos puentes centrales a la brida.

Fig. 2



D. MANDO DEL EMBRAGUE

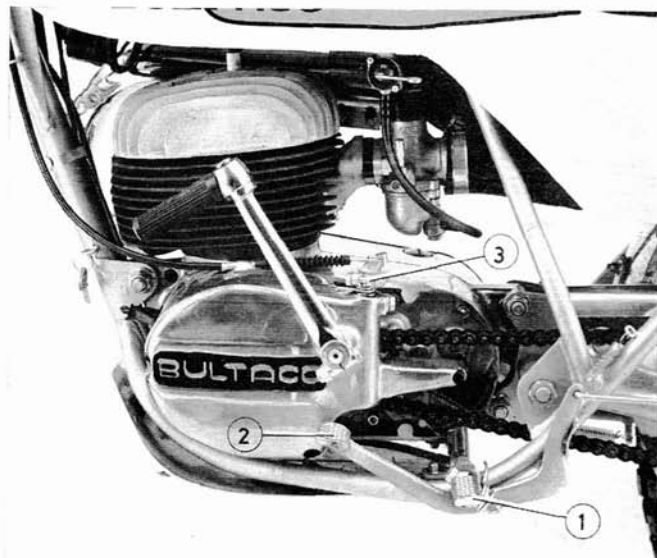
El mando situado junto al puño izquierdo actúa sobre el embrague. La posición de mando sobre el manillar es graduable y se ajustará de modo que los dedos extendidos queden en línea recta con la mano y el brazo (ver fig. 2).

Para ajustar la posición del mando opérese sobre los tornillos que fijan el soporte al manillar.

E. EL MANDO DEL FRENO DELANTERO

El mando existente en el lado del puño de gas actúa sobre el freno delantero. La posición de este mando deberá ser semejante a la del mando del embrague.

Fig. 4



1. Estribo plegable. — 2. Pedal de freno. — 3. Eje mando embrague.

F. EL PEDAL FRENO TRASERO

El pedal del freno está situado frente al estribo izquierdo. La posición y el recorrido de este pedal se detalla en capítulo aparte.

G. EL PUÑO DEL ACELERADOR

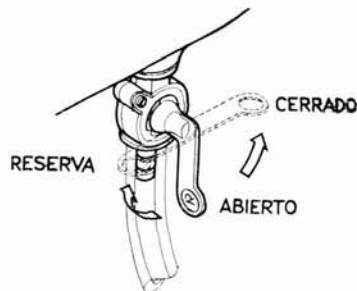
La empuñadura giratoria del lado derecho es el puño del gas que manda el acelerador. Se puede variar la posición de giro del acelerador aflojando los tornillos de fijación con destornillador.

H. EL GRIFO DE LA GASOLINA

El grifo está situado debajo del depósito de la gasolina y en el lado izquierdo de la motocicleta.

El grifo es de tres pasos, cuyas posiciones quedan ilustradas en la figura 5. Normalmente estará en paso abierto, vertical. Con el paso de reserva «R» podrá efectuar de 10 a 15 Kms.

Fig. 5



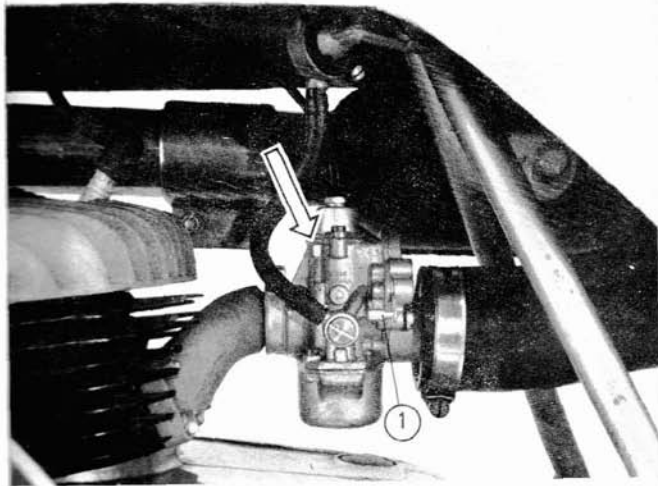
CADA VEZ QUE PARE EL MOTOR
CIERRE EL PASO DE LA GASOLINA

J EL EXCITADOR DEL CARBURADOR

1. Excitador del carburador y mando de aire para Lobito 74 c.c.

El excitador está situado en el lado izquierdo del carburador. Después de abrir el grifo de la gasolina debe oprimir el excitador hasta lograr que desborde la gasolina y cerrar el paso del aire. En el caso de estar el motor caliente no es necesario efectuar estas operaciones ya que sería contraproducente.

Fig. 6

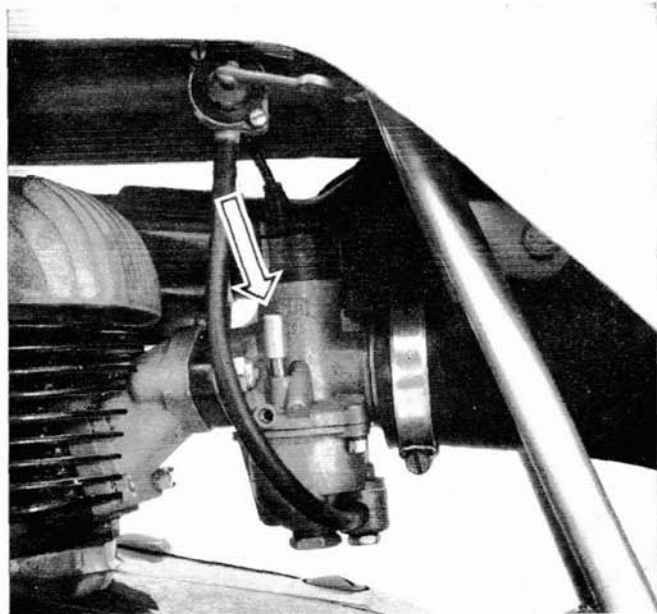


1. Mando del aire. Abajo: abierto.
Arriba: cerrado.

2. Excitador del carburador para Lobito 125/175 c.c.

El excitador está situado en el lado izquierdo del carburador. Después de abrir el grifo de la gasolina debe oprimir el excitador hasta lograr que desborde la gasolina. En el caso de estar el motor caliente no es necesario efectuar esta operación ya que sería contraproducente.

Fig. 6 bis



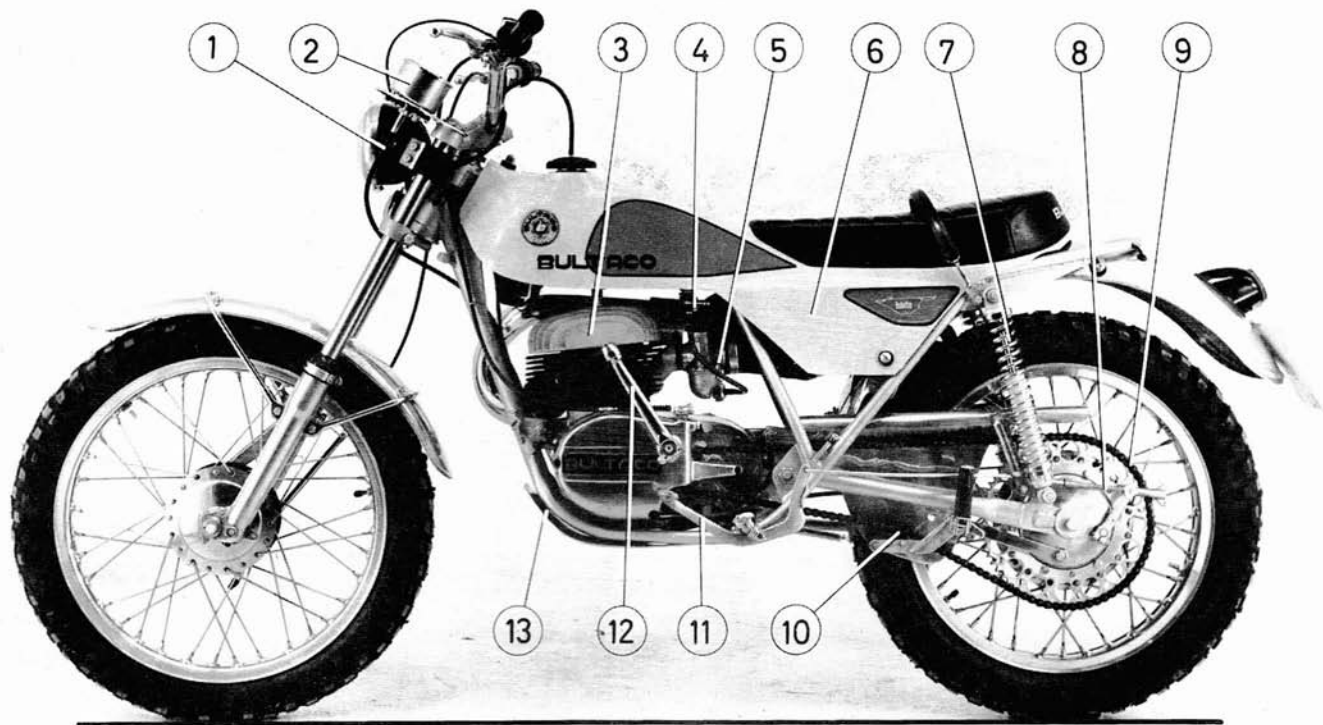
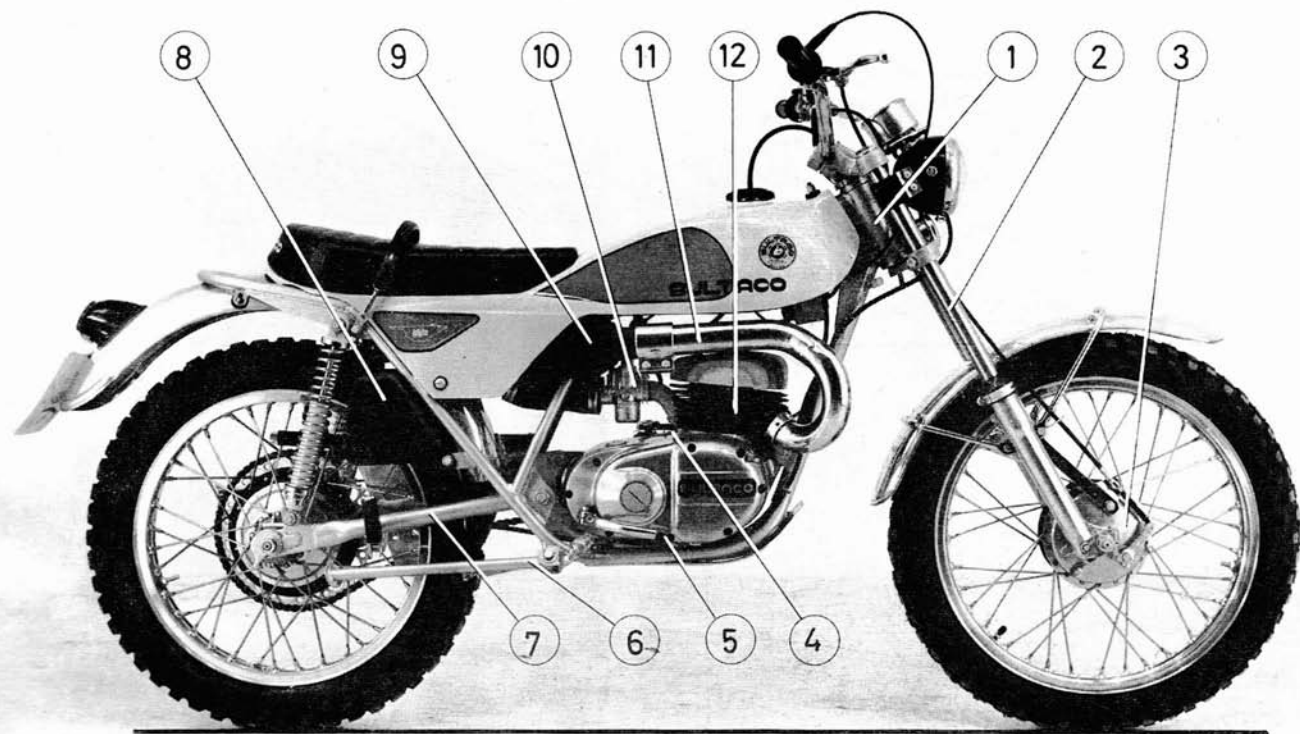


Fig. 7

1. Faro. — 2. Cuentakilómetros. — 3. Motor 125/175 cc. — 4. Grifo de gasolina. — 5. Carburador AMAL 625. — 6. Conjunto depósito-asiento. — 7. Amortiguador trasero. — 8. Freno trasero. — 9. Corona trasera. — 10. Tensor de cadena. — 11. Pedal freno trasero. — 12. Pedal de puesta en marcha. — 13. Protección motor.

LOBITO MK7 74



1. Número de bastidor. — 2. Suspensión delantera. — 3. Freno delantero. — 4. Número de motor. — 5. Pedal del cambio de velocidades. — 6. Caballete lateral. — 7. Basculante. — 8. Amortiguador del silenciador. — 9. Silenciador. — 10. Carburador Zenith 18MX. — 11. Tubo de escape. — 12. Motor 74 cc.

Fig. 8

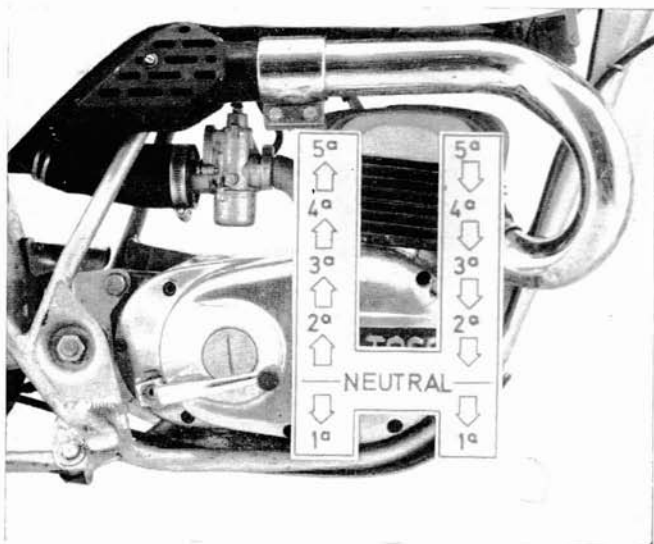
K. EL PEDAL DEL CAMBIO DE VELOCIDADES

El pedal del cambio está situado frente al estribo derecho. La Lobito MK7 tiene 5 velocidades y punto muerto. Al actuar sobre el pedal, solamente se puede pasar a una velocidad superior o inferior cada vez. En la figura 9 puede ver gráficamente la situación de todas las marchas.

L. LA PUESTA EN MARCHA

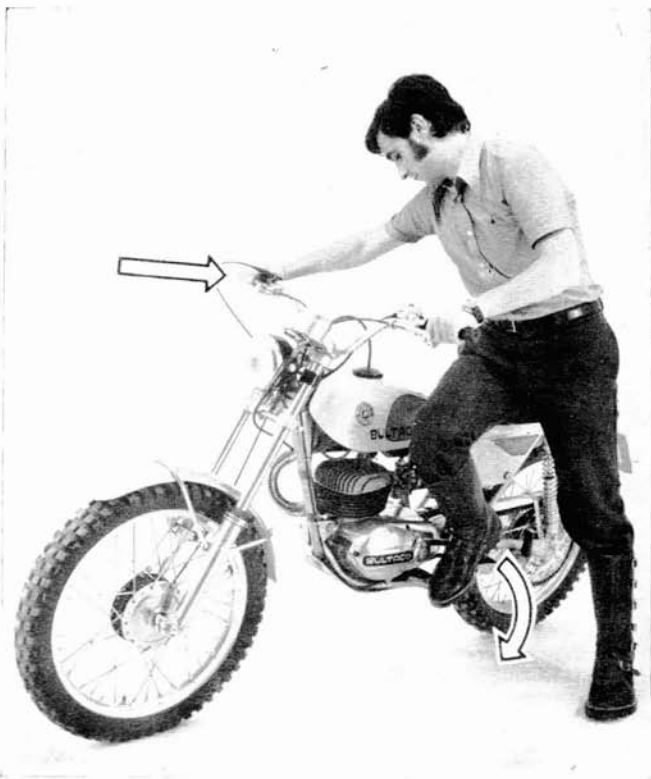
La palanca de p.e.m. está situada en el lado izquierdo del motor. Se opera situándose a la izquierda de la motocicleta e inclinando ésta ligeramente hacia usted. Así conservará

Fig. 9



mejor el equilibrio. Es conveniente mantener la máquina asida por el manillar con ambas manos, a la par que se inmoviliza por medio del freno delantero.

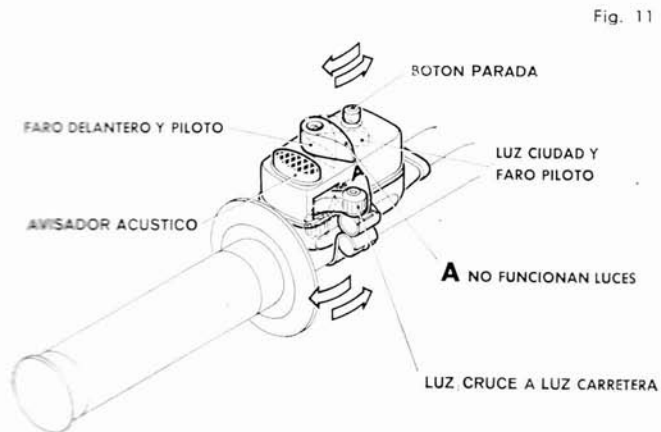
Fig 10



M. EL CONMUTADOR

El conmutador está situado junto al puño izquierdo sobre el manillar. La posición del conmutador será tal que permita accionar fácilmente todos sus botones con la mano situada en la empuñadura izquierda. El conmutador tiene cuatro botones y la misión de cada uno de ellos, la encontrará detallada en la figura 11.

La puesta en marcha del motor, hágalo siempre con las luces apagadas, por consiguiente, con el interruptor en la posición A de la figura 11.

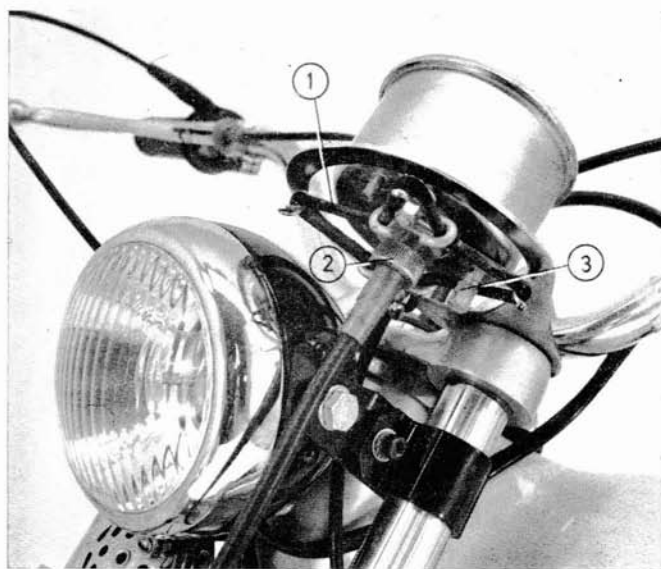


N. EL CUENTAKILOMETROS Y VELOCIMETRO

La Lobito MK7 lleva el cuentakilómetros con velocímetro montado sobre un soporte especial y fijado elásticamente.

Esta fijación elástica protege los delicados mecanismos del cuentakilómetros del rudo trabajo a que se destina esta motocicleta. La esfera del cuentakilómetros tiene una ventana superior para el contador principal de kilómetros y otra ventana inferior para el contador parcial con puesta a cero. El mando de esta puesta a cero se halla situado en la parte posterior izquierda.

Fig. 12



1. Anillo elástico. — 2. Tuerca grafilada. — 3. Puesta a cero del contador parcial.

P. LA SUSPENSION TRASERA

Los amortiguadores son graduables en 3 posiciones.

La graduación deseada deberá ser la misma en ambos lados. En la figura 13 está colocada la graduación más blanda posible.

Estos amortiguadores traseros forman un conjunto hermético aunque graduable. Por ser hermético no requiere mantenimiento especial.

Fig. 13



1. Más blanda. — 2. Más dura.

Q. EL EQUIPO DE HERRAMIENTAS

La motocicleta se entrega con un completo equipo de herramientas. Este equipo se halla situado dentro de una bolsa de cintura que se entrega con la motocicleta.

Este equipo está formado por:

1. Bolsa con 4 compartimentos para alojar todo el equipo.
2. Llaves de bujías se complementa con el pasador-varilla 9.
3. Llave inglesa (6") para tornillería con cabeza hexagonal.
4. Llave «Allen» de 5 mm. para sacar tapas cárteres.
5. Llave «Allen» de 6 mm. para suspensión delantera.
6. Alicates universales (5") para tensado y cambio de cables, cambio de cadenas.
7. Llave «especial» 22/32 milímetros para tuercas de ejes de ruedas.
8. Pasador-varilla para actuar con llave de bujías. Retener cabeza de ejes de rueda.
9. Equipo completo dispuesto para su colocación en la caja de herramientas.
10. Destornillador para tornillería con entalla. Ajuste de platinos. Regular varillas embrague.
11. Llave «Allen» de 4 mm. para mandos sobre el manillar.

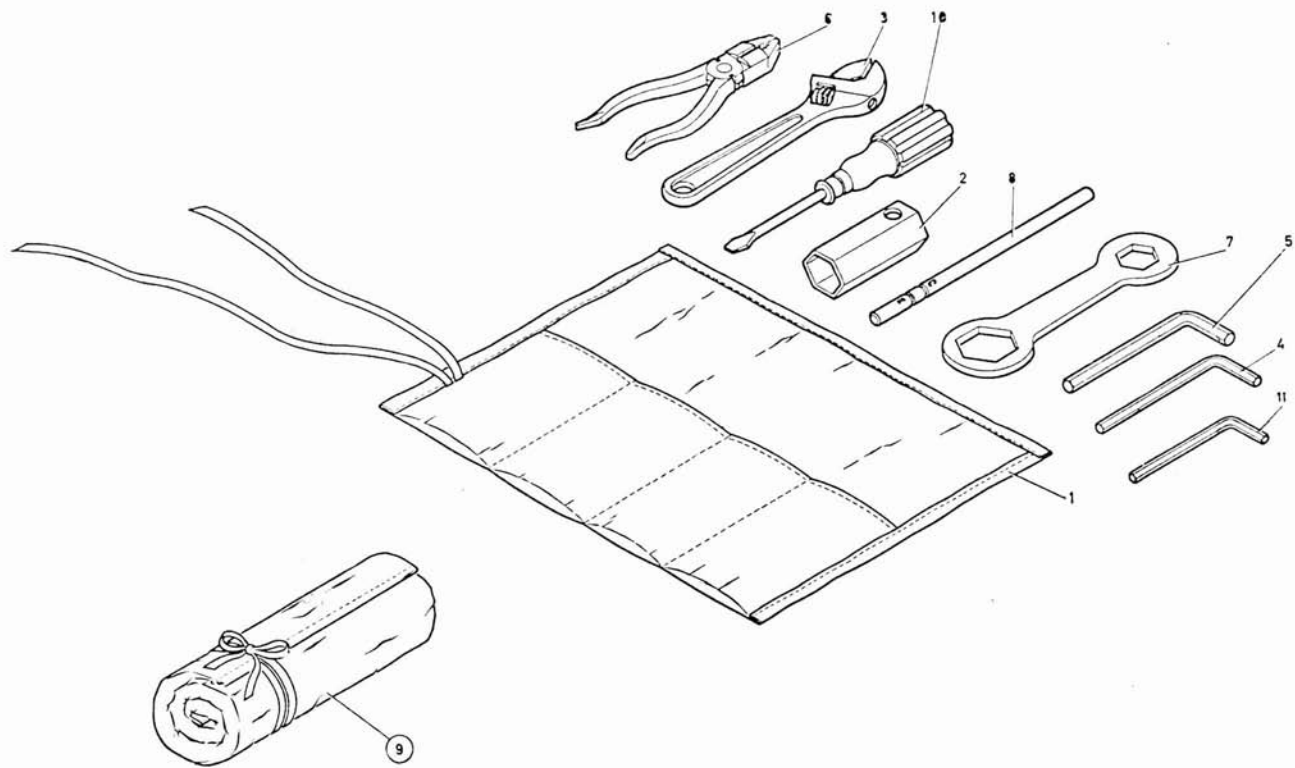


Fig. 14





III. PREPARACION

Este capítulo habla del combustible a usar y de las comprobaciones a realizar antes de usar la Lobito MK7.

A. EL COMBUSTIBLE

El motor está capacitado para tolerar gasolina con un bajo índice de octanos, no obstante, recomendamos los super-carburantes de 90.

Absténgase de utilizar **BENZOL** como combustible. Tal prohibición responde al motivo de ir el motor equipado con elementos de estanqueidad de goma sintética.

Lubricación del motor. — La lubricación del motor se efectúa por adición de aceite en la gasolina. La proporción corresponde al 5 % (**20:1**) de aceite SAE 40, es decir, que por **cada 5 litros de gasolina deberá mezclarse 1/4 de litro de aceite**. Empleando aceites especiales para motor de dos tiempos la proporción corresponderá al 4 % (**25:1**) en uso normal.

En la Tabla G de la página 29 hallará las equivalencias entre marcas de aceites.

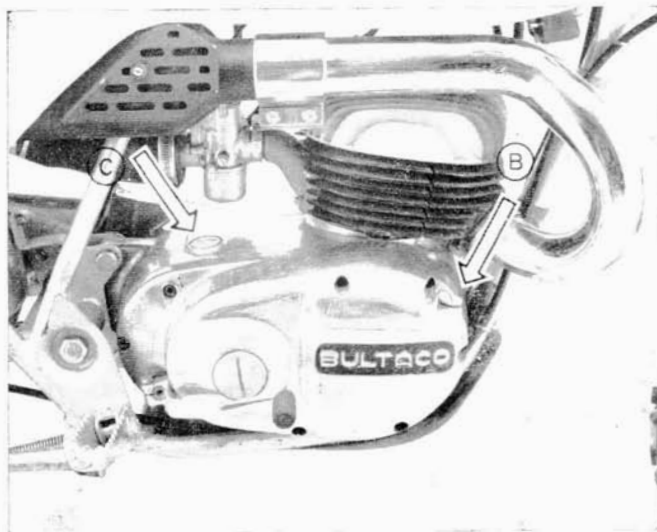
Depósito. — La capacidad del depósito es de 5,5 litros incluida la reserva.

B. NIVEL DE ACEITE DE LA TRANSMISION

Es aconsejable asegurar el nivel máximo de aceite al efectuar el rodaje del motor: para ello elimínese el aceite existente y vuélvase a llenar de aceite Especial de Embrague 862, o bien, CEMOTO 131-148, que corresponde a un SAE 10 internacional Δ según la Tabla G de la página 29.

El tapón de vaciado está situado debajo del cárter por el lado derecho. Use una llave de 19 mm. para desenroscarlo. El tapón de llenado está situado sobre el cárter por el lado derecho. Use un destornillador ancho, o bien una moneda en el extremo de los alicates o llave inglesa.

Fig. 15



B. Entrada aceite de la transmisión.
C. Entrada aceite del cambio.

Este tapón de llenado no deberá apretarse excesivamente, puesto que dañaría la junta de goma existente.

Cantidad de aceite: 250 cc.

NOTA: Normalmente en el motor permanecen 50 cc. de aceite que no salen.

Fig. 16



C. NIVEL DE ACEITE DEL CAMBIO DE VELOCIDADES

Es aconsejable asegurar el nivel máximo de aceite al efectuar el rodaje del motor. Para ello eliminése el aceite existente con el motor caliente y vuélvase a llenar con 600 c.c. de aceite SAE 140 Δ según la Tabla G de la página 29.

El tapón de vaciado se halla situado debajo del motor por el lado izquierdo. Use una llave de 19 mm. para desenroscarlo.

El tapón de llenado está situado sobre el motor hacia atrás y sensiblemente a la derecha del carburador. Téngase las mismas precauciones indicadas en el párrafo anterior B.

Fig. 17

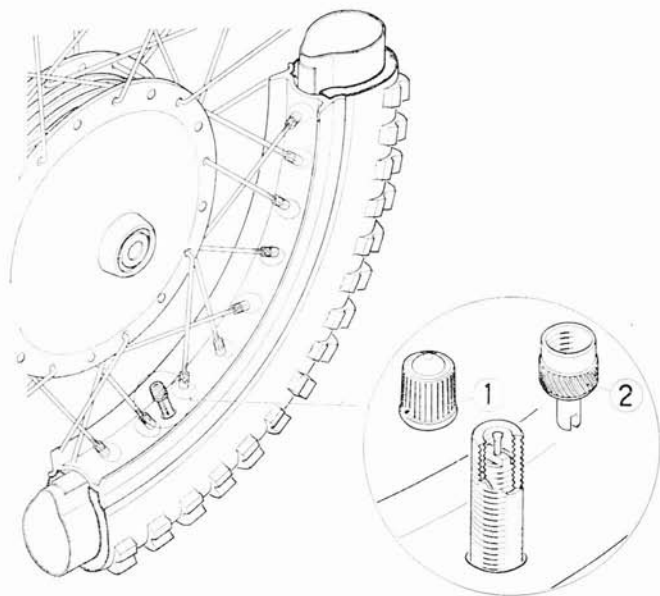


D. LA PRESION DE LOS NEUMATICOS

El cuidado observado en los neumáticos es fundamental. De tal cuidado dependen no sólo un prolongado uso de los mismos, sino la mayor seguridad y buena adherencia en ruta («grip»), así como también buena parte de la comodidad y estabilidad de la máquina.

Solamente con una presión correcta de inflado se consiguen estas ventajas. En el cuadro adjunto encontrará las presiones aconsejables. Asegúrelas con un buen manómetro.

Fig. 18



1. Tapón normal. — 2. Tapón especial con llave.

PRESION para:	NEUMATICO	
	DELANTERO	TRASERO
TODO TERRENO	0,56 Kgs/cm ² (8 lbs/sq)	0,43 Kgs/cm ² (6 lbs/sq)
CARRETERA	0,85 Kgs/cm ² (12 lbs/sq)	0,56 Kgs/cm ² (8 lbs/sq)
Para dos plazas, aumentar atrás en 0,5 Kgs/cm ² .		

Es conveniente después del inflado comprobar si la válvula cierra bien; a tal efecto, extiéndose una película jabonosa que tape el orificio, espere unos instantes y vea si la película no progresa en forma de burbuja. Si así ocurriera, procúrese una llave especial o tapón 2 para apretar el obús en su asiento.

E. APRIETE GENERAL DE LA TORNILLERIA

Es aconsejable un apriete general de la tornillería y en especial de:

- los ejes de rueda con la llave especial de 19 mm. y el pasador-varilla;
- el manillar y los mandos fijados a él.

NOTA: La fijación de la culata es una excepción y exige un apriete especial que se detalla más adelante.



IV. CONDUCCION

Este capítulo habla del período de rodaje. También detalla la puesta en marcha del motor; el uso del cambio de velocidades y cómo frenar y parar.

A. PERIODO DE RODAJE

El período de rodaje abarca los primeros 1.500 Kms. necesarios para facilitar el ajuste de todos los órganos. Para que el rodaje se efectúe en buenas condiciones, deberá atenerse a las velocidades siguientes:

Kms. recorridos	Velocidad máxima permitida				
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a
Hasta	20	30	40	55	65
De 500 a 1.500	25	40	55	75	90

A partir de los 1.500 Kms. recorridos aumentar progresivamente los límites.

Velocidad mínima. — Marchar a una velocidad demasiado baja que obligue al motor a trabajar a pocas r.p.m. es perjudicial, pues provoca sacudidas y fatigas excesivas en todos los órganos de la transmisión.

Lubricación del motor en rodaje. — No requiere aumento de la proporción de aceite en la gasolina, mantener, pues, el 5 % de aceite SAE 40. Empleando aceites especiales para motores de 2 tiempos la proporción será del 4 % (25:1).

B. PUESTA EN MARCHA

Antes de poner en marcha el motor, por la mañana, o después de un período prolongado sin uso, es conveniente efectuar las siguientes operaciones previas:

- 1.º **Apretar el mando del embrague** y manteniéndola así.
- 2.º **Accionar dos o tres veces la palanca de la puesta en marcha, con el fin de separar los discos del embrague entre sí y evitar un posible arranque brusco de la motocicleta.**

En condiciones normales se procederá, desde el lado izquierdo, del modo siguiente:

1. Comprobar la existencia de gasolina.
2. Abrir el grifo de la gasolina.
3. Oprimir el excitador del carburador, hasta que desborde. Con el motor caliente, abstenerse.
4. Situar el pedal del cambio de velocidad en «punto muerto» (entre 1.º y 2.º velocidad).
5. Mantener la máquina asida por el manillar con ambas manos, a la par que se inmoviliza por medio del freno delantero. Apóyese el pie derecho en el estribo desplegado de tal manera que se sitúe junto al tacón.
6. Desplazar la palanca hacia atrás hasta encontrar la resistencia del motor, en este punto abrir 1/4 de gas y acompañar la palanca con energía hasta hacer tope con el estribo. Repetir si es necesario.
7. Tan pronto como se ponga en marcha el motor, tantee con el puño el gas hasta mantener un bajo régimen de revoluciones del motor.

C. ARRANQUE DE LA MOTOCICLETA

Para el arranque de la motocicleta, siéntese en el asiento y sitúe el pie derecho sobre el estribo derecho. Con la mano izquierda oprima el mando del embrague y entre la 1.ª velocidad, acompañando **suavemente** con la punta del pie y hacia abajo el pedal del selector. Seguidamente se va cediendo **lentamente** el mando del embrague al mismo tiempo que se abre un poco el mando del gas, hasta que la motocicleta arranque pausadamente. En este momento **se abandona del todo el mando del embrague a la par que se aumenta convenientemente el gas** hasta conseguir una velocidad de unos 15 Kms. aprox. capaz para pasar a la 2.ª velocidad.

D. USO DEL CAMBIO DE VELOCIDADES

La misión del cambio de velocidades es la de *variar* la relación de transmisión del motor a la rueda, adaptando la máquina a la velocidad deseada o determinada por las condiciones del terreno.

Las sencillas maniobras que deberán llevarse a cabo con la palanca del selector las encontrará gráficamente detalladas en la figura 12 (pág. 13); no obstante, añadiremos que:

Para pasar de marchas cortas a largas, cerrar **completamente** el gas; desembragar a fondo y cambiar cuando haya *bajado ligeramente el régimen del motor*, soltar gradualmente, sin demora, el mando del embrague y abrir nuevamente el gas, tanto como sea preciso para acelerar la velocidad.

Para pasar de marchas largas a cortas, es preciso cambiar la marcha a tiempo si, por la circunstancia del terreno, tal como la subida de una cuesta, en la que marchando en directa y a pleno gas, se viese que la velocidad va decreciendo. Entonces, cerrar el gas **sólo parcialmente**, de modo que apenas desembragado el motor tienda pronto a acelerar; en este instante cambiar, luego embragar y volver a dar gas.

Insistimos en decir que cuando desee parar, conviene poner el cambio en punto muerto durante el período de marcha lenta que precede a la parada.

E. USO DE LOS FRENOS

Para frenar la motocicleta emplee los dos frenos a la vez sin ningún temor. Es más, para lograr familiarizarse con su eficacia practique con frecuencia hasta lograr soltura en una operación tan importante.

Sobre terreno blando o mojado, deberá emplearse principalmente el freno trasero teniendo en cuenta de que necesitará más espacio para frenar.

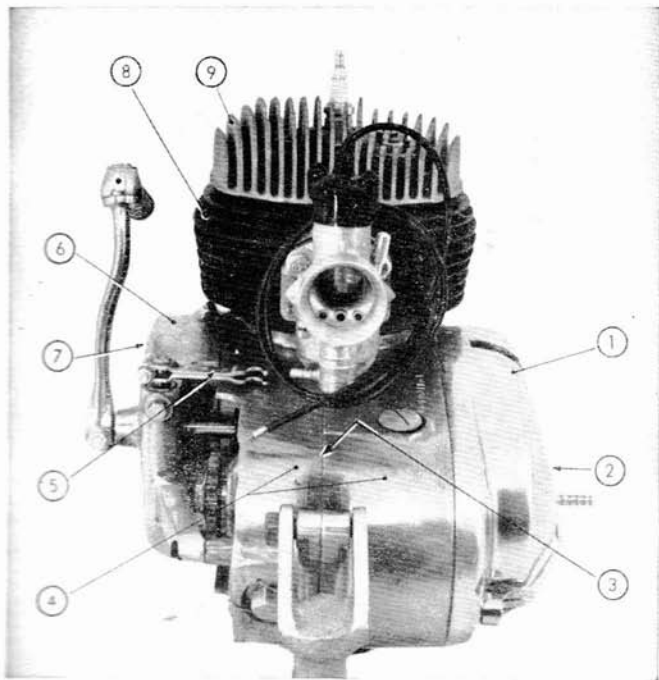
Sobre terreno duro o asfalto, deberá emplearse, por el contrario, principalmente el freno delantero con la ayuda del trasero.

Después de atravesar corrientes de agua, téngase la precaución de comprobar la eficacia de los frenos efectuando a intervalos frecuentes frenados para provocar el calentamiento y secado de la superficie de frenado.

V. GRUPOS PRINCIPALES DE LA LOBITO MK7

Este capítulo da una breve descripción de los grupos principales de la motocicleta. Los próximos capítulos detallarán las instrucciones sobre su lubricación y mantenimiento.

Fig. 19



1. Tapa del embrague y transmisión primaria. — 2. Situación del embrague. — 3. Situación del cambio de velocidades. — 4. Cárteres centrales. — 5. Accionamiento del embrague. — 6. Tapa del volante magnético. — 7. Situación del volante magnético. — 8. Cilindro. — 9. Culata.

A. GRUPO MOTOR

La Lobito 74 c.c. tiene un motor monocilíndrico de dos tiempos con un diámetro de 43 mm. y una carrera de 51,5 mm. que dan un cubicaje de 74,788 c.c.

Las Lobitos 125/175 c.c. tienen un motor monocilíndrico de dos tiempos con diámetros de 51,5/60,9 mm. y una misma carrera de 60 mm. que dan los cubicajes de 124,98/174,77 c.c.

Los tres modelos llevan motor esencialmente igual. Así pues el pistón es sin deflector; la culata y el cilindro son de aleación ligera y dispone de grandes aletas que aseguran una buena refrigeración. La camisa del cilindro es de fundición especial. El cigüeñal es muy robusto y se apoya sobre cojinetes de bolas. La biela de acero de alta resistencia tiene cojinetes de rodillos en la cabeza.

En la Lobito 74 c.c. la biela tiene casquillo de bronce en el pie de biela y en las Lobitos 125/175 c.c. llevan jaula de agujas.

Por ser un motor de dos tiempos clásico, es de una gran simplicidad constructiva con un mínimo de piezas móviles. No obstante su simplicidad constructiva es extraordinariamente robusto y dispone de gran potencia aprovechable a cualquier régimen de revoluciones.

El motor de las Lobitos MK6 dará el máximo rendimiento si su puesta a punto es correcta, si se emplean las bujías adecuadas y si el carburador se mantiene ajustado a las condiciones de CLIMA y ALTURA de la región.

B. GRUPO BASTIDOR

El bastidor de las Lobitos MK7 es de cuna sencilla de diseño especial y destaca por su ligereza y rigidez. Cada bastidor es alineado a mano para asegurar a máximo la famosa estabilidad Bultaco. El bastidor está soldado totalmente para lograr la mayor seguridad y robustez.

C. GRUPO EMBRAGUE

El embrague está situado a la derecha del motor y montado sobre el extremo del eje principal del cambio de velocidades.

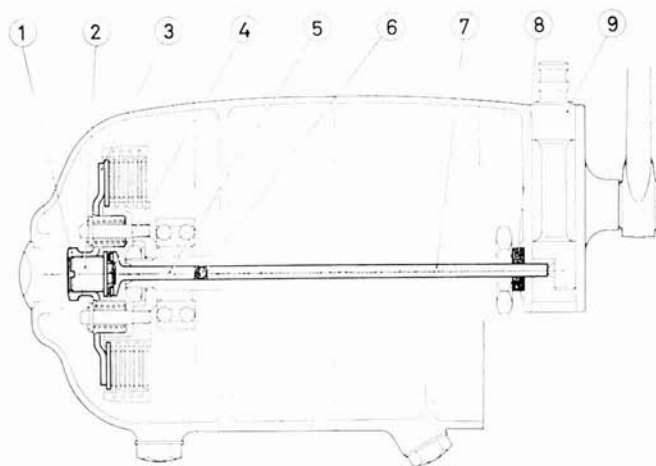


Fig. 20

1. Contratuercia del regulador. — 2. Tornillo regulador. — 3. Plato móvil. — 4. Cojinete axial. — 5. Alargamiento varilla. — 6. Bola de acero. — 7. Varilla. — 8. Arandela de fieltro. — 9. Conjunto eje mando embrague.

Es del tipo de discos múltiples en baño de aceite y su accionamiento se realiza desde el lado opuesto por medio de un conjunto hélice mando embrague 1 y a través de la varilla 5 y el cojinete axial 6 solidario al plato móvil 7. Una arandela de fieltro 4 impregnada de aceite mineral engrasa y evita la entrada de polvo en el punto de contacto del tornillo regulador 3.

D. EL CAMBIO DE VELOCIDADES

La Lobito MK7 tiene 5 velocidades en toma constante. Este sistema permite un accionamiento suave y rápido ayudado por un selector de tambor muy seguro y preciso.

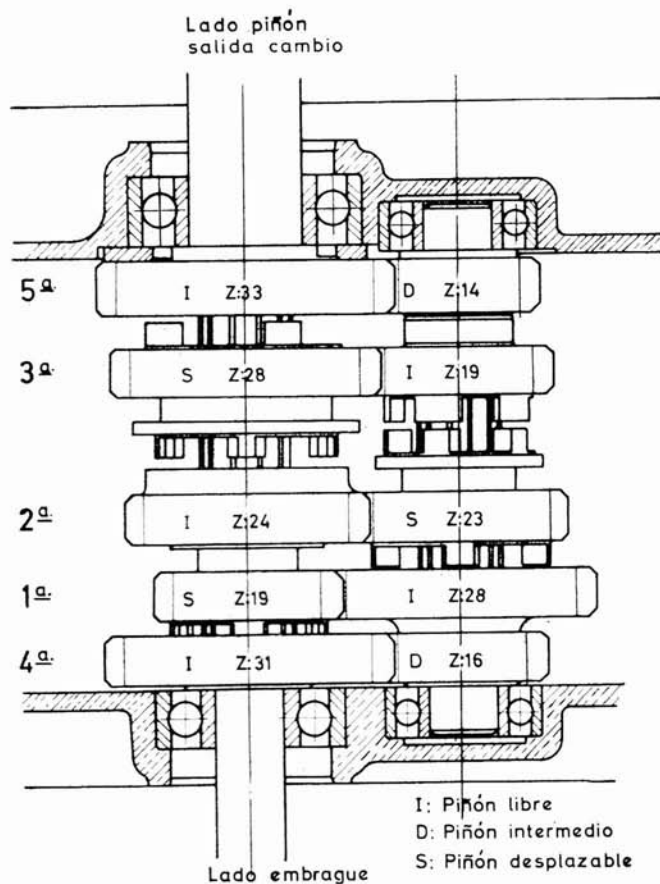


Fig. 21

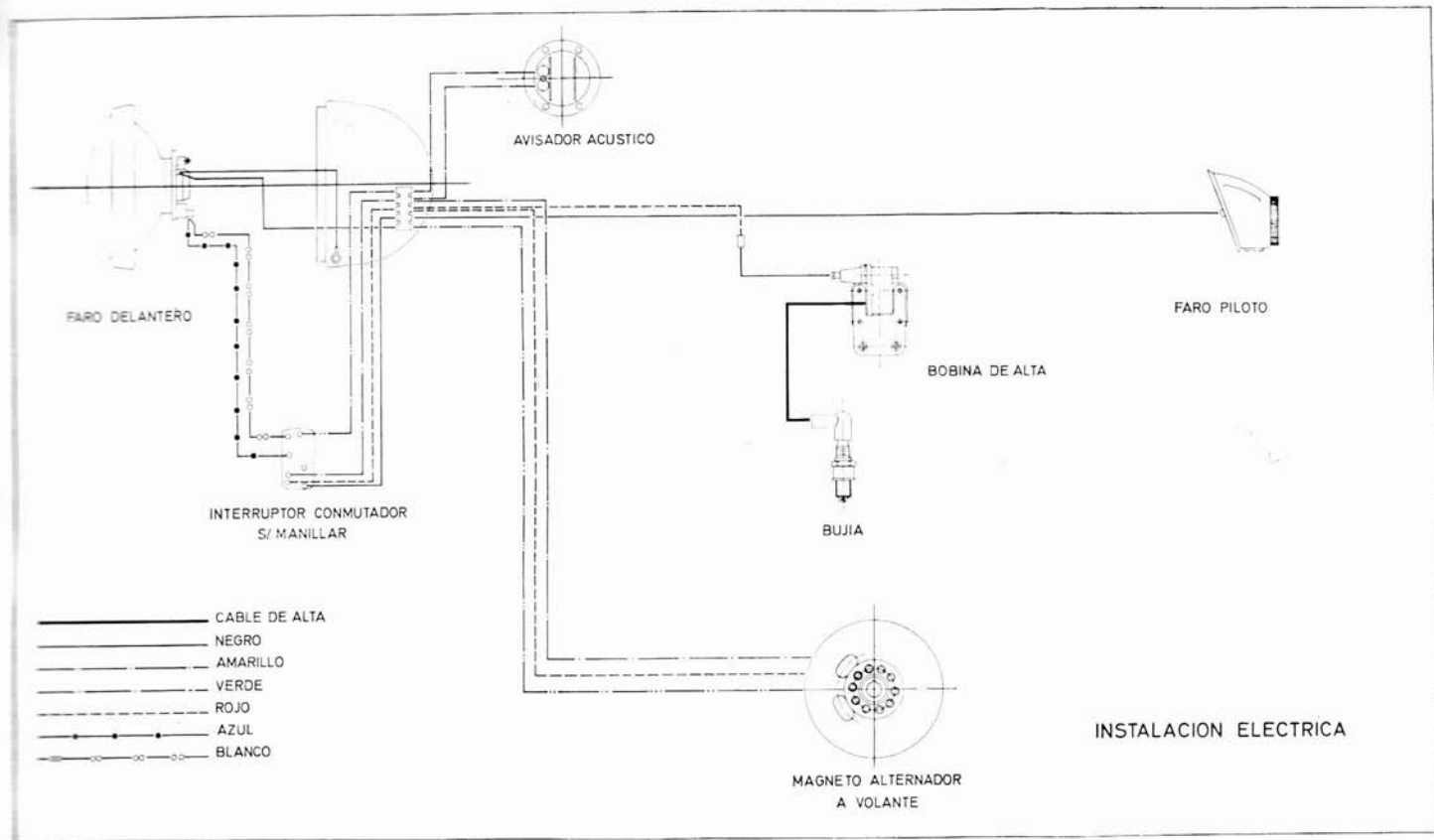


Fig. 22



E. LA DIRECCION Y SUSPENSION DELANTERA

Fig. 23



1. Salida aceite. — 2. Entreda aceite. — 3. Cierre de dirección

El ángulo que forma la suspensión delantera con el bas-tidor está estudiado convenientemente para que la dirección sea precisa y adecuada, tanto para trazados difíciles y lentos como para recorridos rápidos por pista de tierra o carretera.

La suspensión delantera es de tipo telescópica con amortiguadores hidráulicos y tiene un sorprendente recorrido útil de 145 mm. La Lobito MK7 tiene una marcha fácil aún entre los mayores obstáculos.

F. LAS RUEDAS Y FRENOS

Los cubos de las ruedas son de aluminio así como también las llantas logrando de este modo reducir al máximo el peso suspendido.

Los frenos son del tipo de expansión interna y sobradamente dimensionados para lograr un frenado eficaz y equilibrado tanto en la rueda delantera como en la trasera.

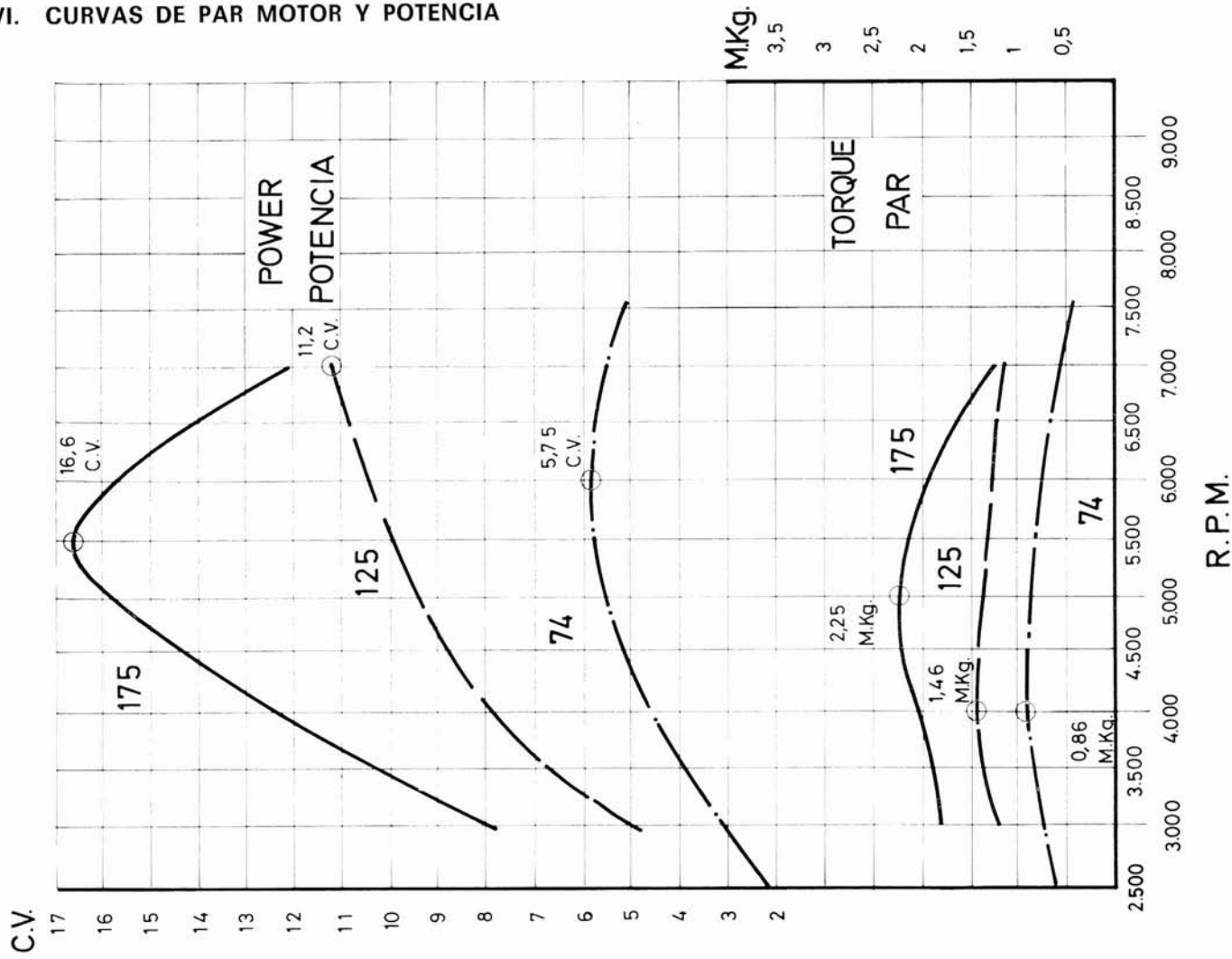
G. LA INSTALACION ELECTRICA

La instalación está formada por una magneto-alternador a volante situada en el lado izquierdo del motor.

Una bobina de alta tensión transmite la corriente a la bujía.

Otra bobina suministra una corriente de 6 voltios con una potencia de 40 watios. En el faro delantero dispone de luces de carretera (larga y corta), en el faro piloto dispone de luz piloto. (Véase la fig. 22).

VI. CURVAS DE PAR MOTOR Y POTENCIA





LUBRICACION Y MANTENIMIENTO

VII. LUBRICACION

La conducción de la Lobito MK7 en condiciones normales necesita muy poca lubricación, y ésta la podrá realizar personalmente sin dificultades siguiendo las indicaciones de este capítulo y las tablas de Equivalencias F y G.

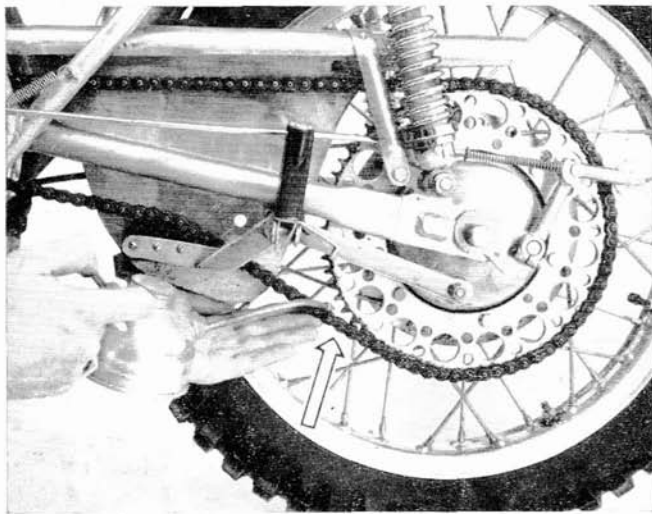
Si su conducción es preferentemente por «todo terreno» exigirá naturalmente dedicar más su atención.

A. CADA 500 KMS.

1. **La cadena secundaria.** — Para su lubricación usar SAE 20 □ de gran penetración por su fluidez. Para ello, apoyar la motocicleta de modo que la rueda trasera gire libremente y aplicar por la zona que se indica en la figura 24.

En caso de lluvia y barro, la mejor protección para la cadena secundaria se obtiene usando grasas sintéticas ● tipo BARBATIA 4 (Shell), GRIPPA 40 S (Castrol) o SUPER GRASS 801 (Bardalh).

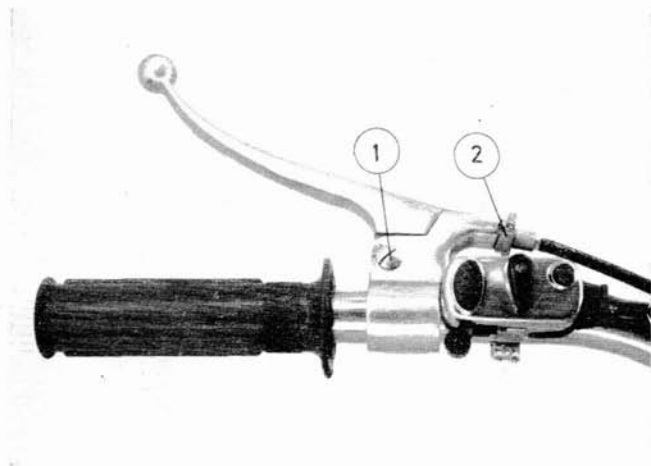
Fig. 24



B. CADA 1.000 KMS.

1. **Mando del embrague.** — Para su lubricación usar SAE 20 □ de gran penetración por su fluidez. Los puntos de engrase convenientes son, la unión del cable a la palanca, la articulación de la palanca y el sector libre del cable al accionar aquélla.

Fig. 25



1 y 2. Puntos de engrase.

2. **Mando del freno delantero.** — Para su lubricación usar SAE 20 □ de gran penetración por su fluidez. Los puntos de engrase son también, la unión del cable a la palanca, la articulación de la palanca y el sector libre del cable al accionar aquélla.

3. **Cable del gas.** — Para su lubricación usar SAE 20 □ de gran penetración por su fluidez. La zona de engrase es la indicada en la figura 26.

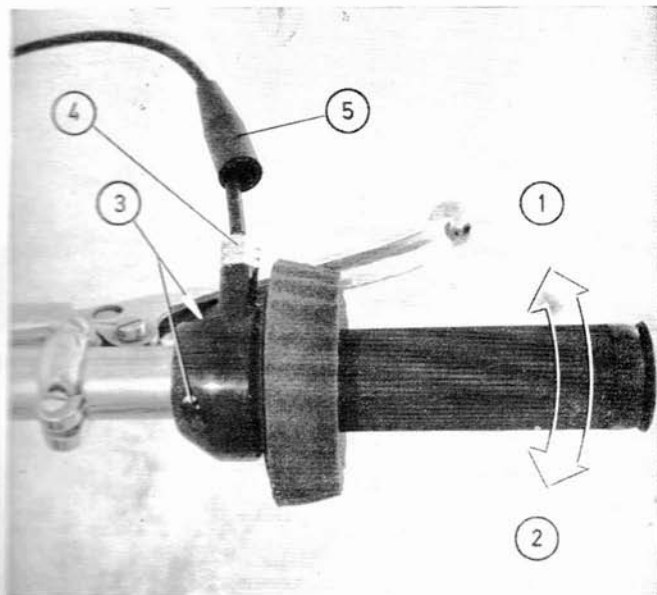


Fig. 26

1. Reducir gas. — 2. Dar gas. — 3. Tornillos de fijación al manillar — 4. Punto de engrase — 5. Protector de goma.

C. CADA 3.000 KMS.

1. **Mando del gas.** — Para su lubricación usar grasa lítica \odot . Para ello desenroscar los dos tornillos que fijan el puño al manillar y dejar libre la guía del cable y su enganche. Llenar de grasa y volver a cerrar. Comprobar y montar de nuevo en el manillar.

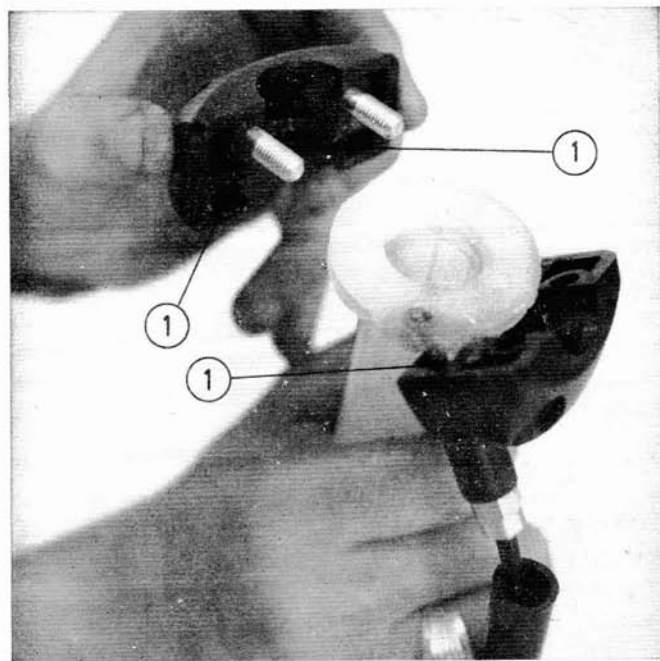


Fig. 27

1. Zonas de engrase.

2. **Transmisión primaria y embrague.** — Es aconsejable comprobar el nivel máximo de aceite. Para ello, proceder según lo dicho en el capítulo III B, página 16.

3. **Cambio de velocidades.** — Es aconsejable comprobar el nivel máximo de aceite. Para ello, proceder según lo dicho en el capítulo III C, página 17.

D. CADA 5.000 KMS.

1. **Cable del cuentakilómetros.** — Para su lubricación usar grasa litica ○. Desmontar el cuentakilómetros del soporte, librando el anillo elástico de los cuatro ganchos. El anillo de goma quedará fijo al soporte. Desmontar la tuerca grafilada que fija el cable al cuentakilómetros. Extraer el extremo del cable de su funda y engrasar. Montar en sentido inverso procurando fijar alternativamente el anillo elástico a los cuatro ganchos existentes debajo del cuentakilómetros.

2. **Transmisión primaria y embrague.** — Para su lubricación usar aceite Especial de Embrague 862, o bien, CEMOTO 131.148 que corresponde a un SAE 10 internacional △ según la Tabla G de la página 29.

Para cambiar el aceite, proceder según lo dicho en el capítulo II B, página 16.

3. **Cambio de velocidades.** — Para su lubricación usar SAE 140 △ según la Tabla G de la página 29.

Para cambiar el aceite proceder según lo dicho en el capítulo III C, página 17.

4. **Filtro de la leva del volante magnético.** — La leva del volante está situada dentro del volante magnético. Para su lubricación usar SAE 20 □.

NOTA: Cada vez que se proceda al reglaje del ruptor es el momento de engrasar el filtro de la leva.

5. **Freno delantero.** — Para su lubricación usar SAE 20 △ y desmontar la rueda delantera como se detalla en la página 46. Extraer el plato portazapatas del cubo de la rueda. Engrasar los puntos indicados en la figura. Mientras está el cable del freno desmontado, extraer de su funda y lubricar en toda su longitud. Montar de nuevo eliminando las partes torcidas. Montar la rueda en la motocicleta asegurando el apriete del eje según se indica en la página 46.

6. **Freno trasero.** — Para su lubricación usar SAE 20 △ y desmontar la rueda trasera según detalles en la página 51. Extraer el plato portazapatas del cubo de la rueda. Engrasar los puntos indicados en la figura 31.

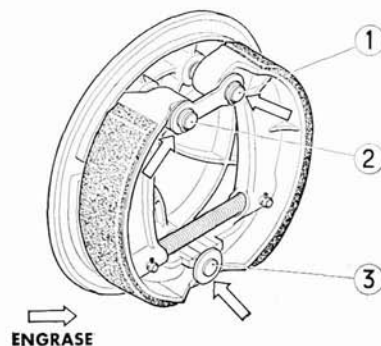


Fig. 28

1, 2 y 3. Puntos de engrase.

7. **Suspensión delantera.** — Es aconsejable renovar el aceite de los amortiguadores si se desea mantener una suspensión eficaz. Los tipos adecuados de aceite a emplear los hallará en la Tabla F de la página 28 y la graduación aconsejable es el SAE 40 destacado en trazo negro.

Para cambiar el aceite, desenroscar el tapón de vaciado en cada amortiguador. Con el freno delantero apretado hacer trabajar la suspensión para facilitar la salida del aceite. Volver a rosar el tapón. Con una llave fija de 29 mm. desenroscar los tapones superiores y llenar cada tubo con 80 c.c. de aceite. Volver a apretar fuerte con la llave de 29 mm.

NOTA: Las condiciones atmosféricas de CLIMA y ALTURA así como el peso del conductor, o bien la suma de pesos de conductor y pasajero puede exigir un cambio de densidad en el aceite indicado.

B. Cojinete de rueda. — Lubricar con grasa lítica \bigcirc y desmontar las ruedas como se detalla en las páginas 46 y 51. Comprobar el estado de los rodamientos; limpiar con petróleo y engrasar totalmente.

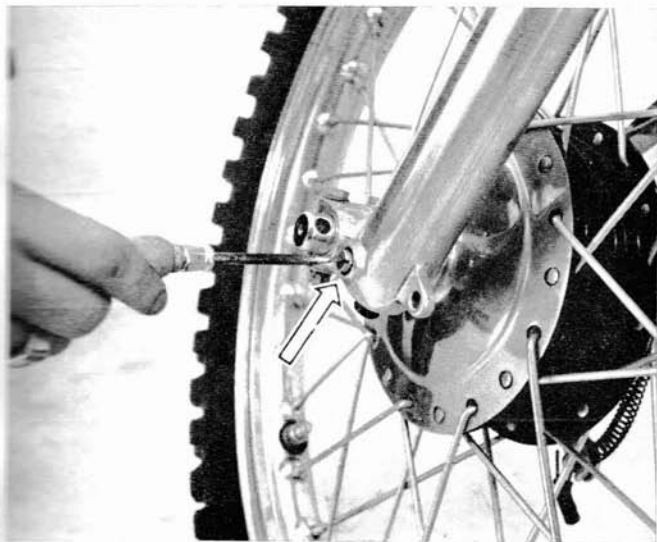


Fig. 29

E. CADA 10.000 KMS.

1. Cojinetes de dirección. — Por ser esta operación algo compleja, aconsejamos sea efectuado en algún Servicio BULTACO. Lubricar con grasa lítica \bigcirc .



Fig. 30

F. TABLA DE EQUIVALENCIAS DE ACEITES PARA AMORTIGUADORES

MARCAS	GRADUACION				
	SAE 5	SAE 10	SAE 20	SAE 30	SAE 40
REPESA (1)	REPSOL ARIES 40	REPSOL ARIES LIGERO	REPSOL ARIES MEDIO	REPSOL ARIES 700	REPSOL ARIES 800
ENCASO (1)	—	MERAK A	MERAK B	MERAK C	MERAK D
SOPROQUIME SOPROGRASA (1)	SOPROIL 161/3		SOPRIOL 161/6	SOPOIL 161/9	SOPRIOL 161/12
ESSO	TERESSO 43	TERESSO 47	TERESSO 52	TERESSO 65	TERESSO 85
SHELL	TELLUS 21	TELLUS 27	TELLUS 33	TELLUS 41	TELLUS 69
BARDAHL	BARDAHL 161/3		BARDAHL 161/6	BARDAHL 161/9	BARDAHL 161/12

(1) Para el Mercado Nacional.

G. TABLA DE EQUIVALENCIAS DE LUBRICANTES

MARCAS	GRADUACION Y SIGNOS							
	SAE 10	SAE 20	SAE 30	SAE 40		SAE 140	GRASAS	
	△	□	▽	◁▷	MEZCLA EN GASOLINA	◊	○ (3)	● (4)
REPESA (5)	SAE 10 W	REPSOL MOTOR OIL SAE 20 MP	REPSOL MOTOR OIL SAE 30	REPSOL MOTOR OIL SAE 40 MP	MOTOR OIL SAE 40 MP — REPSOL 2 T REPSOL	REPSOL CARTAGO 140		
CAMPESA (5)	SAE 10	SAE 20	SAE 30	SAE 40	SAE 40	SAE 140		
SOPRAL (5)		SOPRAL SPG 123	SOPRAL SPG 123		SOPRAL T2 (2)	SUPERGRAS 451/SF	SUPERGRAS 512	SUPERGRAS 801
ESSO		ESSOLUBE 20 W	ESSOLUBE 30 W	ESSOLUBE 40 W	ESSOLUBE SAE 40	GEAR OIL 140	MULTIPURPOSE GREASE H	
CASTROL	CASTROL 10 W	CASTROLITE 10 W 30	CASTROLITE 10 W 30	CASTROL XL 20 W 20	CASTROL XL 20 W 20	HIPOID 140	CASTROLEASE L M	GRIPPA 40 S
SHELL	CARNEA 21 CLAVUS 17	TALPA 20	TALPA 30	TALPA 40	TALPA 40	DENTAX 140	ALVANIA-EP2	BARBATIA 4
FINA					FINAMIX-3			
ROMULO ZARAGOZA — GENOTO	ESPECIAL DE EMBRAGUE 862 (1) — 131 - 148	SAE 20	SAE 30	SAE 40	SAE 40	CARTAGO 140		

(1) Usar aditivo Sopral H-90 al 10%. — (2) Proporción en uso normal: 4% (25:1). — (3) Grasas Líticas. — (4) Grasas Sintéticas. — (5) Para el Mercado Nacional.

VIII. ESQUEMA GENERAL DE MANTENIMIENTO

Para mantener su Lobito MK7 en óptimas condiciones es aconsejable efectuar, además de la lubricación, sencillas comprobaciones periódicas que se indican en el presente cuadro.

Los detalles completos para efectuar estas comprobaciones sencillas así como su puesta a punto y los diversos reglajes se hallan explicados en el próximo capítulo X.

A los primeros 500 Kms.

Limpiar y galgar los contactos del ruptor (ver detalles en pág. 31).

Tensar la cadena secundaria (ver pág. 49).

Apriete general de la tornillería (ver pág. 18).

Cada 1.000 Kms.

Limpiar y galgar la bujía (ver detalles en pág. 31).

Limpiar el filtro de aire del carburador (ver detalles en pág. 34).

Limpiar el filtro de entrada de la gasolina al carburador (ver detalles en pág. 34).

Tensar y engrasar la cadena secundaria (ver pág. 49).

Cada 2.500 Kms.

Limpiar y galgar los contactos del ruptor (ver detalles en pág. 31).

Limpiar el filtro del grifo de gasolina (ver pág. 38).

Cada 5.000 Kms.

Limpiar carbonilla del motor (ver detalles en página 43).

Cambiar el aceite del embrague (ver pág. 15).

Cambiar el aceite del cambio de velocidades con el motor caliente (ver detalles en pág. 16).

Comprobar el estado de los retenes de grasa a ambos lados del cigüeñal.

Sacar las ruedas, limpiar el interior de los tambores y comprobar el estado de los forros de freno (ver detalles en págs. 46 y 51).

Apriete general de la tornillería (ver pág. 18).

Cada 10.000 Kms.

Limpiar con gasolina el depósito del carburante (ver página 38).

Comprobar el ajuste del reglaje de la dirección (ver página 27).

Cambiar todos los cables de mando (ver págs. 37, 45 y 48).



IX. ASISTENCIA POST-VENTA

1. AGENCIAS Y SERVICIOS

COMPANÍA ESPAÑOLA DE MOTORES, S. A. (CEMOTO) constructores de la motocicleta «BULTACO» tiene un particular interés en el perfecto funcionamiento de su red tanto nacional como internacional de Agencias y Servicios.

Así los operarios son seleccionados y especializados en nuestra Empresa, y por otra parte a los Talleres se les provee de toda clase de herramientas especiales, stocks completos de recambios y demás elementos necesarios.

En este manual se describen detalladamente las diferentes operaciones necesarias para que su motocicleta esté en perfectas condiciones sin necesidad de acudir con frecuencia a nuestros Agentes y Servicios.

Estamos convencidos de que la mayoría de trabajos podrá ejecutarlos usted mismo; ahora bien, es importante que los realice regularmente ya que de esta insistencia estriba la duración y buen funcionamiento de su máquina. **En verdad se dice que el motorista es el mecánico de su motocicleta.**

No obstante, los trabajos de manutención que no domine, sólo deben ser ejecutados por Agencias y Servicios autorizados si desea disfrutar de todas las garantías de nuestra marca.



2. RECAMBIOS

Exija recambios legítimos «BULTACO». Es muy importante para garantizar el perfecto funcionamiento de todos los mecanismos de la motocicleta.

Encarecemos que en sus pedidos cite el número de motor.



X. REGLAJES, COMPROBACIONES Y PUESTA A PUNTO

A. LA BUJIA

1. **Generalidades.** — La bujía está sometida a gran fatiga, por tanto es conveniente cada 1.000 Kms., revisarla. Por el electrodo y aisladores se puede diagnosticar el reglaje y estado del motor.

Límpiese la bujía mediante un cepillo y un palillo de madera, procurando no deteriorar el aislante, el cual debe estar siempre limpio y seco para evitar corto-circuitos y fugas de corriente.

Comprobar la distancia entre los electrodos 0,4 mm. si ésta no se cumple, reajustar doblando el electrodo de masa.

Efectuada la limpieza y reglaje, móntese en el terminal del cable de encendido, y apoyando el cuerpo metálico de la bujía sobre la culata, accionar el pedal de la puesta en marcha; se comprobará si la chispa es suficiente para el normal encendido: ésta debe ser fina y muy azulada.

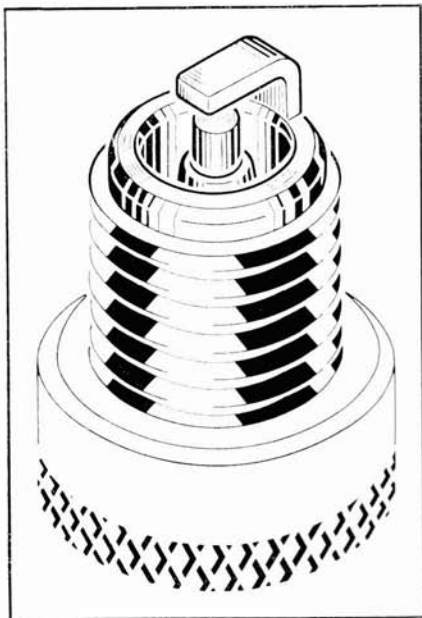
Al montar de nuevo la bujía en su alojamiento no debe olvidarse de colocar la junta y apretar bien, con el fin de evitar fugas.

2. **Tipos de bujía.** — Los tipos equivalentes entre sí que se recomiendan son los siguientes:

El grado térmico de una bujía a emplear depende de muchos factores, como son el tipo de gasolina, la relación gasolina-aceite, las variaciones de CLIMA y ALTURA y el reglaje del carburador.

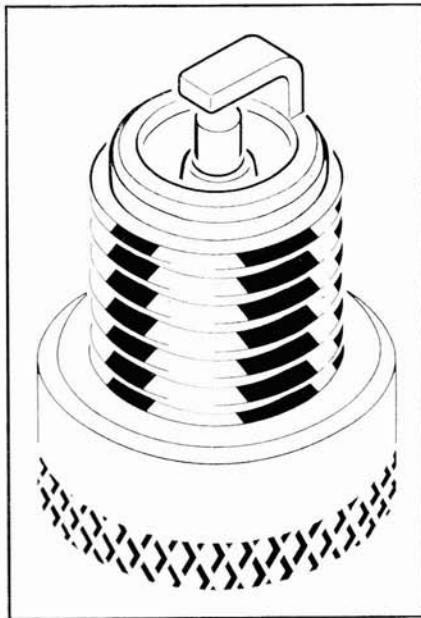
M A R C A S

Modelo	KLG	LODGE	CHAMPION	FIRESTONE
Lobito 74	F-75	HN	L-7	F-27
Lobito 125	FE-30	CLNY	UN-12Y	F-18L
Lobito 175	FE-75	HLN	N-5	F-27L



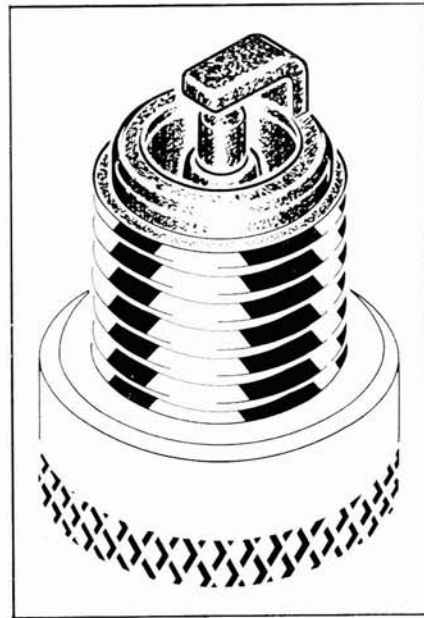
ADECUADA

Fig. 31



MUY CALIENTE

Fig. 32



MUY FRÍA

Fig. 33

Con relación a este último, una bujía de grado térmico adecuado presenta un **aspecto seco** y con los **electrodos y aislante central negros**. (Fig. 31).

Una bujía es demasiado caliente con relación a la carburación si presenta un **aspecto muy seco** y con los **electrodos y aislante central blanquecinos**. (Fig. 32). También puede indicar una mezcla pobre de aire-gasolina como se verá más adelante (punto 3). Una bujía demasiado caliente es causa de sobrecalentamientos del motor, hace «perlas» e incluso puede ocasionar el «gripaje» del motor.

Una bujía demasiado fría con relación a la carburación **presenta restos de aceite sin quemar**. (Fig. 33). También puede indicar una mezcla demasiado rica, como se verá más adelante (punto 3). Una bujía demasiado fría se engrasa con facilidad.

3. Comprobaciones del grado térmico respecto a la carburación. — Para saber si una bujía y carburación son adecuadas a las condiciones atmosféricas locales se deben efectuar siempre las comprobaciones a **medio gas** y seguidamente a **plenos gases**.

Si al efectuar estas comprobaciones del aspecto que presenta la bujía, ambas indican por igual un grado térmico demasiado caliente o demasiado fría, es señal evidente de que debe cambiarse la bujía. Si por el contrario, al efectuar las comprobaciones, una demuestra ser adecuada y la otra no, o viceversa, entonces deberá variarse la carburación teniendo en cuenta lo siguiente:

Cuando el motor gira a medio gas, el frujo de la gasolina viene regulado por la bujía del carburador. A **plenos gases** ese flujo viene regulado entonces por el surtidor principal.

Las dos comprobaciones indicadas deben efectuarse, a la práctica, del modo siguiente:

Conduzca la motocicleta a **medio gas** y en 3.ª velocidad por unos cientos de metros. Seguidamente desembragar y apretar el botón de paro simultáneamente. Una vez parada la motocicleta, desmontar la bujía y comprobarla.

Para la segunda comprobación a **plenos gases** y en 4.ª velocidad se opera del mismo modo.

— Si en ambos casos, la bujía presenta un aspecto aceptable, el grado térmico es adecuado.

— Si por el contrario, a **medio gas**, la bujía no resulta correcta pero lo es a **plenos gases**, deberá ajustarse la aguja del carburador (véase págs. 36 y 37).

— Si a **medio gas**, la bujía resulta correcta, pero no lo es a **plenos gases**, deberá variarse el surtidor principal (véase págs. 36 y 37).

— Si la bujía resulta fría en ambos casos, sustitúyase por otra más caliente.

— Si la bujía resulta caliente en ambos casos, sustitúyase por otra más fría.

B. EL CARBURADOR

El carburador se examina en fábrica y antes de su montaje. Después es afinado cuidadosamente en cada motocicleta. No deberá alterarse este ajuste ya que resulta perjudicial.

Ahora bien las **posibles variaciones de CLIMA y ALTURA** pueden precisar ligeras alteraciones en el reglaje. Llegado el caso, recomendamos confiar en nuestros Agentes Oficiales, antes que efectuar cambios «a ciegas».

No obstante, la complejidad de un carburador, a muchos motoristas les interesa conocer sus detalles y particularidades. Para éstos incluimos dos dibujos desglosados de los tipos AMAL 625 que se monta en las Lobito 125/175 c.c. (fig. 38) y ZENITH 18 MX que se monta en la Lobito 74 c.c. (fig. 39).

Sus piezas más importantes son las siguientes:

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Excitador. | 10. Tapa superior del carburador. |
| 2. Mando de entrada de aire. | 11. Tornillo fijación tapa superior. |
| 3. Filtro de entrada de gasolina. | 12. Válvula de gas (compuerta). |
| 4. Racord de entrada de gasolina. | 13. Clip para fijación aguja. |
| 5. Protección de goma. | 14. Aguja. |
| 6. Contratuerca. | 15. Tornillo fijación cuba. |
| 7. Regulador cable gas. | 16. Cuba del flotador. |
| 8. Regulador ralenti. | 17. Surtidor principal. |
| 9. Regulador mezcla aire. | 18. Surtidor marcha lenta. |

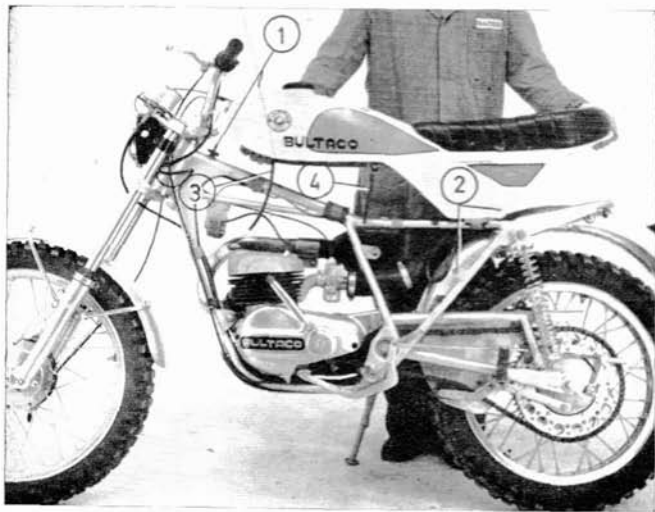
1. **Limpieza del filtro del aire.** — Para efectuar la limpieza del filtro es preciso levantar el asiento basculante. Para ello véase fig. 34.

Para alcanzar el elemento filtrante debe extraerse primero el protector y luego el aro retensor y la rejilla, visibles desde el exterior (fig. 35).

La masa filtrante y la rejilla deben lavarse con gasolina y después secarlas con aire seco a presión. La masa filtrante una vez limpia debe empaparse en aceite y escurrir a mano.

La caja del filtro, fija al bastidor, debe limpiarse interiormente. Si se añade una capa fina de grasa por las paredes interiores, se logrará una muy eficaz captación adicional de polvo.

Fig. 34



1. Fijación delantera. — 2. Fijación trasera (dos lados). — 3. Tubo de comunicación. — 4. Tubo de la gasolina.

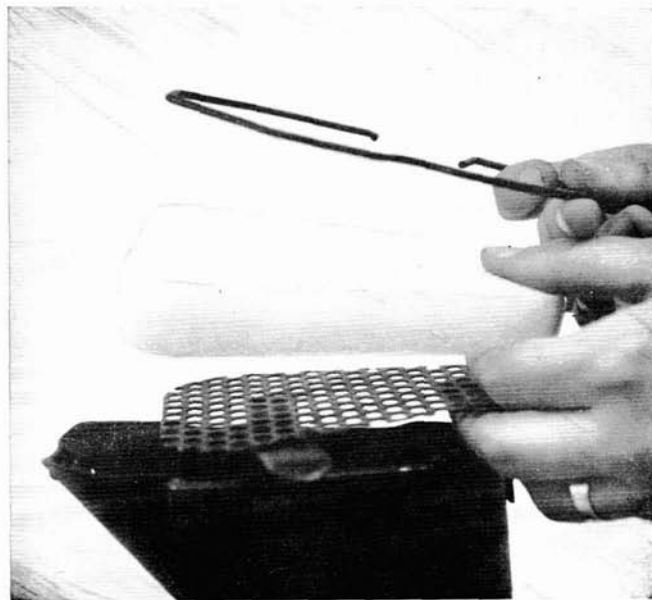


Fig. 35

2. **Limpieza del filtro de entrada de gasolina.** — Desmontar el racord de entrada de gasolina usando una llave de 13 mm. Extraer el filtro y limpiar con gasolina. Volver a montar y fijar en el carburador (figs. 36 y 36 bis).

3. **Ajuste del juego en el cable del gas.** — Si rodando el motor al «ralenti», se acelera cuando se gira el manillar, es que el cable está demasiado tirante. Si el mando del gas tiene mucho «juego muerto», o sea, gira demasiado antes de que acelere el motor, es que el cable tiene demasiada holgura.

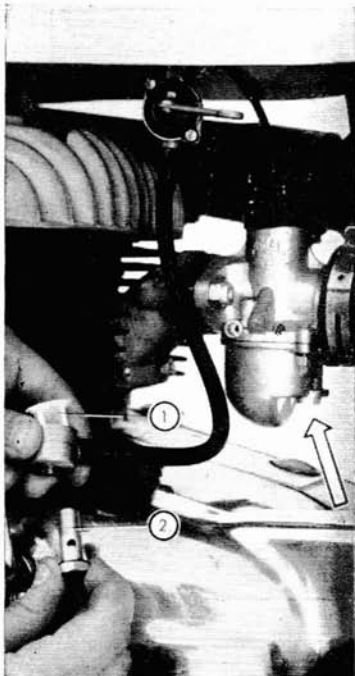


Fig. 36

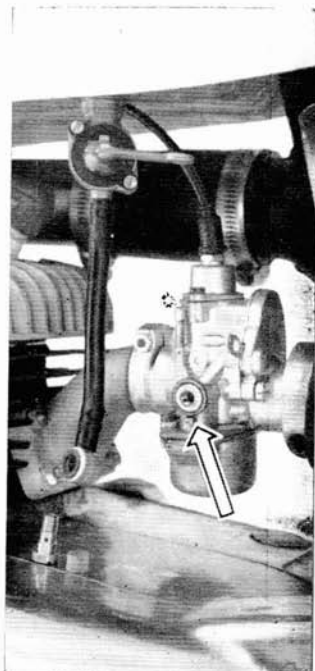


Fig. 35 bis

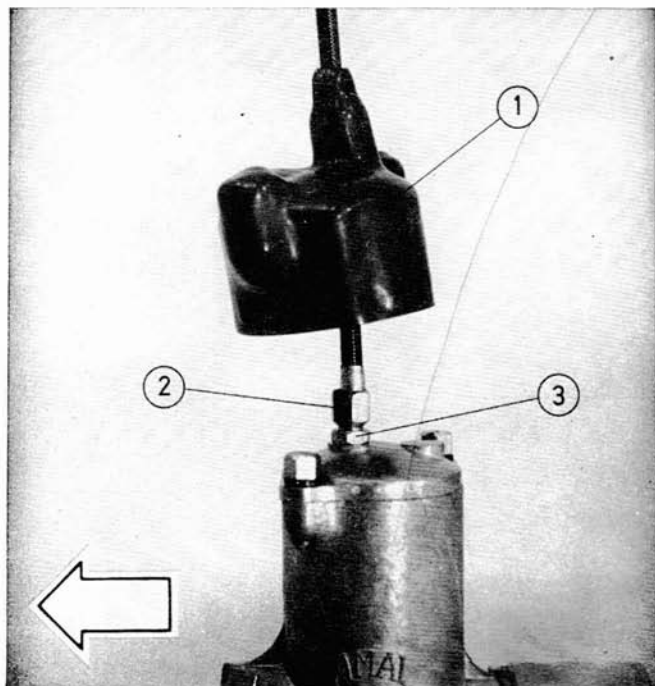


Fig. 37

1. Protección de goma. — 2. Regulador. — 3. Contratuercia.

Se puede graduar la holgura del cable del gas por medio del regulador situado en el extremo superior del carburador y bajo la protección de goma.

Para ello, levantar la protección de goma y aflojar la contratuercia con la llave fija de 9 mm. Se aumenta el juego rosando el regulador y se disminuye, desenroscándolo. Determinada la posición fijarla con la contratuercia y volver a colocar la protección de goma (fig. 37).

4. **Ajuste del ralenti.** — La marcha lenta adecuada es aquella que permite rodar a muy pocas revoluciones en 1.ª velocidad. Para ello, graduar el tornillo situado en el lado derecho del carburador. Para la Lobito 74 c.c. ver fig. 39. Para las Lobito 125/175 c.c. ver la fig. 38. Para aumentar o disminuir la marcha lenta rosar o desenroscar el tornillo.

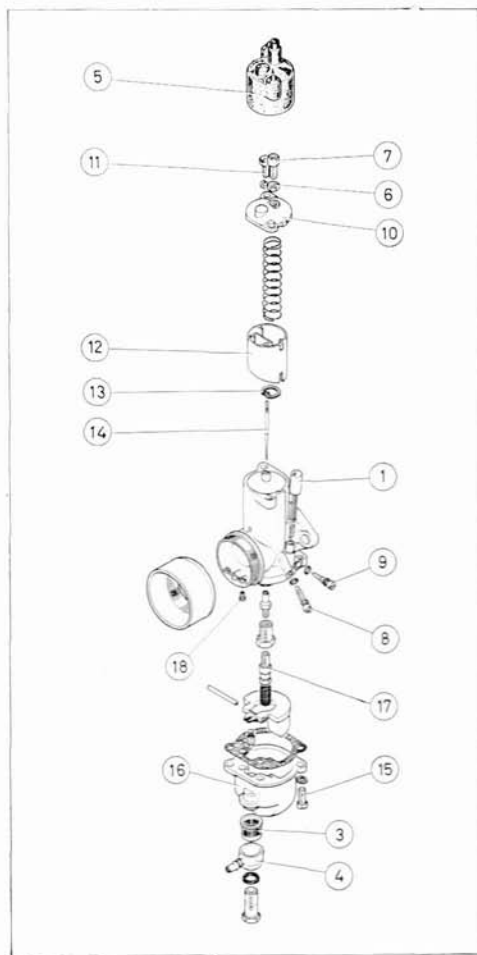


Fig. 38

5. Ajuste del regulador del aire en las Lobito 125/175 c.c.

Si el motor se para fácilmente en la marcha seleccionada es debido a que la mezcla no es adecuada. Para graduar la mezcla se dispone del regulador del aire 9 situado en el lado izquierdo del carburador y en posición horizontal.

Para determinar la posición del regulador del aire poner el motor en marcha lenta, roscar el regulador hasta el fondo y luego desenroscar 3/4 de vuelta. Si el motor no soporta bien esta graduación, roscar el regulador del aire hasta que el motor tienda a pararse por mezcla demasiado rica. En este momento, desenroscar el regulador contando al mismo tiempo las vueltas dadas hasta que el motor tienda a pararse por mezcla demasiado pobre. La graduación más adecuada será la mitad del número de vueltas más una.

Si el motor sigue parándose a pesar de todo, podrá ser causa de obstrucción en los pasos del combustible, o bien, en el surtidor de marcha lenta. Es aconsejable entonces efectuar una limpieza del carburador.

6. Cambios de posición de la aguja. — Si al efectuar la comprobación de la bujía a **medios gases**, ésta demostró ser demasiado caliente o demasiado fría y no se substituyó por otra, se puede variar la posición de la aguja para mejorar provisionalmente la carburación. Para ello, desmontar la tapa superior del carburador para liberar la válvula de gas unida al cable. La aguja está unida a la válvula por medio de un psador (clip).

Si la comprobación de la bujía a **medios gases**, demostró ser demasiado caliente, entonces la mezcla es pobre. Para aumentar el paso, subir la aguja montando el pasador en la ranura inferior.

Si la comprobación de la bujía a **medios gases** demostró ser demasiado fría, entonces la mezcla es rica. Para disminuir el paso, bajar la aguja montando el pasador en la ranura superior.

Volver a montar la válvula en el carburador con la escotadura inferior situada hacia la entrada de aire. Montar la tapa del carburador.

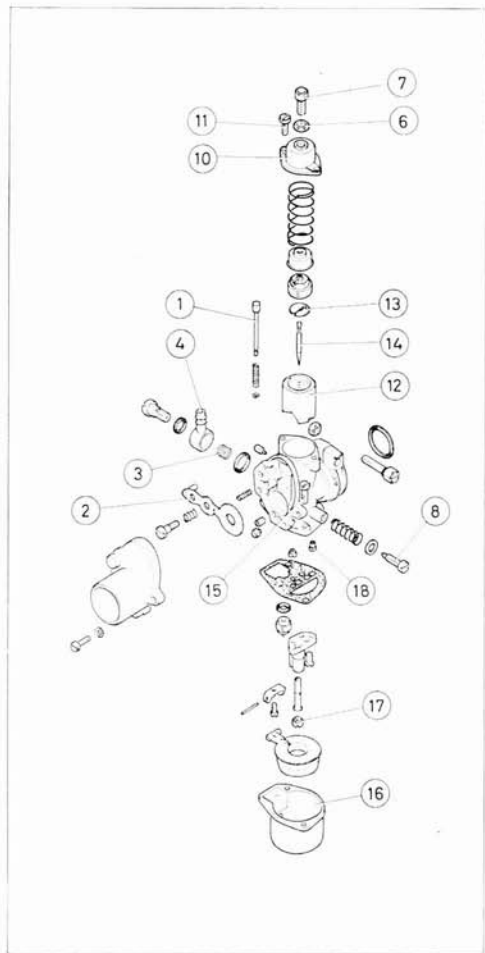


Fig. 39

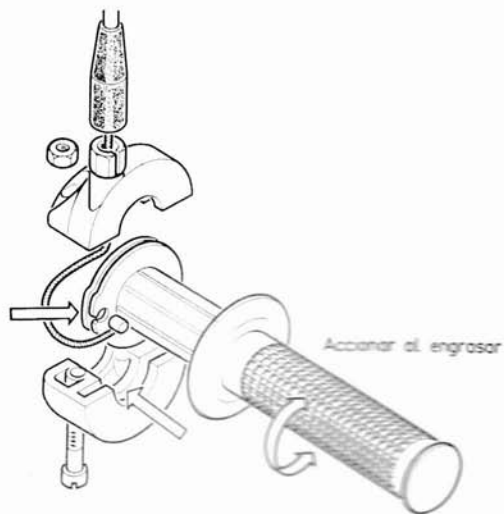
7. **Cambio del surtidor principal.** — Si al efectuar la comprobación de la aguja a **medios gases** (ver pág. 32), ésta demostró ser demasiado caliente o fría y no se substituyó por otra se debe cambiar el surtidor principal.

El surtidor principal está situado dentro de la cuba del flotador. Para llegar a él, se debe desmontar el carburador de la motocicleta y luego la cuba del flotador fijada por dos tornillos. El surtidor aparece situado en posición central y fácilmente desmontable. La Lobito 74 lleva normalmente un 86 y las Lobitos 125/175 llevan 150.

Si la comprobación de la bujía a **plenos gases** demostró ser demasiado caliente, se debe aumentar el surtidor.

Si la comprobación de la bujía a **plenos gases** demostró ser demasiado fría, se debe disminuir el surtidor.

Fig. 40



8. **Cambio del conjunto cable-funda del gas.** — Para cambiar el cable del gas, desmontar la tapa superior del carburador para liberar la válvula de gas unida al cable. Téngase en cuenta la posición del clip en la aguja antes de desmontar el conjunto. Separar el cable de la tapa superior. Por el otro extremo desmontar el mando del gas del manillar, separando las dos guías del cable y sacar éste a través de la ranura existente.

Montar el nuevo cable, bien engrasado, por el lado derecho del puente del depósito de gasolina. **Deben evitarse las curvas bruscas pues influirían en la suavidad del mando.** El extremo mayor debe montarse en la ranura del puño de gas bien engrasado. Colocar las dos guías y fijar todo el conjunto en el manillar.

Fijar el otro extremo en la válvula de gas, montar la válvula en el carburador con la escotadura inferior situada hacia la entrada de aire. Montar la tapa del carburador, girarlo y fijarlo en posición vertical. Graduar el tensor del cable y colocar la protección de goma en su lugar. Comprobar que el accionamiento sea suave y que la válvula de gas descienda hasta su posición inferior, lo cual se aprecia al producirse un «clic» característico al girar el puño de gas hasta la posición de marcha lenta.

9. **Limpieza del depósito de la gasolina.** — Para desmontar el depósito, levantar el asiento, desconectar el tubo de gasolina del grifo y con la llave de 14 mm. desenroscar la fijación delantera superior.

Una vez el depósito desconectado, llenarlo con algo de gasolina y agitarlo enérgicamente. Repetir la operación hasta eliminar todos los residuos. Desmontar el grifo, limpiar su filtro, comprobar la superficie de apoyo y el estado de la junta. Al volver a montar, reemplazar la junta si es necesario.

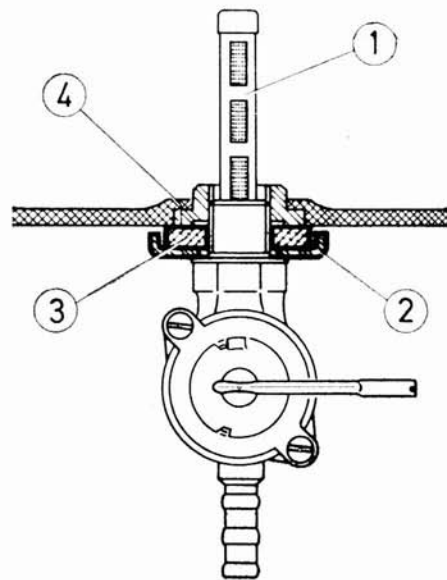


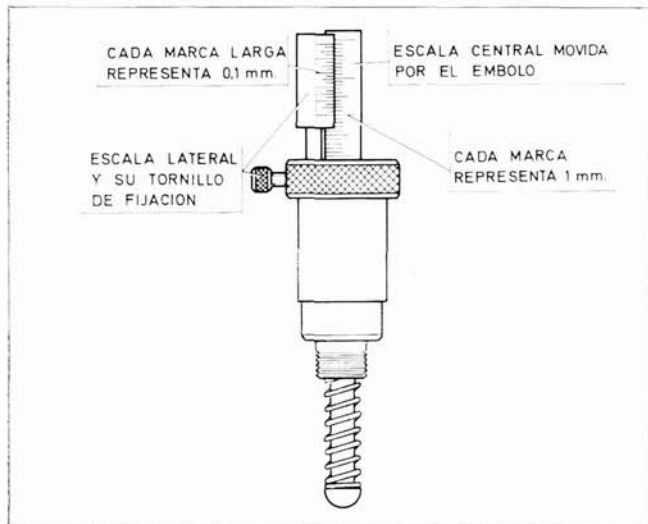
Fig. 41

1. Filtro. — 2. Alojamiento de la junta. — 3. Junta de goma
4. Superficie muy plana.

C. PUESTA A PUNTO

Para un buen funcionamiento de la Lobito MK7 los contactos del ruptor deben abrir entre 3-3.25 mm. antes del P.M.S. (Punto muerto superior).

Fig. 42



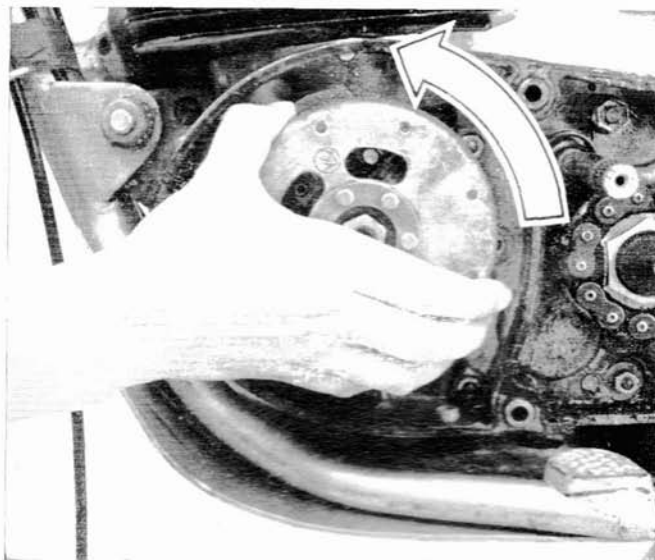
Un ajuste inexacto causa entre otras cosas, pérdida de potencia y consumo elevado de combustible o puede producir fenómenos de «picado».

Para proceder a la regulación del ruptor debe desmontarse primero la palanca p.e.m. y el cárter exterior

1. **Desmontaje del cárter exterior.** — Desmontar el tornillo de cerraje y sacar la palanca de puesta en marcha del eje estriado. Desmontar los cuatro tornillos que fijan el cárter con la llave Allen de 5 mm. Este saldrá del eje puesta en marcha y quedará colgado del cable del embrague.

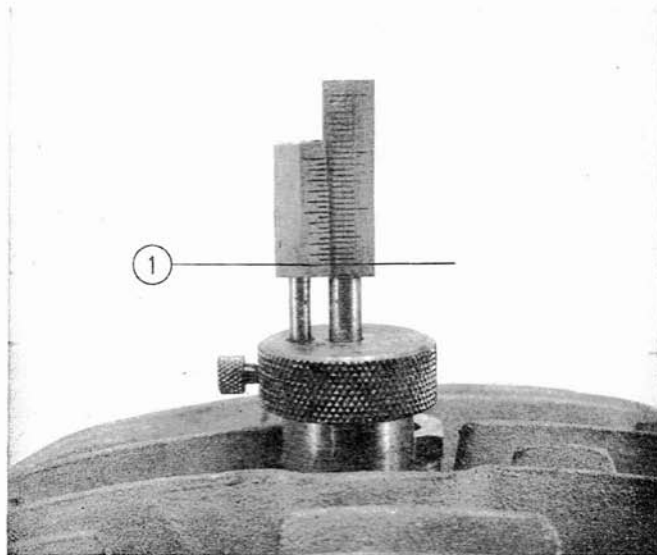
2. **Comprobación del momento del encendido.** — Primeramente, sacar la bujía y montar en su lugar el comprobador de avance art. 132-074. Girar el volante hacia la izquierda hasta lograr que la escala central esté en su punto máximo. En esta posición el pistón está en su P.M.S. Aflojar la fijación de la escala lateral y subir ésta hasta enrasarla con la escala central (fig. 44). Fijar en esta posición.

Fig. 43



Seguidamente conectar el comprobador de puesta a punto a la corriente (para 125 V., art. 132-071; para 220 V., art. 132-093). El comprobador de p.a.p. se conectará por un extremo al cable rojo-negro del volante magnético y por el otro extremo a masa. Con el émbolo de P.M.S. los platinos están completamente abiertos y la luz del comprobador de p.a.p. estará encendida. Girando el volante con la mano lentamente hacia la derecha se irán cerrando los platinos hasta que hagan contacto entre sí, apagándose la luz. En este momento se mira el avance en el comprobador de avance. Este será de 3-3,25 mm.

Fig. 44



1. Escalas envasadas a cero con el émbolo en P.M.S.

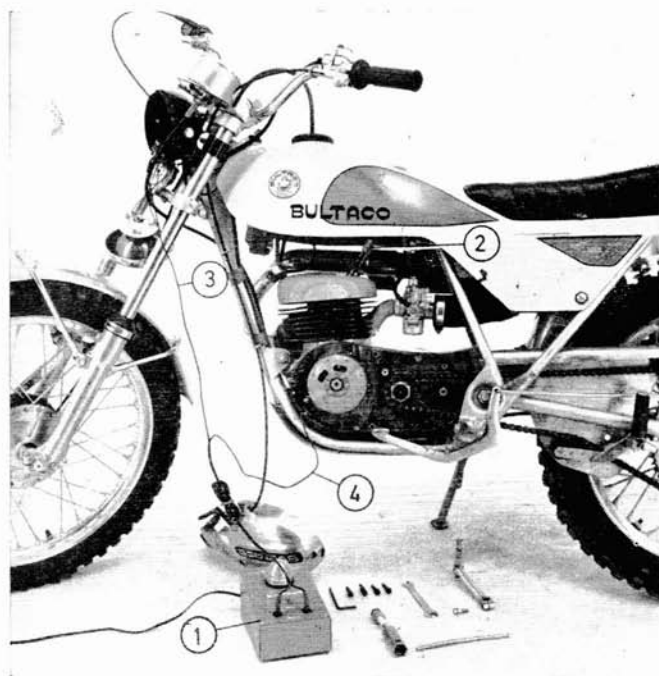


Fig. 45

1. Comprobador de p.a.p. — 2. Comprobador de avance.
3. A la bobina. — 4. A masa.

Observar la lectura del comprobador de avance en milímetros sobre la escala central y las décimas sobre la escala lateral (fig. 48). El avance de encendido correcto debe lograrse con una abertura máxima de los contactos de 0,45 mm.

3. **Regulación del ruptor.** — Esta regulación se efectúa a través de la segunda ventana del volante magnético al girar este hacia la derecha (fig. 43). La superficie de los contactos debe ser plana y limpia, sin oxidaciones.

Por medio de galgas, se comprobará la máxima abertura que debe oscilar entre 0,35 y 0,45 mm. En caso de no cumplirse operar de la forma siguiente:

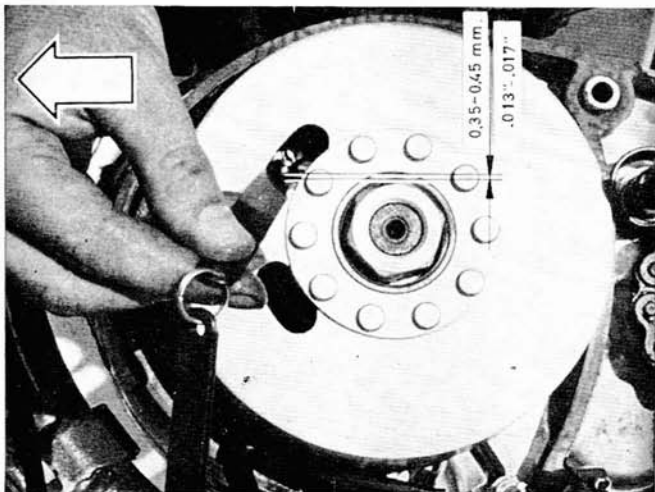


Fig. 46

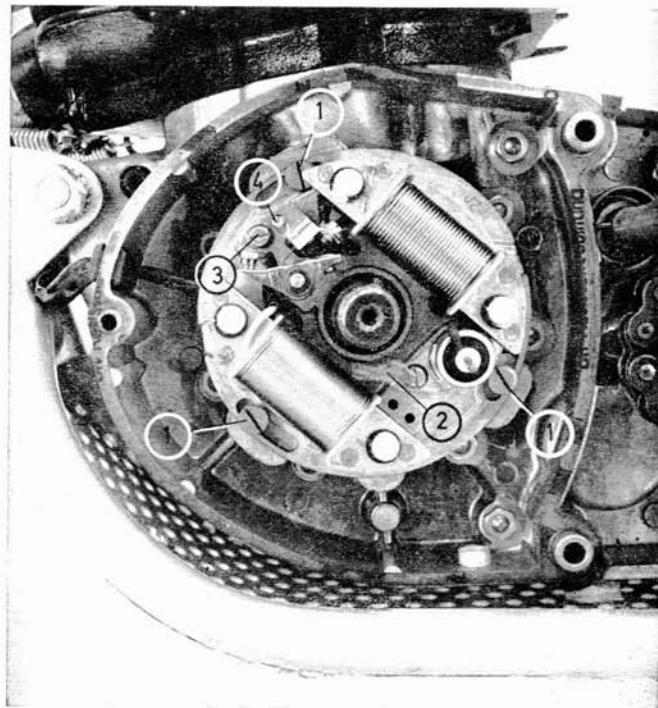


Fig. 47

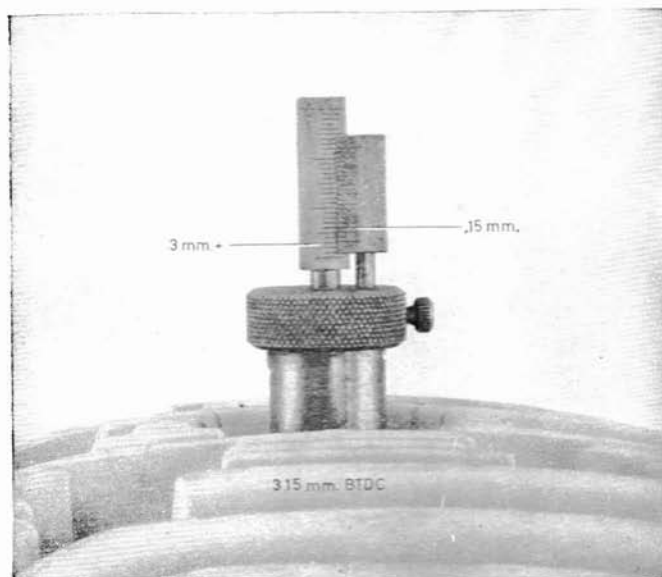
1. Fijación del plato portabobinas. — 2. Filtro de la leva. — 3. Fijación del ruptor. — 4. Graduación del ruptor.

Con un destornillador aflojar en media vuelta el tornillo 3 (fig. 47) y actuar sobre la excéntrica 4 lo necesario teniendo en cuenta que al aumentar la separación se consigue un adelanto en el avance del encendido y al disminuir se consigue un retraso del mismo.

Una vez regulado el ruptor, proceder a comprobar de nuevo el momento del encendido. Usualmente se requiere efectuar de tres a cuatro comprobaciones para lograr la puesta a punto de 3-3,25 mm. a P.M.S.

Terminadas las comprobaciones desconectar el comprobador de puesta a punto, proceder al montaje del cárter exterior y la palanca de puesta en marcha. Desenroscar el comprobador de avance y colocar la bujía en su lugar.

Fig. 48

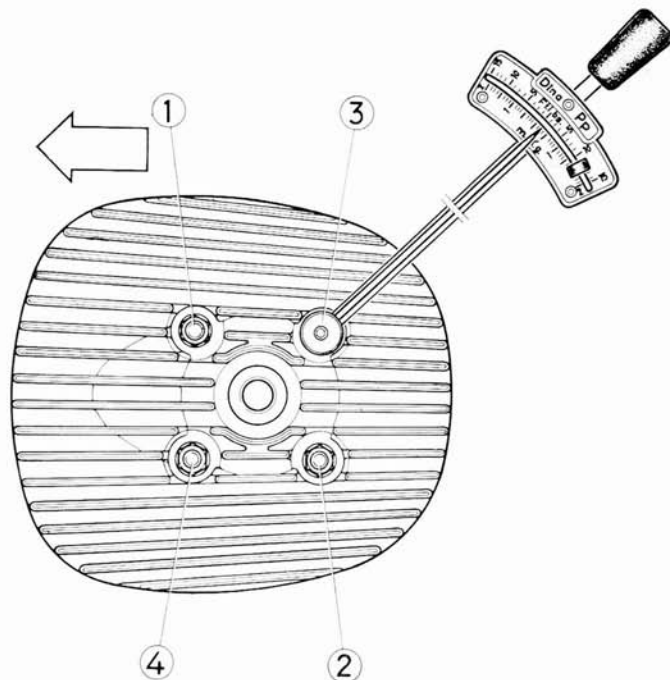


D. LIMPIEZA DE CULATA Y ESCAPE

Periódicamente convendrá proceder a su limpieza y recomendamos se efectúe como máximo cada 5.000 Kms.

1. **Desmontaje de la culata.** — Para desmontar la culata se debe aflojar las tuercas en media vuelta siguiendo el orden que marcan los números de la figura 49, es decir, 1.º la n.º 1; 2.º la n.º 2 y así hasta la última; aflojar otra vuelta de la misma forma, y finalmente acabar de quitarlas. **Es conveniente saber la posición que ocupaba cada tuerca, a fin de volver a montarlas en su mismo espárrago.**

Fig. 49



2. **Desmontaje del tubo de escape.** — No es preciso sacar el silenciador del tubo de escape. Procédase a desmontar la fijación del silenciador que lo fija al bastidor y con ayuda de una llave especial que nuestras Agencias conocen con el art. 132-017, se desenrosca la tuerca que fija el tubo de escape al cilindro.

3. **Limpieza y montaje.** — Con la ayuda de un rasquete y tela esmeril fina, limpiar el casquete del pistón (situado en P.M.S.) y la cámara de combustión de la culata.

Para limpiar la salida de escape del cilindro, situar el pistón en el P.M.I. Se observará entonces, que se puede limpiar cómodamente desde fuera, pues soplando se expulsa la carbonilla que se ha ido desprendiendo con el rasquete. Con el mismo rasquete se saca la costra pegada a la entrada del tubo de escape.

Proceder al montaje tomando las mismas precauciones con el apriete de la culata que las especificadas para su desmontaje. Nuestros Agentes Oficiales disponen de la llave dinamométrica 132-063 con la cual se podrá lograr un apriete exacto de 1.1 mkg. para las culatas de Lobito 74, o bien de 1.5 mkg. para las Lobitos 125/175, exceptuando los 2 espárragos cortos a 1.1. De esta manera se asegura un perfecto asiento con igual presión en todos los puntos. **La tuerca de escape debe ser apretada definitivamente con el motor caliente.**

E. EL EMBRAGUE

El accionamiento desplazador del embrague debe estar sin tensión mientras no sea necesario desembragar. Por ello ha de existir un juego de 2 a 3 mm. entre la palanca del mando y el manillar. El reglaje se efectúa por medio del tornillo tensor hasta lograr el juego indicado.

1. **Uso del tensor del cable-funda de embrague.** — Para aumentar el juego del accionamiento del embrague se debe girar la rueda grafilada de modo que el tornillo tensor se rosque dentro del mando. Para disminuir el juego del accionamiento del embrague se debe girar la rueda grafilada de modo que el tornillo tensor se desenrosque fuera del mando.

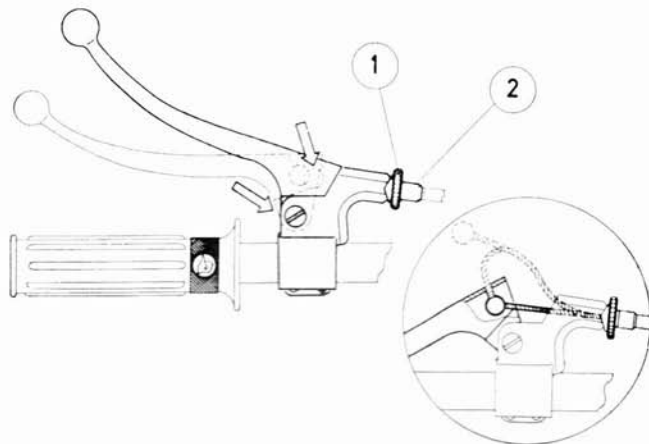


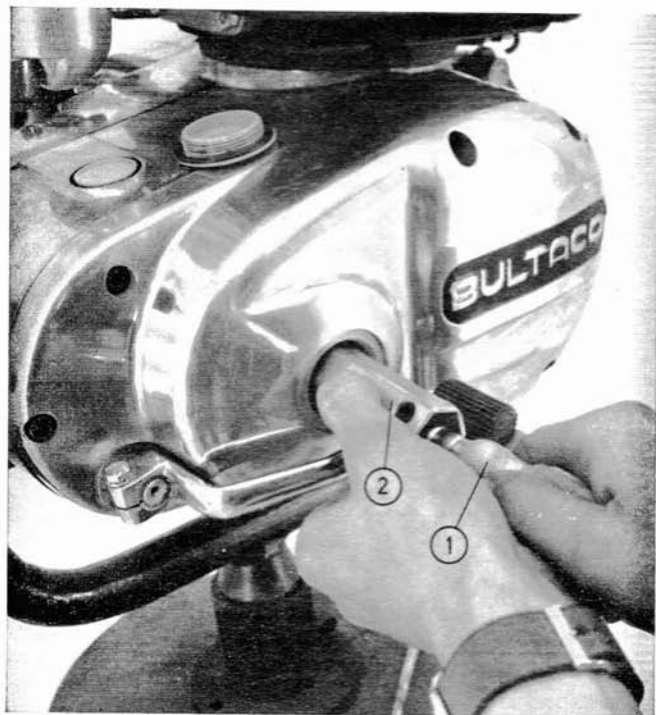
Fig. 50

1. Contratuercas moleteada. — 2. Tensor.

2. **Ajuste del accionamiento del embrague.** — Después de largo uso puede darse el caso que el mando del embrague encuentre un tope que no permita el correcto desembragado. Esto quiere decir que la varilla embrague tiene un juego excesivo y la palanca de accionamiento llega al final de su recorrido. Debe procederse a su puesta a punto del modo siguiente.

El dispositivo de regulación está situado en el cárter exterior lado derecho y protegido por un tapón (ver fig. 20, pág. 22). Desenroscando el tapón, aflojar la contratuerca 1 con una llave de bujía y la ayuda de un destornillador roscar el regulador 2 en dos o tres vueltas para eliminar el juego excesivo de la varilla 7. Una vez conseguido, asegurar el regulador con su contratuerca 1.

Fig. 51



1. Destornillador. — 2. Llave de bujías.

3. Instalación de un nuevo cable-funda de embrague. — Para ello, recuperar el tornillo tensor 2 hasta hacer tope. Desmontar la fijación interior. Tirar del cable por arriba en unos centímetros y sacar el terminal por la entalla existente debajo del mando. (Detalle fig. 50.)

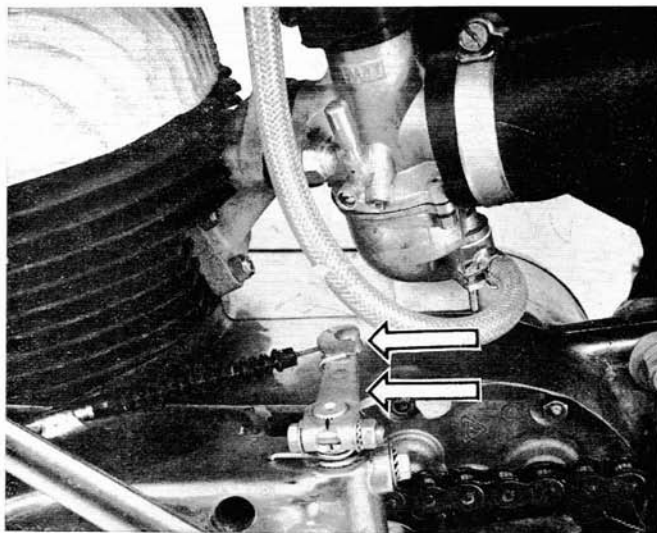


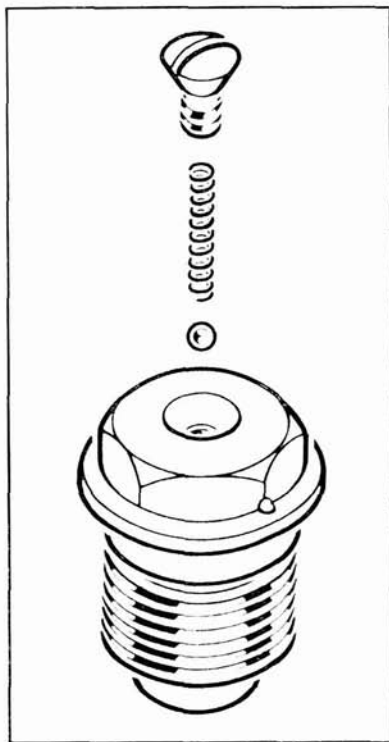
Fig. 52

Montar el nuevo conjunto cable-funda, pasando primero a través del tensor y después introduciendo el terminal en el mando. Colocar el otro extremo en la palanca. Reglar el embrague por medio del tensor hasta lograr el juego de 2 a 3 mm. conveniente.

F. LA SUSPENSION DELANTERA

1. **Rigidez de la horquilla delantera.** — Si la horquilla tiene tendencia a doblarse con facilidad, especialmente después de varias caídas, deberá procederse del modo siguiente para recuperar su rigidez original:

Fig. 53



a) Aflojar la fijación de la brida inferior sobre los tubos de ambos lados.

b) Centrar la horquilla, presionando sobre el manillar.

c) Apretar fuerte los dos tapones superiores con llave de 29 mm. para clavar bien los conos dentro de la brida superior.

d) Apretar fuerte las fijaciones de la brida inferior sobre los tubos de ambos lados.

2. **Comprobación de las válvulas en los tapones superiores.** — Si la suspensión delantera pierde aceite por el taladro existente en los tapones superiores de los tubos, deberán desmontarse para comprobar y limpiar las válvulas. Desenroscar los tapones con llave de 29 mm. Desmontar el tornillo central, el muelle y la bola para limpiar con gasolina.

G. LA RUEDA DELANTERA

1. **Comprobación del tensado de los radios.** — Durante el rodaje es conveniente comprobar la tensión de los radios y efectuar su tensado personalmente si son pocos los radios flojos.

En el caso de que la rueda tenga juego lateralmente y muchos radios flojos es aconsejable efectuar el recentrado de la rueda en un Servicio Oficial. **Téngase en cuenta que el empleo de ruedas nuevas exige siempre un reapriete o retensado equilibrado de los radios después de su primer uso.**

2. **Desmontaje de la rueda delantera.** — Para ello, soportar la motocicleta de modo que la rueda delantera gire libremente. Desmontar la fijación del cable de freno delantero con llave de 6 mm. Aflojar el tirante de anclaje con llave de 10 mm. por su fijación superior y desenroscar completamente la fijación inferior con llave de 14 mm. liberándola del plato portapatas. Aflojar los cuatro tornillos de cerraje con



Fig. 54

1. Tensor inferior. — 2. Terminal. — 3. Tuerca del eje. — 4. Tornillos de cerraje. — 5. Fijación inferior del anclaje. — 6. Fijación superior del anclaje.

llave de 10 mm. Desenroscar la tuerca del eje con llave de 22 mm. y valiéndose del pasador varilla introducido en la cabeza del eje, extraerlo por el lado izquierdo. Sacar la rueda y separar el plato portazapatas.

3. **Montaje de la rueda delantera.** — Para volver a montar la rueda situarla con el plato portazapatas en el lado derecho montar el tirante de anclaje en su eje.

El eje delantero se fijará del modo siguiente:

Atornillar ligeramente los tornillos de cerraje **sólo** del lado izquierdo con llave de 10 mm. Tensar ligeramente la tuerca del eje con llave de 22 mm. Reapretar seguidamente los tornillos de cerraje del lado izquierdo. Reapretar fuerte la tuerca del eje. Apretar fuerte los tornillos de cerraje del lado derecho.

4. **Cambio de neumático.** — La Lobito está equipada con un agarre-cubiertas situado detrás de la válvula según el sentido de rotación. La misión de agarre-cubiertas es evitar el deslizamiento del neumático sobre la llanta y por consiguiente el desgarró de la válvula.

Para efectuar el cambio de neumático, seguir las mismas instrucciones detalladas en la página 58 referentes a la rueda trasera.

H. EL FRENO DELANTERO

Es conveniente que siempre esté bien reglado, cosa muy simple y rápida de efectuar.

La puesta a punto se obtiene por medio del tornillo tensor de tal manera que el mando con un recorrido de 20 a 30 mm. consiga frenar la rueda.

1. **Uso de los tensores del cable.** — Se consigue aumentar el recorrido del mando del freno roscando la rueda grafilada de modo que el tornillo penetre en su soporte. Para disminuir el recorrido del mando del freno se desenrosca la rueda grafilada de modo que el tornillo salga de su soporte.

2. **Recuperación del desgaste del freno delantero.** — Cuando los tornillos tensores (superior e inferior) están al final de su recorrido y no se consigue frenar satisfactoriamente, conviene operar como sigue:



Fig. 55

1. Tensor inferior. — 2. Terminal. — 3. Tuerca del eje. — 4. Tornillos de cerraje. — 5. Fijación inferior del anclaje.

Primeramente, recuperar los tornillos de los dos tensores (superior e inferior) hasta hacer tope. Actuar entonces con el tensor superior del mando y luego con el tensor inferior de la palanca de manera que el mando consiga frenar la rueda con un recorrido de 20 a 30 milímetros.

3. Ajuste de la palanca del freno. — Conforme se van gastando los forros del freno, la palanca va cambiando de posición en los sucesivos reglajes. Así llegará un momento en

que el muelle quedará comprimido en exceso y perjudicará el frenado. Cuando así ocurra se procederá a cambiar la posición de la palanca girándola en unos grados tal como se indica en la línea dibujada en la figura 56. Fijar en esta posición con llave de 10 mm. y graduar como se ha dicho en los puntos 1 y 2.

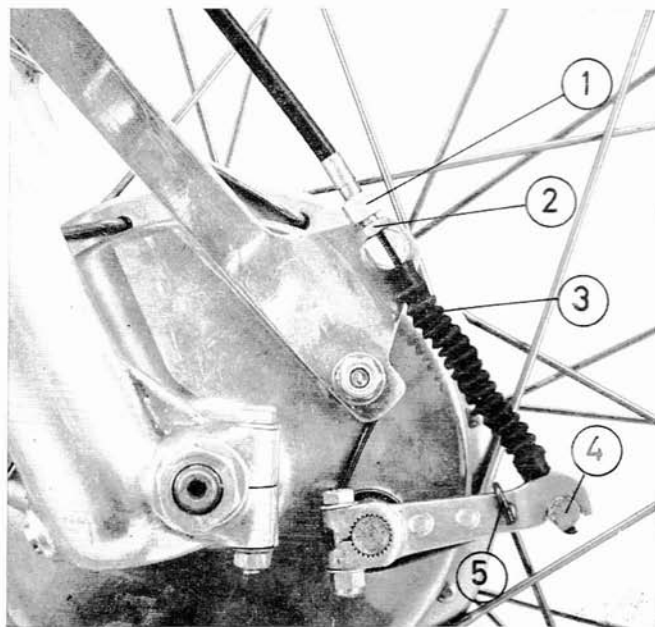


Fig. 56

1. Tornillo tensor. — 2. Contratuerca. — 3. Funda protectora de goma. — 4. Terminal soldado.

4. **Cambio de cable-funda del freno delantero.** — Primeramente, recuperar los dos tensores, el del mando del manillar y el inferior de la palanca. Seguidamente dominar la palanca de freno a contramuelle para extraer el terminal inferior por la ranura hecha al efecto (fig. 56). Finalmente extraer el terminal superior fijo al mando del manillar (fig. 50).

Montar el nuevo conjunto cable-funda en sentido inverso y graduar con el tensor del mando reservando el tensor inferior para más adelante.

5. **Limpieza de los forros del freno.** — Desmontar la rueda delantera de la motocicleta y liberar el plato portapatatas del cable de freno.

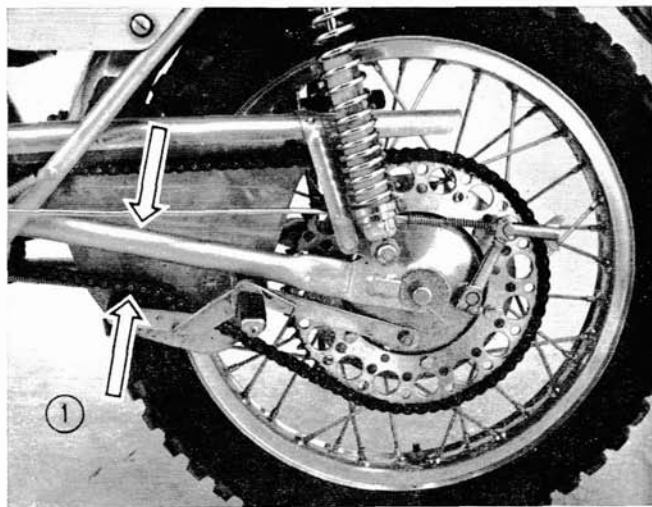
Observar los forros de freno, procurando no tocarlos con los dedos. Los forros deben estar limpios y secos y, si su grueso es inferior a 2,5 mm. recomendamos cambiarlos. Con una lima, repasar las zonas brillantes. Se limpiará de polvo a poder ser con un chorro de aire seco a presión. Si es necesario engrasar los puntos de giro vigilando que no llegue la grasa a los forros.

J. LA CADENA TRASERA

El estado de la cadena y su tensión son de una gran importancia si se desea prolongar su graduación y evitarse molestias en ruta.

Es conveniente efectuar la lubricación cada 500 Kms. y en general cuando los rodillos comiencen a tener un brillo seco.

Fig. 57

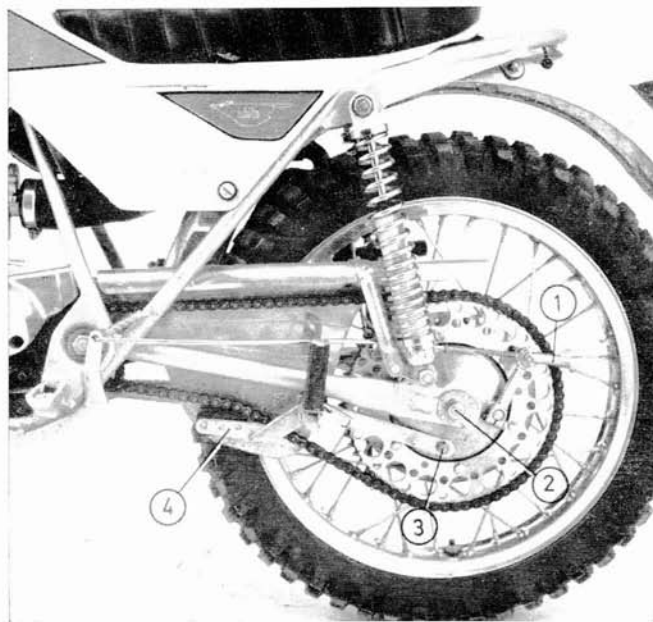


1. Cuando la medida 1 se reduce a 15 mm. es conveniente tensar la cadena.

1. **Tensado de la cadena secundaria.** — Cuando la medida 1 se reduzca a 15 mm. es conveniente tensar la cadena, para ello proceder como sigue:

— Localizar el punto más tensado del ramal inferior de la cadena; estando la motocicleta sobre un soporte que deje libre la rueda y permita mover lentamente la rueda en la dirección de la marcha. Dicha comprobación deberá efectuarse aproximadamente en la zona de apoyo del tensor.

Fig. 58



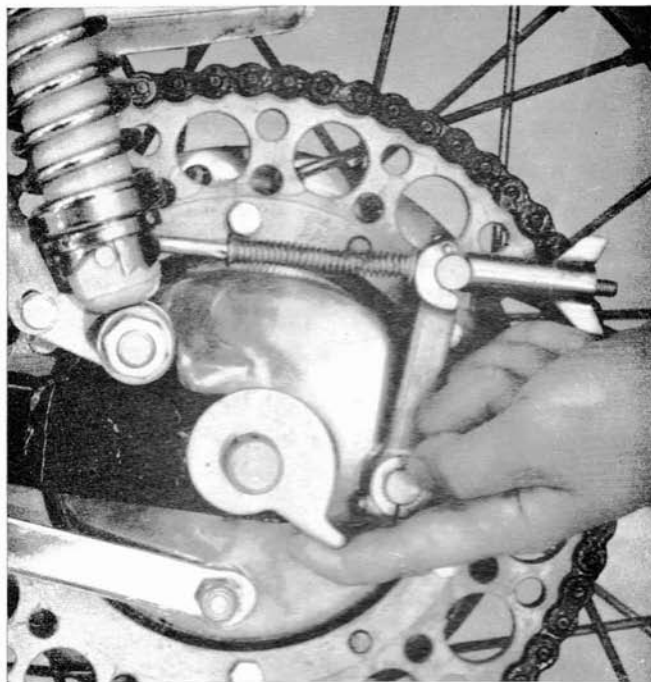
1. Desmontar. — 2, 3 y 4. Aflojar.

— La tensión óptima de la cadena se logrará cuando el tensor quede sensiblemente horizontal con una medida 1 de 15 mm. mínimo a 40 mm. máximo.

Si esta condición no se cumple procederemos el correcto tensado como sigue:

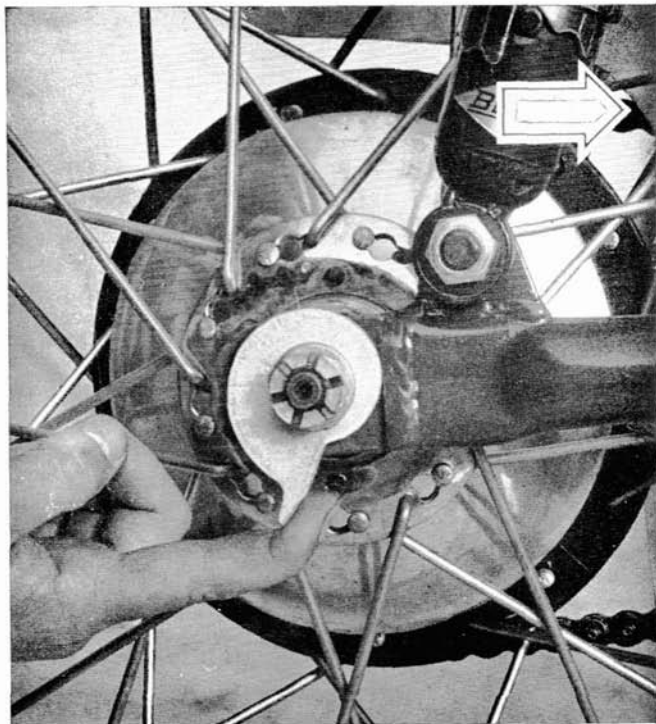
— Desenroscar la tuerca del eje 2 y aflojar éste.

Fig. 59



- Desmontar la palomilla 1 del freno trasero, aflojar el tirante de anclaje del plato portazapatas por sus dos extremos 3 y 4.
- Actuar con las levas hasta cumplir con la medida 1 (figura 57). La posición de las levas debe ser la misma en ambos lados. Asegurarse de que se apoyen bien en los asientos del brazo oscilante.

Fig. 60



- Una vez todo apretado, cerci6rese que el tensado ha quedado correcto.

Si la cadena se deja excesivamente tirante puede dañar el eje y piñ6n de salida cambio de velocidades.

2. Cambio de la cadena secundaria. — Para cambiar la cadena se procederá como sigue:

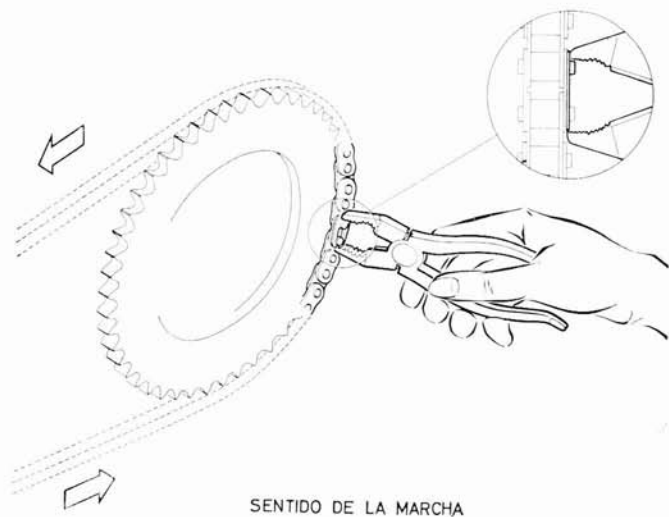
- Sacar el clip del eslab6n-enganche con ayuda de los alis de la cadena y se observa en la figura 61.

Al montar la cadena, situar los extremos de la nueva, sobre la corona dentada la cual servir4 de apoyo y mantendr4 la distancia exacta para volver a colocar el eslab6n-enganche y luego el clip. Este tiene posici6n respecto al movimiento de la cadena y se observa en la figura 61.

Para el tensado final de la cadena, se proceder4 seg6n el apartado anterior.

La limpieza y engrase de una cadena extremadamente sucia o reseca se efectuar4 de la manera siguiente:

- Lavar con gasolina o petr6leo hasta que todas las articulaciones queden limpias y secar.
- Sumergirla en un ba6o de grasa derretida «al ba6o mar4a» y removerla para que la grasa penetre bien entre los rodillos.
- Dejar enfriar la grasa hasta su temperatura normal y sacar el sobrante.



SENTIDO DE LA MARCHA

Fig. 61

K. LA RUEDA TRASERA

1. **Comprobación del tensado de los radios.** — Durante el rodaje es conveniente comprobar la tensión de los radios y efectuar su tensado personalmente si son pocos los radios flojos.

En el caso de que la rueda tenga juego lateralmente y muchos radios flojos es aconsejable efectuar el recentrado de la rueda en un Servicio Oficial. **Téngase en cuenta que el empleo de ruedas nuevas exige siempre un reapriete o retensado equilibrado de los radios después de su primer uso.**

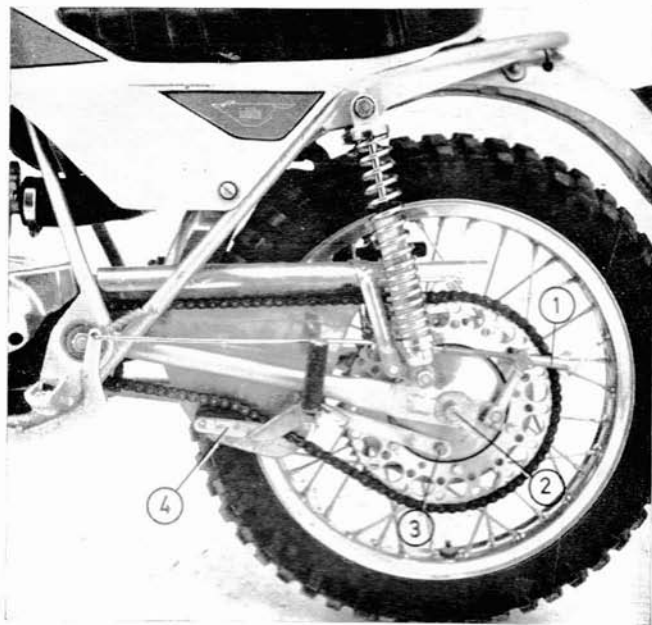


Fig. 62

1, 2 y 3. Desmontar. — 4. Aflojar.

2. **Desmontaje de la rueda trasera.** — Para ello soportar la máquina de manera que la rueda gire libremente.

- Desmontar el tirante anclaje del plato portapatatas (ver 2 fig. 61) aflojando previamente su fijación al brazo de la suspensión (3 fig. 61).
- Soltar la varilla del freno, desenroscando la palomilla de ajuste 4.

- Desenroscar la tuerca del eje y extraer ésta valiéndose del pasador 9 (fig. 15) introducido por la cabeza del eje. Al sacarlo se desprenderán las levas y el manguito separador.
- Sacar la cadena de la corona trasera al mismo tiempo que se vence la tensión del tensor.
- La rueda conjuntamente con el plato portazapatas saldrá fácilmente hacia atrás.

Cuando se proceda al montaje téngase en cuenta la **tensión de la cadena** que deberá graduarse según instrucciones que se citan en el apartado J. **LA CADENA TRASERA** (página 49).

L. EL FRENO TRASERO

1. **Uso del tensor.** — La rueda trasera debe ser frenada totalmente con un recorrido aproximado de 40 mm. Para ajustar el recorrido del pedal, usar la palomilla existente al final de la varilla del freno. Si esta palomilla está ya al final de su recorrido, y su muelle existente al final está completamente comprimido, entonces, desplazar la palanca dándole un giro de 30° hacia atrás.

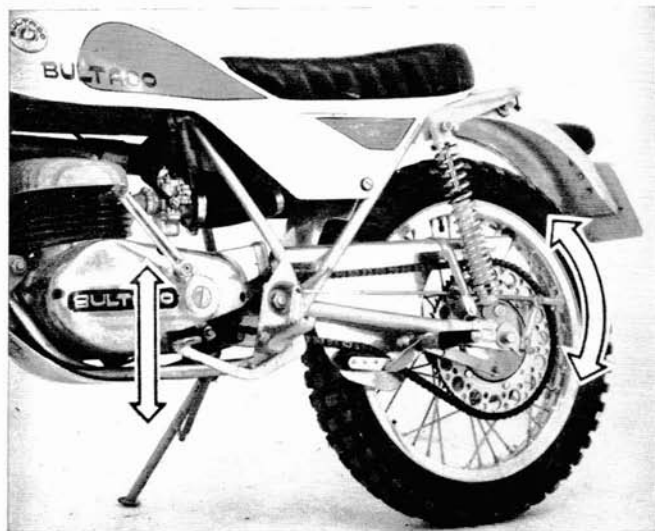
2. **Recuperación del desgaste del freno.** — Conforme se van gastando los forros de los frenos, la palanca va cambiando de posición en los sucesivos reglajes. Puede llegar un momento en que la palomilla ya no pueda avanzar más por no permitirle el muelle que se encuentra totalmente comprimido.

Entonces opérese así:

- Desmontar el conjunto que forma la varilla, el muelle y el pomo de la palanca.
- Desmontar el tornillo de cerraje de la palanca y extraer ésta.

- Girarla hacia atrás en unos 30° y fijarla con el tornillo de cerraje.
- Montar el conjunto varilla, muelle y palomilla. Una vez todo montado, reglar el freno según las instrucciones dadas en el apartado 1. **Uso del tensor.**

Fig. 63

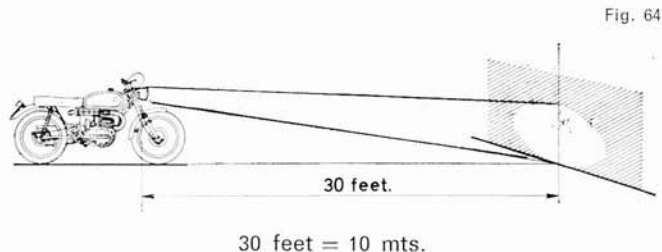


3. **Limpieza de los forros de freno.** — Para ello, desmontar la rueda de la motocicleta. Extraer el plato portazapatas del cubo de la rueda. Inspeccionar los tambores de freno y limpiarlos con trapo seco y limpio; además se comprobará el estado de los forros de freno y si el grueso es inferior a 2,5 mm. recomendamos cambiarlos. Con una lima repasar las zonas brillantes y engrasar los puntos de giro.

M. ALUMBRADO

1. **Reglaje de altura del faro delantero.** — Elijase una superficie plana y que esté situada a 10 metros de una pared. A esta distancia colocar la motocicleta perpendicularmente a dicha pared, con el caballete recogido y el motor en marcha. En estas condiciones el haz luminoso de la luz larga o de carretera debe proyectarse en la pared de tal manera que sea tangente a la arista que forman con el suelo.

Si así no se cumple, aflojar ligeramente los tornillos laterales del faro y con la mano mover lo preciso. Una vez reglado, apretar fuerte.



2. **Cambio de la lámpara en el faro delantero.** — El desmontaje del faro para la sustitución de la lámpara se efectúa aflojando el pequeño tornillo situado en la parte inferior delantera. Con la ayuda de un destornillador y con cuidado de no castigar la pintura se desprende de su carcasa todo el conjunto que forma la óptica del faro. Extraer el portalámparas dando un giro a la izquierda y se alcanzará la lámpara que va fijada mediante acoplamiento de bayoneta. El tipo de lámpara adecuada lo encontrará en el CUADRO DE CARACTERÍSTICAS (pág. 58).

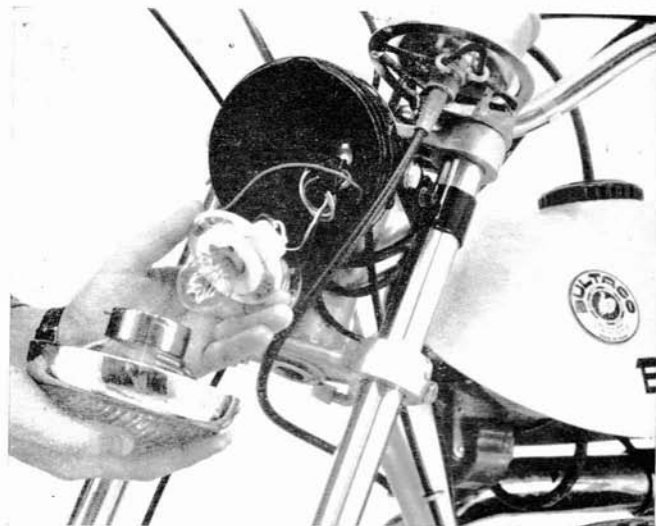


Fig. 65

3. **Cambio de lámpara en el faro piloto.** — El elemento reflectante de color rojo va roscado al soporte. Desenroscándolo quedará al descubierto la lámpara.

Esta lámpara es del tipo plafonnier y el modelo adecuado lo encontrará en el CUADRO DE CARACTERÍSTICAS, pág. 58.

XI. LIMPIEZA DE LA MAQUINA

La Lobito MK7 tiene una magnífica apariencia cuando está limpia y ello se puede lograr con facilidad.

1. **Lavado de la motocicleta.** — Antes de proceder al lavado taponar con trapos la salida del escape y las entradas de aire al carburador.

En el lavado emplear detergentes con abundancia sobre las superficies pintadas y con mesura sobre el asiento y los platos portazapatas. Al limpiar no dirigir el chorro de agua sobre los tambores de freno o sobre el asiento desde atrás.

2. **Pulido de la motocicleta.** — No utilizar abrasivos tales como tela esmeril para limpiar o sacar brillo en pulidos y cromados.

Recomendamos pulimentadores a base de siliconas y aplicados por medio de trapos blandos de algodón. Embadurnar las superficies a pulir, frotando continua y vigorosamente con movimientos circulares hasta que se seque.

Finalmente, frótese con otro trapo de algodón seco, limpio y suave.

XII. CONSERVACION DE LA MOTOCICLETA AL PONERLA FUERA DE CIRCULACION

Para poner la motocicleta fuera de servicio por algún tiempo, recomendamos:

- 1.º Limpieza general y escrupulosa de toda la máquina.
- 2.º Vaciar el depósito de gasolina.
- 3.º Vaciar el carburador.
- 4.º Vaciar el aceite del cambio del embrague, desenroscando los tapones inferiores de vaciado. No volver a colocarlos y tapar con trapos limpios.
- 5.º Sacar la bujía y por su alojamiento introducir unos 10 cm³ de aceite anticorrosivo. Seguidamente hacer girar el motor unas vueltas por medio del arranque e inmovilizar el P.M.S. En lugar de la bujía colocar un trapo limpio.
- 6.º Colocar la motocicleta sobre un caballete de manera que los neumáticos no soporten ningún peso.
- 7.º Bajar la presión de los neumáticos.
- 8.º Tapar la motocicleta con una envoltura de plástico, a poder ser hasta el suelo.

XIII. RELACION DE POSIBLES DIFICULTADES DE FUNCIONAMIENTO Y SUS CAUSAS PROBABLES

ANOMALIA	CAUSA PROBABLE	LO QUE DEBE HACER
EL MOTOR NO ARRANCA y al excitar no llega gasolina al carburador.	Falta gasolina en el depósito El grifo está cerrado, o bien, no está en reserva El fitro (en la entrada del carburador) o el grifo están obturados	Ver depósito. Abrir grifo en posición adecuada. Desmontar y limpiar. Ver págs. 37 y 42.
EL MOTOR NO ARRANCA y al excitar sí llega gasolina al carburador.	Se ha excitado demasiado y la bujía se ha engrasado El surtidor principal (chiclé) está tapado Hay agua en el carburador El cable de la bujía se ha soltado La chispa salta a masa El volante magnético no da chispa El embrague patina al accionar el pedal de arranque	Sacar bujía y limpiar. Ver pág. 34. Desmontar y limpiar. Ver pág. 40 Desmontar y limpiar cuba nivel. Volver a colocar el capuchón sobre la bujía presionando a fondo. Limpiar y aislar bien cable y capuchón. Ver pág. 32. Desmontar bujía y comprobar. Ver pág. 34. Si realmente no hay chispa acudir a nuestras Agencias Bultaco. Comprobar nivel de aceite. Ver pág. 16.
EL MOTOR NO ARRANCA y al excitar sí llega gasolina al carburador que desborda sin parar.	El excitador al pulsarlo se ha quedado trabado al excitar El flotador está perforado (*)	Desmontar y ajustar. Ver pág. 36. Desmontar flotador. Vaciar todo lo posible y taponar provisionalmente para sustituir en cuanto se pueda.
EL MOTOR ARRANCA PERO SE PARA BRUSCAMENTE O GIRA IRREGULAR.	El grifo de gasolina está cerrado, o bien, no está en reserva Falta gasolina Hay agua en el carburador El flotador está perforado El carburador tiene una toma de aire La bujía está suelta o la chispa salta a masa La bujía está en malas condiciones Los platinos están sucios o agotados	Abrir grifo en posición adecuada. Ver depósito gasolina. Desmontar y limpiar cuba nivel. Ver más arriba (*). Apretar bien su fijación y tapa. Apretar bujía o aislar y limpiar cable y capuchón. Sacar bujía, comprobar y limpiar según página 34. Desmontar y regular. Ver pág. 44.
EL MOTOR NO TIENE «FUERZA» O SE CALIENTA EXCESIVAMENTE.	El embrague patina El carburador tiene una toma de aire La carburación es «excesiva», por ejemplo, a causa de la altura en alta montaña o de calor excesivo («ALTURA O CLIMA»). El filtro de aire está sucio La bujía no es adecuada Hay resistencias mecánicas en las transmisiones, por ejemplo, los frenos demasiado tensados	Comprobar nivel aceite. Ver pág. 16. Tensor en nuestros Servicios Oficiales. Apretar bien su fijación y tapa. Reducir el surtidor principal o bien bajar provisionalmente la aguja de la compuerta. Limpiar. Ver pág. 37. Sustituir por una de las prescritas. Ver página 34 Comprobar el giro libre de las ruedas.
EL MOTOR SE PARA.	El depósito de gasolina se ha vaciado El cable de la bujía se ha soltado La bujía está en malas condiciones (engrasada, «perla»)	Poner el grifo en «reserva». Volver a colocar presionando «a fondo». Sacar bujía, comprobar y limpiar. Ver página 34.
EL MOTOR ARRANCA BIEN PERO AL PONER LA MARCHA GIRA AL REVES.	CON MOTOR NUEVO: El avance está mal reglado (avanzado) Se ha accionado el pedal de p.e.m. con poca energía CON MOTOR USADO: Excesiva carbonilla en la cámara de combustión	Poner a punto. Ver pág. 42. Repetir con energía. Limpiar culata y escape. Ver pág. 45.

Es propiedad:

Reservado el derecho de introducir cualquier modificación.
Prohibida la reproducción o traducción total o parcial.





INSTRUCCIONES

LOBITO MK 7

74 / 125 / 175

Avance del Encendido 3 - 3.25 mm. p. m. s.
 Ruptor 0.35 - 0.45 m. m.

BUJIAS

Separación entre electrodos 0.4 mm.
 Tipos adecuados

	Lobito 74	Lobito 125	Lobito 175
LODGE	HN	CLNY	HLN
KLG	F-75	FE-30	FE-75
FIRESTONE	F-27	F-18 L	F-27 L
CHAMPION	L-7	UN 12 Y	N-5
BOSCH	W 175-T1	W 175-T2	W 175-T2

LAMPARAS ADECUADAS

Montada en	Ref.	V	W	Otras características
FARO DELANTERO	FER 250	6	35 x 35	Doble filamento
PILOTO	FER 151	6	4,5	Plafonniers

NEUMATICOS

	DELANTERO	TRASERO
Medida	3.00 x 19" Cross	3.50 x 18" Cross
Presión p. ^o Todo Terreno	0.5 Kgs. / cm. ²	0.43 Kgs. / cm. ²
Presión p. ^o Carretera	0.8 Kgs. / cm. ²	0.5 Kgs. / cm. ²

Para dos plazas, aumentar atrás en 0.5 Kgs./cm.²

LUBRICACION

Aceite embrague	300 cc	SAE 30
Aceite cambio	600 cc.	SAE 140
Aceite horquilla delantera	80 cc.	ARIES 700 (SAE 30) en cada lado

Transmisión primaria } Para Lobito 74 Especial 36 ($\frac{3}{8}$ "") con tensor
 Transmisión secundaria } Para Lobito 125/175 Duplex 2035 ($\frac{3}{8}$ "") con tensor
 Para todos los modelos ISO-42 ($\frac{1}{2}$ "") con tensor

CARBURADOR	LOBITO 74	LOBITO 125	LOBITO 175
Marca	Zenith	AMAL	AMAL
Tipo	18 MX	625	625
Difusor	Ø 18 mm.	Ø 25 mm.	Ø 25 mm.
Surtidor pral.	86	150	150
Surtidor piloto	40-75	30	30
Válvula gas	14	2.5	2
Aguja	Azul (3.º pos.)	U (2.º pos.)	X (2.º pos.)
Emulsor	H 4	106	106

CARBURANTE

Gasolina super con 5 % aceite SAE 40 o bien, 4 % aceites especiales 2-tiempos (Sopral T2, Shell super 2T, FINAMIX-3.

Capacidad del depósito 5.5 litros incluida la reserva

RECAMBIOS

En sus pedidos cítese el número de motor (va grabado en la parte superior del carter)