

GARATE, ANITUA Y COMPAÑIA

FABRICA DE BICICLETAS Y CICLOMOTORES-RECAMBIOS

APARTADO 2 - TEL. 12

E I B A R

(GUIPUZCOA) ESPAÑA

Ciclomotor "EGO"

CATALOGO DE PIEZAS SUELTAS



CICLOMOTOR "EGO"

63 cm³ - 2 tiempos - AV-63

CONDICIONES GENERALES

Precios

Los precios aplicados son los que están en vigor en el momento de la facturación, sin que ninguna indicación precedente pueda invocarse como compromiso.

En consecuencia, los precios de nuestra tarifa se dan a título indicativo y pueden modificarse en cualquier momento.

Expediciones

Salvo orden contrario, nuestras expediciones se realizan, habida cuenta del valor de la mercancía, en gran velocidad o postales, según sea el modo más económico y rápido.

Los gastos de transporte y embalaje son siempre a cargo del destinatario. No se admite devolución de embalajes.

Cualquiera que sea la forma de transporte utilizada, nuestras mercancías viajan por cuenta y riesgo del destinatario. Declinamos toda responsabilidad en caso de pérdida, robo, avería, etc. Por tanto, recomendamos a nuestros clientes comprueben con toda atención los bultos, así como los pesos y contenido antes de hacerse cargo de la mercancía.

Condiciones de pago

Salvo en el caso de nuestros agentes distribuidores que tienen una cuenta abierta en esta Empresa, los pagos se efectuarán exclusivamente al contado en nuestra fábrica o mediante

envíos contra reembolso (gastos de retorno de fondos a cargo del destinatario).

Sin embargo, pueden evitarse los gastos de reembolso enviándonos directamente, juntamente con el pedido, un giro postal o cheque a nuestro favor, por su importe y gastos de envío.

NOTA. No se efectúan envíos contra reembolso cuando la mercancía viaja por agencia de transportes.

Plazos

Todo pedido de piezas sueltas correctamente establecido, se despachará en tiempo o plazo breve. Sin embargo, si se trata de piezas fuera de serie, no es posible fijar un plazo determinado. De todas formas, cualquier retraso en la entrega, y sean cuales fueren los motivos y las consecuencias para el peticionario, no dará lugar a ninguna reclamación de daños y perjuicios.

Devoluciones

Las mercancías en devolución serán dirigidas, franco de porte y gastos de envío, a nuestro domicilio en Elibar, y con un preaviso. Ninguna reclamación se tomará en consideración transcurridos ocho días de la recepción de la mercancía.

Condiciones de garantía

1.ª La garantía para nuestras máquinas es de 6 meses, limitándose exclusivamente a la sustitución o a la reparación, a

nuestra elección, de las piezas reconocidas por nuestro Servicio Técnico como defectuosas desde el punto de vista de fabricación o defecto de material. Esta garantía no entraña ninguna responsabilidad de nuestra parte en razón de accidentes de personas o cosas resultantes de tales vicios o defectos.

2.ª Los gastos de mano de obra relativos al desmontaje, montaje y ensayos, igual que los de entretenimiento y de transporte de ida y vuelta, son a cargo del cliente. Además, no participamos en ningún caso a los gastos y consecuencias debidos a la inmovilización del vehículo.

3.ª Las reparaciones y cambios hechos bajo esta garantía no tienen la consecuencia de prolongar la duración de ésta.

4.ª Las máquinas transformadas, modificadas o reparadas fuera de nuestros talleres, o por terceros que no sean agentes oficiales nuestros, perderán el beneficio de la garantía. Ocurrirá lo mismo si las instrucciones de utilización, de engrase y de conservación mencionadas en las instrucciones facilitadas con cada máquina, no se han tenido escrupulosamente en cuenta.

5.ª En cuanto a los órganos y accesorios que no son de nuestra fabricación, la garantía se limita íntegramente a la del proveedor interesado.

NOTA. Una falta de engrase, incluso momentánea, sea por insuficiencia, sea por empleo de aceite de mala calidad, así como un período de rodaje efectuado en malas condiciones, lo mismo que una utilización anormal de la máquina, son las principales causas de pérdida del beneficio de la garantía.

INDICE DE MATERIAS

NOMENCLATURA. Por orden de montaje:					
	Pág.		Pág.		Pág.
Motor completo	2	Alumbrado por volante magnético.....	8	Núm. 5. Carburador.....	14
Volante magnético.....	3	Accesorios diversos.....	6	Núm. 6. Cuadro, depósito, sillín, faro, accesorios diversos.....	16
Pedalier y transmisión primaria.....	5	Herramientas.....	6	Núm. 7. Mango giratorio completo.....	15
Cuadro, horquilla, juego de dirección, guardabarros delantero.....	3	REGLAJES - CARACTERISTICAS	7	Núm. 8. Freno delantero.....	15
Guardabarros trasero, porta-equipajes.....	4	DIBUJOS:		Núm. 9. Freno trasero cantilever.....	15
Rueda delantera, rueda trasera.....	4	Núm. 1. Cilindro, pistón, volante magnético, embielaje.....	10	Núm. 10. Silencioso.....	12
Manillar, mando de freno delantero, mando de carburador, mando de freno trasero.....	4	Núm. 2. Conjunto pedalier, polea, buje trasero.....	11	Núm. 11. Linterna trasera completa.....	6
Cárter de cadena.....	5	Núm. 4. Buje delantero.....	15	Núm. 12. Conjunto del pedalier.....	15
Depósito de gasolina, grifo y tubería escape..	5			Núm. 13. Conjunto del volante magnético...	6
Sillín, frenos delantero y trasero.....	5			Descripción técnica	8
				Consejos prácticos	12

NOTA: TARIFA Y SUPLEMENTO PARA "PIEZAS PEQUEÑAS" Y "MODIFICACION" EN HOJAS SEPARADAS

Ciclomotor "EGO"

63 CM³ - 2 TIEMPOS - TIPO AV-63

CATALOGO DE PIEZAS SUELTAS

CON NOMENCLATURA Y DIBUJOS DEL DESPIECE DISPUESTO EN EL ORDEN DE DESMONTAJE

REGLAJES Y CARACTERISTICAS, CONSEJOS
PRACTICOS DE ENTRETENIMIENTO Y REPA-
RACIONES Y DESCRIPCION TECNICA

TARIFA Y ADITIVO PARA "PEQUEÑAS
PIEZAS" Y "MODIFICACION"
EN HOJAS SUELTAS Y SEPARADAS

IMPORTANTE

Redáctense los Boletines de Pedido según modelo e instrucciones en última página.

• No tratar más que un solo asunto en cada carta u hoja.

NOTA: Nuestra tarifa es sin compromiso y susceptible de variaciones sin previo aviso.

Lista de piezas del CICLOMOTOR "EGO" de 63 cm.³

Véase (páginas que siguen) los dibujos de las piezas sueltas dispuestas en orden de montaje.

Denominación de las piezas	Cantidad	Numeración	Denominación de las piezas	Cantidad	Numeración
MOTOR					
Motor completo con carburador y volante		260000	Cigüeñal lado de piñón de cadena	1	260002
Cárter motor completo (no se vende separado)	1	260140	Eje de cabeza de biela	1	260005/N
Bulón de unión de los medios carters 5,090 x 22	2	265405/B	Aguja de cabeza de biela 2,5 x 11,8	22	260007
Tuerca del bulón de unión	2	265404	Biela anillada	1	260020/N
Espárrago de fijación del cilindro 7/100	4	260111	Biela desnuda	1	260008/N
Arandela plana del espárrago de fijación del cilindro 7,5	4	260121	Anillo de pie de biela	1	260010/N
Tuerca del espárrago de fijación del cilindro	4	260122	Tapón de eje de cabeza de biela	2	290045
Espárrago de unión del cárter 7/100 x 57,5	1	290154	Platillo de cabeza de biela	2	260021/N
Arandela plana de tuerca del espárrago de unión del cárter-motor	1	260121	CILINDRO-CULATA		
Arandela Grower sección plana	1	1925/B	DESCOMPRESOR		
Tuerca del espárrago de unión de los carters	1	260122	Cilindro encamisado	1	260051/CH
Pletinas de fijación motor	2	260241	Junta de base del cilindro	1	290069
Bulón de fijación de cárter-motor	2	260156	Culata desnuda	1	260062/B
Tuerca de los bulones de fijación de cárter-motor	4	260122	Espárrago de culata 7/100 x 66	4	291055
Arandela Grower de 7 mm.	4	1925/B	Tuerca de espárrago de culata	4	1904
Bulón de fijación del cárter-motor formando columna del cárter, con tuerca 7/100 x 46	1	268652	Arandela plana del espárrago de culata	4	1055
Junta de cárter-motor	1	260107	Arandela Grower sección plana	4	1925/B
Bulón corto de unión de cárter-motor	1	260155	Pistón completo	1	260055
Arandela plana de la tuerca del bulón delantero del cárter-motor	1	260121	Pistón desnudo	1	291011/N
Arandela Grower, sección plana, de 7 del bulón corto	1	1925/B	Eje de pistón	1	290014/B
EMBIELAJE			Freno de eje de pistón	2	290015
(Con agujas de 13,8)			Segmento de estanqueidad	2	290012
Cigüeñal completo	1	260040	Descompresor completo	1	260900
» lado volante	1	265001	Arandela junta de aluminio	1	260909
» lado piñón de cadena	1	265002	Cuerpo de descompresor	1	260901/B
Eje de cabeza de biela	1	290005/B	Válvula de descompresor	1	260905
Agujas de cabeza de biela 2,5 x 15,8	22	155165	Pasador de descompresor 2 x 18	1	260904
Biela anillada	1	290020	Muelle de descompresor	1	260906
Biela desnuda	1	290008/C	Sujeta muelle	1	260902
Casquillo de pie de biela	1	260010/N	Copela de resorte de descompresor	1	260905/B
Tapón de eje de cabeza de biela	2	290045	Junta de descompresor	1	260907
Arandela de cabeza de biela	2	290021/B	Junta de descompresión (tubo cobre)	1	260908
Polea motor	1	260017	Pata derecha de culata	1	265181/B
Tuerca de bloqueo de polea	1	291018	Pata izquierda de culata	1	265183/B
Rodamiento a bolas 15 x 42 x 15	2	6502	Bujía de \varnothing 14 mm. con junta	1	510817
(Con agujas de 11,8)			Capuchón de borna de bujía	1	425911
Cigüeñal completo	1	260040/N	Travesaño de eje superior	1	265185/B
» lado volante	1	260001	Eje superior de fijación	1	265184/B
			Tuerca del eje 8/125	1	265185
			Arandela estrellada \varnothing 8	1	1924/B
			Eje inferior	1	265241
			Travesaño de eje inferior	1	265242/B
			Tuerca de eje 8/125	1	265185
			Arandela estrellada de \varnothing 8	1	1924/B

Denominación de las piezas	Cantidad	Numeración	Denominación de las piezas	Cantidad	Numeración
ENCENDIDO			PEDALIER Y TRANSMISION PRIMARIA		
Volante magnético 4 imanes, 6 voltios.....	1	260401	Polea de pedaliar completa	1	260390/B
Leva de volante magnético.....	1	N-6467	Piñón de pedaliar con anillo	1	260801/B
Conjunto de rotor equilibrado.....	1	N-6465	Arandela interior pedaliar 20/10 sobre pedido.....	1	260163
Plato de volante completo	1	N-6473	" " " 15/10	1	260165/B
Conjunto de ruptor	1	N-4013	" " " 8/10	1	260165/C
Lengüeta a grano y tecla.....	1	N-4092	Arandela exterior pedaliar 20/10 sobre pedido.....	1	260164
Granox fijo tungsteno	1	N-4946	" " " 25/10	1	260164/B
Tornillo regulable con tuerca	1	N-4945/4209	" " " 31/10	1	260164/C
Condensador	1	N-5270	Agujas de 3 x 25,8.....	20	260155
Inducido alta tensión	1	N-5296 bis	Para aceite del pedaliar.....	1	260360
Inducido de alumbrado	1	N-6471	Filtro de piñón de pedaliar	1	260155
Toma de corriente completa A. T.....	1	N-5280 bis	Circulps de piñón de pedaliar	1	260161
Borna completa de alumbrado	1	N-4280	Correa 13 x 8.....	1	5290
Arandela de travesaño 3 agujeros.....	1	N-6463	Eje pedaliar.....	1	265215
Tuerca de bloqueo de volante	1	N-6464	Cazoleta pedaliar derecha.....	1	265219
Espárrago fijación volante 5/090 x 54	2	290604	" " izquierda	1	265214
Tuerca de espárrago 5/075	2	1901	Cont. atuerca	1	265218
Freno de tuerca	2	290605	Bola de 1/4	22	V-40
CARBURADOR			Engrasador de pedaliar	1	7513
Carburador completo con starter	1	260982/B	Bola derecha con plato	1	265216
Tornillo hueco racor banjo	1	3279	" izquierda	1	265217
Arandela junta	2	3278	Plato pedaliar de 44 dientes	1	V-1045
Racor banjo.....	1	3456	Chaveta biela con tuerca	2	V-6842
Tapa de cuba para starter.....	1	3572	Pedal	2	V-94
Flotador	1	3414	CUADRO		
Aguja	1	3562	Cuadro para freno trasero Cantilever	1	265001/E
Tornillo de fijación collar.....	1	67	HORQUILLA		
Collar de apriete \varnothing int. 23,5.....	1	411	Horquilla completa	1	266001/B
Anillo de fibra.....	1	3469	JUEGO DE DIRECCION		
Arandela isotermos	1	3576	Juego de dirección completo.....	1	266150
Cámara a derecha	1	3281/E	Bola de 5/32".....	50	V-45
"Gicleur"	1	381	GUARDABARROS DELANTERO PARA FARO ESTILIZADO		
Tornillo tensor.....	1	392	Guardabarros delantero completo	1	266301 bis
Tapa cámara.....	1	3102	" " desnudo	1	266331
Resorte ventana gases.....	1	3712	Tirante lado derecho.....	1	266332
Arandela de estanqueidad	1	3937	" " izquierdo	1	266333
Ventana de gas.....	1	3938	Bulón de fijación tirante y proyector sobre guardabarro	2	266345
Difusor	1	3863	Bulón de fijación tirante guardabarro sobre horquilla	2	266345
Tornillo guía de ventana.....	1	3931	Arandela plana de bulón	6	1565
Tapa de la caja.....	1	3845	Varilla trasera de guardabarro delantero.....	1	265402
Toma de aire en zig-zag	1	3874	Aprieta-varilla completo con tuerca y arandela especial sobre guardabarros	2	266305
Tornillo para silencioso.....	1	3919			
Eje de ensamblaje de silencioso	1	3850			
Filtro de aire enrejado tejido.....	1	3573			
Caja de silencioso	1	3846			
Tuerca de apriete de la caja de silencioso.....	1	739			
Arandela.....	1	1427			
Tornillo fijación tapa starter	1	1196			
Tapa de starter.....	1	3934			
Muelle de starter.....	1	3936			
Ventana de starter.....	1	3935			

Denominación de las piezas	Cantidad	Numeración	Denominación de las piezas	Cantidad	Numeración
Arandela plana de aprieta-varilla	2	158210	Radio de rueda trasera \varnothing 2,25 mm.....	36	267564
Aprieta-varilla completa s/horquilla	2	266505	Tuerca de radio de rueda trasera.....	36	267529
Arandela plana de aprieta-varilla	2	1565	Cubierta de 600 x 50/B	1	267557
Abrazadera superior cabeza horquilla	1	266502	Cámara de aire de 600 x 50/B.....	1	267556
GUARDABARRO TRASERO			Mecha fondo llanta	1	267519
Guardabarro trasero completo con varillas y barriletes.....	1	265401 bis	Buje trasero completo	1	267001/C
Guardabarro trasero desnudo.....	1	265401	Cuerpo de buje trasero	1	267051/B
Varilla de guardabarro.....	1	268402	Eje de buje trasero	1	267029
Barrilete completo, largo de varilla.....	4	266505	Rodamientos 10 x 50 x 9 mm.....	2	6200
Tornillo g/barro. trasero travesaño de las bases o tubos horizontales.....	1	265405/B	Travesaño de rodamiento.....	1	267048
Tornillo g/barro. trasero, de tubos tirantes verticales	1	265405/B	Tuerca de rodamiento.....	1	267007
Arandela Grower guardabarro trasero.....	2	1921/B	Virotillo izquierdo.....	1	267039
Arandela plana guardabarro trasero.....	2	1565	Virotillo derecho.....	1	267042
PORTA-EQUIPAJES			Tapa-polvo	1	267009
Porta-equipaje completo.....	1	265502/5	Tuerca de buje	2	267005
Plataforma de porta-equipajes.....	1	265505	Rueda de cadena-motor.....	1	267044/B
Obenque de porta-equipajes.....	2	265502	Rueda libre 22 dientes	1	V-99
Tornillo plataforma obenque 5/075.....	4	268606	Remache 5,5 x 9 mm.....	3	267045
Arandela Grower	4	1921/B	Tuerca con arandela estriada.....	1	267006
Tornillo porta-equipajes guardabarro	2	268606	MANILLAR		
Arandela plana	2	1565	Manillar completo para tubo-buzo de 21.....	1	266255/B
Arandela Grower	2	1921/B	Manillar desnudo para tubo-buzo de 21 a potencia, con expandor y taladro para palanca del aire..	1	266251/C
Tornillo porta-equipajes al cuadro 5/090	2	265504	Puño giratorio completo con manguones descompresores de gases y tope-funda	1	266295
RUEDA DELANTERA			Manguito de puño giratorio.....	1	266262
Rueda delantera completa sin neumático.....	1	267552	Manguito de descompresor	1	266265
Llanta 600 x 50/B, perfil Endrick.....	1	267518	Tope de funda de gas.....	1	266275
Radios de rueda delantera \varnothing 2,25 mm.	36	267564/D	» » de descompresor	1	266266
Tuerca de radio	36	267529	Tornillo bloqueje de topes de funda gas	1	266274
Cubierta de 600 x 50/B	1	267557	» » » » descompresor.....	1	266267/B
Cámara de aire 600 x 50/B.....	1	267556	Mango o puño de caucho	2	266264
Mecha fondo llanta	1	267519	Palanca de freno.....	2	266270
Buje delantero completo	1	267200	Porta-maneta de freno	2	266271
Eje de buje delantero, desnudo	1	267029/D	Tornillo de mango de freno.....	2	266269/B
Cuerpo de buje.....	1	267210	Eje de mango de freno.....	2	266272
Rodamientos a bolas	2	6200	Eje de palanca de aire.....	1	268525
Tapón de chapa	1	267009	Pata para palanca de aire	1	268526
» » roscado	1	267007	Palanca de mando de aire.....	1	268527
Tubo arandela.....	1	267048/D	Tuerca de palanca de mando de aire	1	268528
Casquillo arandelas	2	267059	Aprieta-cable de palanca de aire.....	1	268529
Tuercas planas	2	267005	MANDOS		
Tuerca con arandela estriada.....	2	267006	Mando de freno delantero completo	1	268661
RUEDA TRASERA			Mando primario de freno trasero, completo, cantilever.....	1	267125
Rueda trasera completa sin neumático.....	1	267502	Cable secundario de freno trasero cantilever	1	267126
Llanta 600 x 50/B, perfil Endrick.....	1	267518	Mando de gas completo con cantera de tope.....	1	268511/B
			» » de descompresor.....	1	268761
			» » de starter	1	268512

Denominación de las piezas	Cantidad	Numeración	Denominación de las piezas	Cantidad	Numeración
ACCESORIOS			CAMBIOS STANDARD		
Inflador para neumáticos	1	V-998 bis	Cambio standard del motor completo		260000 es
Protege-larguero	2	265049	» » del volante magnético		260401 es
Ciegos de placa y protege-larguero	6	114843	» » del cilindro encamisado con		
Marca "EGO" de cárter	2	268622	pistón completo		60051 ch ES
Cartera de herramientas	1	268952	Cambio standard del cigüeñal completo con ro-		
Timbre	1	269157	damientos		260040/NeS
HERRAMIENTAS			CONDICIONES ESENCIALES DE CAMBIOS STANDARD		
Llave de culata	1	268951	1.º El motor a cambiar tendrá que estar completo, es decir, provisto del volante magnético, carburador con mandos y patas de fijación.		
» de "gicleur"	1	268982	2.º Siendo suministrados completos los motores según el número 1.º, todas las piezas que falten en los motores o conjuntos usados que se reemplazan se cargarán además del cambio-reparación.— No se admitirá devolución de estas piezas.		
» de bujía doble	1	268980	3.º Los órganos a cambiar deberán facturarse o remitirse en portes pagados hasta nuestra fábrica. Los gastos de embalaje y transporte de vuelta al cliente serán por cuenta de éste.		
Desmonta-neumático	3	268983	4.º Nuestros cambios-reparaciones no se refieren más que a aparatos usados o gastados normalmente, ya que todas las piezas principales deterioradas accidentalmente, tales como el cárter, cilindro (aletas rotas o rosca de escape deteriorada, etc.) se facturarán aparte según la tarifa de piezas de repuesto en vigor.		
Necesser de reparación	1	268984			
Bolsita desnuda simili	1	268985			
» de herramienta completa	1	268990			

EQUIPO ELECTRICO

ENCENDIDO

El volante magnético NOVI, de fabricación nacional, asegura el encendido del motor y, facultativamente, del alumbrado. Consiste de un plato fijado por dos tuercas sobre el cárter motor.

Sobre este plato, van montados:

- El inducido de encendido. El condensador.
- El inducido de alumbrado. El ruptor.

Un fieltro engrasador de leva va fijado sobre el hierro del inducido. Este volante permite el acceso a los tornillos "platinados", sin ocuparse del calaje de la leva sobre el árbol motor. El desmontaje está descrito en otro capítulo siguiente.

La separación de los tornillos "platinados" es de 30/100 a 40/100 como máximo.

El encendido está calado a 2,8 mm. de avance sobre la carrera del pistón.

BUJIA

Recomendamos emplear bujías de la misma marca y tipo que las que van montadas en las máquinas al salir de fábrica.

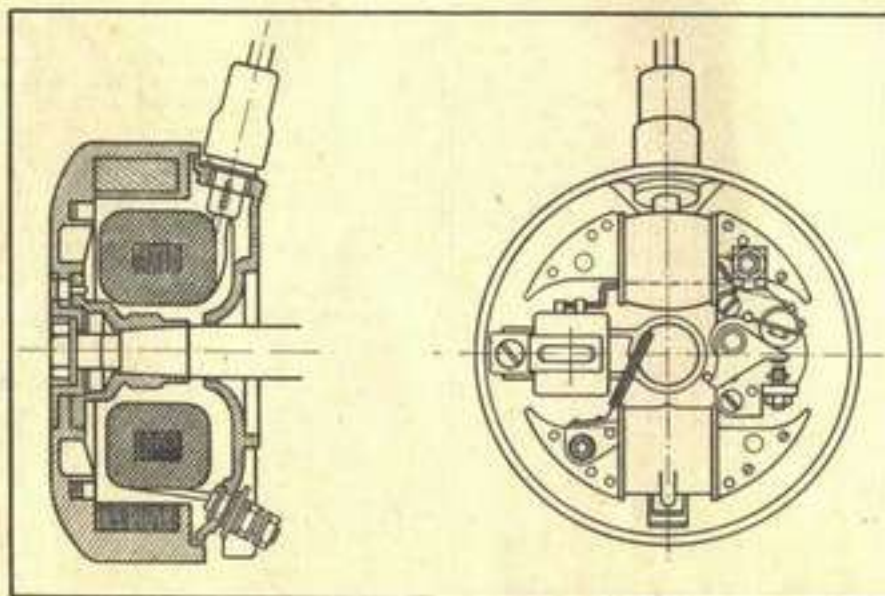


Figura n.º 13. Conjunto del volante magnético.

En caso de fallos de encendido, desmontar la bujía para limpiarla y comprobar la separación de los electrodos, que debe ser de 30/100 a 40/100 como máximo. Una bujía muy seca y de aspecto blanquecino indica un exceso de aire, o sea, falta de gasolina, de ahí la necesidad de montar un "gicleur" mayor. Por con-

tra, una bujía engrasada indica una mezcla demasiado rica. En este caso, habrá que montar un "gicleur" menor, esto, naturalmente, bajo reserva de que el ensuciamiento de la bujía no sea debido al calaminado del motor y del escape.

ALUMBRADO

Emplear en el faro delantero una ampolla de 6 V. 1 A., de culote a rosca balón 17.



Detrás, una ampolla de 12 V. 0,5 A. culote a rosca balón 15.

REGLAJES - CARACTERISTICAS

I. - MOTOR

Generalidades

Tipo	monocilindro 2 tiempos
Alesaje	44 mm.
Carrera	42 mm.
Cilindrada	65 cc.
Relación volumétrica	$6 \pm 0,2$ a 1
Régimen normal de rotac.	3.800 rpm. a 30 km/h.
Régimen máx. de rotación	3.800 rpm. a 35 km/h.

Culata

Superficie de enfriamiento	320 cm ²
Volumen cámara de explos.	18 cc.
Profundidad cámara explos.	15,8 mm.

Pistón

Altura del deflector	11 mm.
Volumen del deflector	6,8 cc.
Juego medio de la camisa	0,04
Peso con eje y segmento	92 gr.

Segmentos

Superior	1 de 44 × 5 × 1,75
Inferior	1 de 44 × 5 × 1,75
Juego de la copa a 45°	0,15
Juego en las gargantas	0,10

Eje de pistón

Diámetro:	15 + 0,006 - 0
Apriete en el pistón	0 a 0,25
Juego medio en la biela	0,02 a 0,05

Biela

Juego lateral en el pistón	0,2
Juego lateral sobre cigüeñal	0,75 + 0,75

Cigüeñal

Juego lateral	0 a 0,2
---------------	---------

Camisa

Diámetro exterior	$49,06 \pm 0,1$ mm.
Diámetro interior	44 mm.
Altura total	88 mm.

Dimensiones de las luces

Admisión altura	6 mm.
Escape altura	5 mm.
Paso de los gases	11 mm.
Diám. del descompresor	6,5 mm.

Carburador

Marca	Gurtner
Tipo	A-12-DS a starter
Núm.	24
Gicleur	
Ventana	
Llegada banjo	$\varnothing 8 \times 100$
Ajuste	$\varnothing 19$
Flotador	4,6 gr.
Pipa de admisión	diám. 16 - long. 15

Transmisión primaria

Correa: dimensiones	15 × 8 × 725
Entre eje	160
Relación	$\frac{154}{57} = 2,70$
Potencia transmisible	1,4 CV a 3.000 rpm.

Transmisión secundaria

Paso cadena y dimensiones	12,7 × 7,75 × 51 N.° 104
Relación desmultiplicación	$54 \times 12 = 4,5$
Desmultiplicación total	14,52

II. - PARTE CICLO

Transmisión "velo"

Pedaler	44 dientes
Rueda libre "velo"	20 dientes
Cadena	5
Número de eslabones	104
Desmultiplicación	4,40 metros

Ruedas

Llantas de 36 agujeros de 4,7

Rodios

Rueda delantera	} Diámetro 2,25 mm.
Rueda trasera	

Neumáticos

Tipo	Especial "EGO"
Dimensiones	600 × 50 B
Desarrollo	2.000 mm.
Diámetro exterior	637 mm.
Diámetro unión llanta	558 mm.
Presión de inflado	Del. 1 kg. - Tros. 1,2 kg.

Depósito

Capacidad	2,1 litros
Por ciento de mezcla	7 a 8 %.

"Performances"

Después de rodaje, velocidad en llano	35 km/h.
Pendiente límite que sube sin ayuda de pedales	7 % (pasajero 70 kgs.)

Peso

En vacío completo	32 kgs.
-------------------	---------

DESCRIPCION TECNICA. - Parte motor

El motor es un monocilindro dos tiempos del tipo de tres luces o ventanas a compresión en el cárter.

El alesaje es de 44 mm., la carrera de 42 mm. y la cilindrada de 63 cc.

La culata

Es de aleación ligera, con cámara de explosión encajando el deflector del pistón.

La bujía colocada en el centro, va roscada en un anillo hundido en bronce de aluminio; las aletas de gran dimensión garantizan un enfriamiento eficaz.

La fijación sobre el cilindro se efectúa por cuatro espárragos de paso de 7 x 100; no existe junta entre la culata y el cilindro.

El cilindro

En aleación ligera, va provisto de una camisa de fundición martensítica especial a alta resistencia.

El canal de transferencia está colocado del lado derecho.

La fijación del cilindro sobre el cárter va asegurada por cuatro espárragos de paso 7 x 100; hay una junta de estanqueidad en papel colado en la parte baja del cilindro.

Una particular disposición de las luces o ventanas permite colocar el carburador hacia atrás del cilindro en un sitio satisfactorio bajo el punto de vista de la limpieza. Para tener cuenta de esta disposición, el deflector y su huella en la culata son izquierdas.

La pipa de admisión viene de fundición a la parte atrás del cilindro, el escape se hace por un tubo de 21 x 25, colocado delante y a la izquierda del motor.

La camisa

Tiene un diámetro exterior de 49 mm., su altura total es de 88 mm. Posee un reborde superior en el cual viene a apoyarse la culata. Dos muescas dispuestas hacia adelante y hacia atrás dejan paso a la biela. Se enchufa fría en el cilindro previamente calentado. La fundición martensítica que lo constituye presenta una gran resistencia al desgaste. Las luces o ventanas que se han calculado muy cuidadosamente, se han dispuesto de forma que den un máximo de potencia a bajo régimen. Es lo que explica las excelentes "reprisses" de la "EGO" cuyo motor tiene "caballos abajo".

El pistón

De 57 mm. de altura total, posee una nariz deflectora orientada hacia la derecha, destinada a separar los gases frescos de los gases quemados. Los dos segmentos, colocados cerca de la cúspide, están espaciados de 5 mm.

El eje de pistón va enchufado en frío en el pistón previamente calentado; además está prisionero por dos muelles cilíndricos encajados que le impiden todo contacto con el cilindro. El eje de pistón va cerrado en una de sus extremidades.

El cigüeñal

Está montado sobre dos rodamientos a bolas de 15 x 42 x 15; sostiene de un lado el volante magnético enchufado sobre un cono de 10°, y del otro la polea que ataca la correa de transmisión primaria.

El maneton va enchufado a ajuste fuerte, desbastado y luego bloqueado por medio de dos conos enchufados de acero.

El cárter motor

Se compone de dos cajas estancas, coladas con una junta de papel y mantenidas ensambladas por dos pasadores transversales.

Cada caja contiene un rodamiento a bolas que sostiene el cigüeñal.

La estanqueidad del cárter tiene una gran importancia, los espárragos deben apretarse bien.

La transmisión primaria

Se hace mediante una correa trapezoidal sin fin, poniendo la polea del cigüeñal, de 57 mm., en relación con la polea desmultiplicadora, de 184 mm., que gira loca sobre el eje de pedalier.

Esta polea desmultiplicadora va montada sobre un rodamiento a agujas. Puede fácilmente hacerse solidaria o no del piñón de transmisión secundaria gracias a una palanca accionada por un botón moleteado formando cerrojo. Una sencilla maniobra basta, pues, para utilizar la "EGO" como una bicicleta ordinaria.

Una correa trapezoidal ha sido adoptada para la transmisión primaria atendiendo a sus cualidades de

flexibilidad, de silencio y de resistencia, y, por otra parte, su conservación es nula y su rendimiento muy elevado.

Transmisión secundaria

Se hace por cadena reforzada; enlaza el pequeño piñón de pedalier con la corona de la rueda trasera.

Se regula su tensión retrocediendo o avanzando la rueda.

Transmisión velo

Es, exactamente, una transmisión de bicicleta, estando el pedalier remachado sobre el brazo o biela del pedal derecho. La rueda libre trasera es del tipo clásico. La cadena comprende 104 eslabones. Un tensor regulable permite reglar a voluntad la tensión de la cadena de transmisión en función de la tensión de la cadena motor.

El cuadro

Ha sido especialmente estudiado para recibir el motor. Este va alojado en la curva del tubo que va de la dirección al pedalier. Va fijado, de una parte, por la culata, y, de la otra, en su parte inferior, por el cárter.

Los carters

Encierran casi completamente la parte "mecánica" y aseguran una muy buena protección del piloto y también de los órganos que recubren.

El cárter derecho protege: el pedalier y una parte de la cadena; está escolado para desembarazar el volante magnético.

El cárter izquierdo protege: la transmisión primaria, que comprende la correa y las dos poleas y el carburador alojado entre los dos carters, detrás del cilindro.

Se nota que todos los órganos quedan fácilmente accesibles, gracias a la sencillez y a la rapidez del desmontaje de los carters, retenidos solamente por tuercas y tornillos moleteados.

El escape

El pote de escape va colocado debajo del pedalier. Es de forma cilíndrica y lleva pasos quebrados que aseguran un funcionamiento muy silencioso. Un tubo de 21 x 25 mm. de diámetro enlaza el pote al cilindro. La pipa de escape está colocada delante y a izquierda del cilindro racor de aletas, que contiene una junta metaloplástica.

El depósito

De una capacidad de 2,1 litros, va colocado bajo el sillín, entre el guardabarros y el tubo que va del sillín al pedalier. El tapón es de cierre estanco y el grifo es rotativo. El tapón, en su parte inferior, lleva la medida de aceite para mezcla con gasolina.

El proyector

Es del tipo estilizado y va fijado sobre el guardabarros delantero; lleva una ampolla de rosca de 6 V-1 amp. El interruptor está colocado fácilmente al alcance de la mano.

El piloto.

Va colocado sobre el guardabarros trasero y lleva un dispositivo antivibratorio patentado destinado a proteger el filamento de la ampolla. Este dispositivo está compuesto de un bloque de caucho en el cual se aloja el portalamparas a rosca; este bloque se mantiene en su sitio por un resorte amarrado a sus extremidades. El contacto va asegurado por una lengüeta que pasa bajo el resorte y unida a la masa por un pequeño hilo de cable soldado.

El sillín

Marca "EXPRESS", del tipo a resortes en espiral y articulación delantera. La encimera del sillín está constituida por fieltro recubierto de simil-cuero 1.º, que cubre una capa de muelles-sandows.

El manillar y sus mandos

El manillar es del tipo alto; lleva dos mangos de freno invertidos. El de la derecha manda el freno delantero, y el de la izquierda el trasero. El funcionamiento del motor va controlado por un solo mango giratorio colocado a la derecha. En reposo, deja el motor parado y el descompresor cerrado, es decir, corresponde al frenaje máximo del vehículo por el motor; girando a la derecha, el motor se descompresa, y girando a la izquierda, el mando actúa sobre los gases y permite que se varíe el régimen del motor. La palanca que manda el starter va colocada a la izquierda del manillar. Se la utiliza en la puesta en marcha en frío.

ENGRASE

MOTOR

El engrase del motor se realiza por mezcla de aceite con gasolina, y hay que respetar las proporciones siguientes:

Tres medidas-tapón, o sea 7 a 8^o/_o de buen aceite por litro de gasolina.

Importante. — Durante el período de rodaje, hay que poner cuatro medidas por litro de gasolina.

Cadenas. — Igual que en una bicicleta, cuidar que las cadenas estén bien engrasadas. Deben desmontarse cada 2.000 kms. y limpiarse con petróleo. Sumergirlas luego en un baño de buen aceite caliente; secarlas después del enfriamiento, con un trapo, y volver a montarlas.

PARTE CICLO

En lo que respecta a la parte "ciclo", el cuidado es idéntico al de una bicicleta. Comprobar de tarde en tarde que los diferentes mandos actúan libremente y engrasar con pincel las articulaciones con buen aceite.

Bujes. — El trasero y el delantero van montados sobre rodamientos a bolas ENR. Ambos deben guarnecerse de grasa ligera, buena calidad, después de desmontaje cada 5.000 kms., aproximadamente.

Pedalier. — Cada 2.000 kms., aproximadamente, engrasar los rodamientos de los "relés" de pedalier por medio de un engrasador a presión colocado en el extremo del eje, lado izquierdo, con grasa ligera.

Volante magnético. — De tiempo en tiempo, poner unas gotas de aceite especial en el fieltro de leva del ruptor.

REGLAJE DE LOS DISTINTOS MANDOS

Regular el descompresor por el aprieta-cables, de forma que la carrera medida a la válvula sea correcta, es decir, de unos 2 mm.

El mango giratorio debe cerrar totalmente los gases antes de la puesta en acción del descompresor.

El carburador se regula fácilmente actuando sobre el barrilete.

El mando del starter reglado por el cierra o aprieta-cables situado sobre la palanca del manillar debe de jugar libremente y presentar, en reposo, algo de juego.

Consejos prácticos

MOTOR

Separar el motor.—Retirar los dos carters, los mandos que van al motor y desempalmar la tubería de gasolina del carburador. El cable de mando del starter queda fijado sobre el carburador.

Soltar las dos tuercas de fijación. Retirar los bulones y la correa, el motor sale con el tubo de escape y el pote.

Proceder en sentido inverso para el montaje.

Separar el carburador.—Retirar los dos carters.

Desempalmar la tubería de gasolina.

Desclavijar la tuerca del bulón inferior y aflojarla ligeramente para retirar la correa.

Soltar y retirar el bulón superior. El motor bascula hacia adelante alrededor del bulón inferior. Sacar el carburador.

Desmontaje del motor.—Quitar el volante magnético.

Apretar el volante en una faja freno y soltar la tuerca en el sentido del reloj (paso invertido), el rotor quedará desembarazado sin que la leva quede decalada.

NOTA.—Se podrá entonces reglar fácilmente la separación de los tornillos llamados "platinados"; no se deberá jamás tocar al perfil de la leva.

Para retirar la leva, hay que servirse del saco-leva 0,5551, rosca diámetro 24/100, teniendo cuidado de no estropear la extremidad del cigüeñal sobre la cual nunca se deberá golpear.

Desmontaje de la polea motor.—Soltar la contra-tuerca 291018, cuyo paso es a izquierda.

Soltar la polea utilizando los dos agujeros que lleva para este objeto.

Atención.—La polea está atornillada a derecha y no enchufada cónica como a menudo se supone.

Desmontaje del cilindro.—Quitado el motor, retirar las cuatro tuercas que retienen la culata y las patas de fijación.

La culata que no tiene junta se soltará fácilmente.

Atención.—Cuidar de que no se pierda la pequeña junta del descompresor.

Retirar el cilindro que en su base está sujeto por cuatro tuercas.

Llevar el pistón al punto muerto bajo.

Sacar el cilindro verticalmente balanceándolo ligero y longitudinalmente y no lateralmente a fin de no dañar la biela.

Decalaminaje (cada 3.000 km. cuando menos).—Después de haber quitado el motor y desmontado la culata, el cilindro y la tubería de escape:

Limpiar las luces o ventanas del cilindro y el interior de la tubería de escape sirviéndose de un raspador de cobre preferentemente. Raspar igualmente la calamina depositada sobre la parte arriba del pistón y en el fondo de la culata. No olvidarse que el decalaminaje del motor es insuficiente si no va acompañado del decalaminaje del escape.

El decalaminaje del escape es, sin embargo, menos frecuente. Puede efectuarse cada 6.000 km., aproximadamente. A este respecto, conviene quitar la calamina depositada contra las paredes del conjunto (tubo y pote) por medio de suaves golpes de martillo aplicados sobre aquéllas y des-hollinando el interior. El pote de escape es desmontable para facilitar esta operación.

Introducir por el orificio de entrada una llave de tubo y retirar la tuerca interior. La parte trasera que tiene la salida de gas se extrae entonces con los pasos quebrados.

Todas estas operaciones se harán de preferencia por un mecánico especialista y serán indispensables desde el momento que los síntomas siguientes sean perceptibles:

Falta de potencia del motor.
Malas salidas.
Retornos al carburador.
Bujía engrasada o sucia.
El motor que se impregna de aceite.
Calentamiento exagerado.

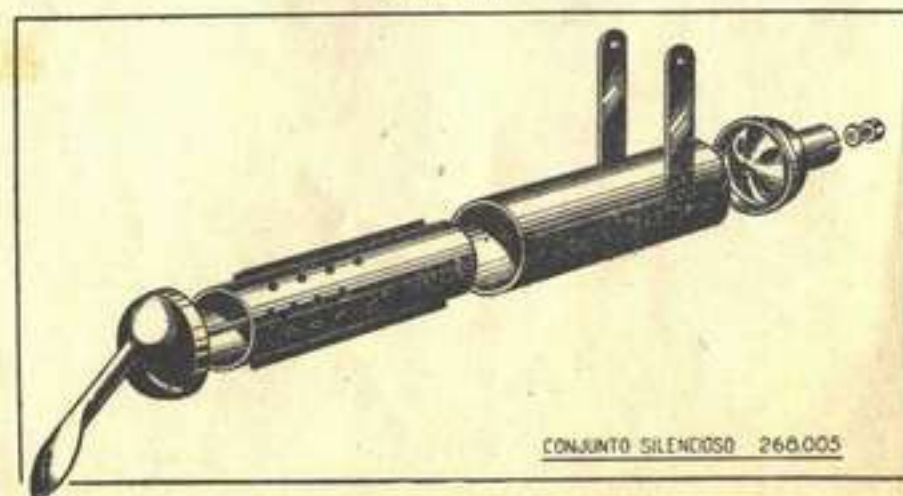
Apertura del cárter motor.—Retirar todas las clavijas o pasadores que ensamblan los dos semi-carters.

Calentar ligeramente los carters para permitir la salida de los rodamientos de sus alojamientos quedando fijos en el cigüeñal.

Desembarazar el cigüeñal.

Desmontaje del embielaje.—Recomendamos en lo que respecta a las reparaciones del embielaje, el dirigirse a un especialista; o lo que es mejor, pedir a la fábrica el cambio-standard.

Figura n.º 10



PEDALIER

Desmontaje.—Quitar el cárter izquierdo, desclavijar y aflojar ligeramente el bulón inferior de fijación para aflojar y retirar la correa.

Retirar la biela izquierda, extraer con pinzas el guardapolvo en chapa embutida en el centro de la polea.

Retirar el circlip; el "relé" de pedalier sale con las agujas y sus apoyos o caras.

Reglaje de la caja de pedalier.—Desmontar el "relé" como se indica más arriba; retirar el fieltro.

La caja de pedalier se regla por la contra-tuerca, lo mismo que en una bicicleta corriente (1).

Volver a montar en sentido inverso.

(1) Aflojando primero el tornillo prisionero que lleva la caja pedalier en su parte inferior.

Reglaje de la correa.—Retirar los dos carters, quitar la clavija o pasador y aflojar ligeramente el bulón inferior 265241/265185. Es, a veces, útil desclavijar y soltar ligeramente el bulón superior 265184/B 265185.

Los ojales previstos en el cuadro permiten al conjunto motor-tubo-pote de escape el bascular ligeramente alrededor del bulón superior.

La correa debe tensarse ligeramente, pero evitando todo exceso. Volver a atornillar los bulones y proceder al remontaje. La correa ha sido calculada para asegurar, durante varios miles de kilómetros, un servicio que no necesita ningún entretenimiento.

Tensión de la cadena del pedalier.—Destornillar las dos tuercas de los bulones de fijación de la palanca del tensor al cuadro.

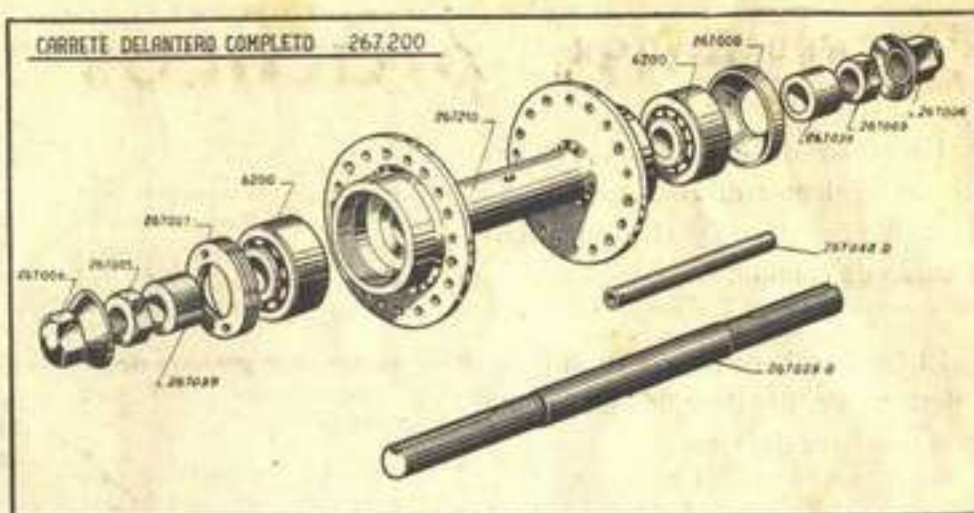


Fig. n.º 4. Bujes delantero.

El tensor gira alrededor del bulón, y una vez obtenida la tensión deseada, atornillar las dos tuercas,

Desmontaje de la rueda trasera.—Soltar las tuercas del buje. Acostar la máquina; la rueda avanza sobre las patas invertidas y las dos cadenas saltan de los piones a derecha y a izquierda, como en una bicicleta normal.

Para facilitar el desmontaje, conviene aflojar el freno o deshinchar ligeramente el neumático.

Al volver a montar la rueda, cuidar la tensión de las cadenas.

Reglaje de la cadena-motor.—La cadena de transmisión motor, muy reforzada, debe tensarse sin exceso reculando la rueda trasera. La cadena de pedalier, durante esta operación, debe estar alojada, soltando el tensor fijo

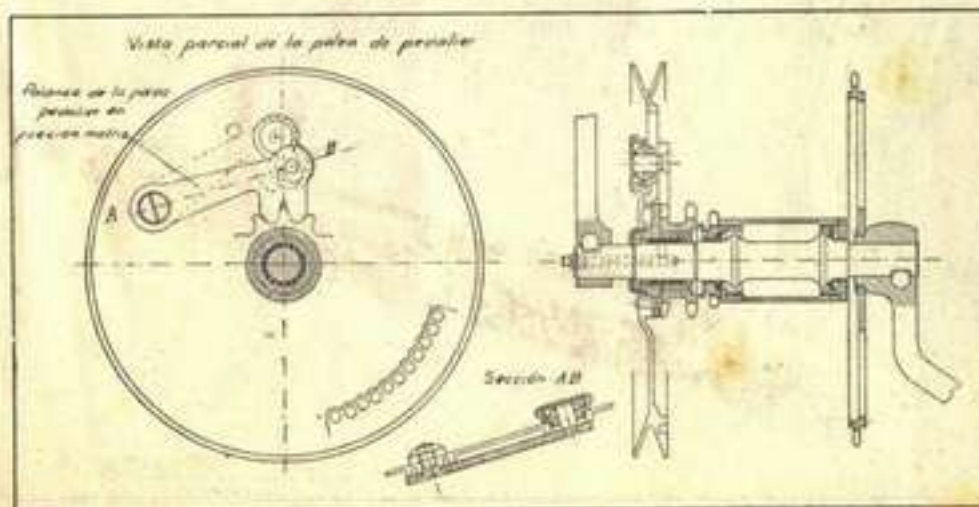
situado sobre la pata derecha del cuadro.

Reglar, seguidamente, la cadena de pedalier como se ha indicado más arriba. No olvidar de reglar nuevamente los patines de freno trasero después de esta operación.

Concepción del pedalier.—El pedalier, como se puede ver en la figura número 12, se compone de un eje principal que lleva, a derecha, el pedalier "velo" propiamente dicho, con buje haciendo cuerpo con la máquina.

A izquierda, el eje, ligeramente alargado, lleva la polea desmultiplicadora que recibe la correa trapezoidal. Esta polea gira sobre un rodamiento de agujas muy ancho. El eje de pedalier va sobre dos rodamientos a bolas con conos y cazoletas a recuperación de juego u holgura. La biela izquierda va chaveteada sobre el eje en forma habitual, y un engrasador va situado a la extremidad de este eje.

Fig. n.º 12. Conjunto del pedalier.



CARBURADOR

Limpieza del "gicleur".—Quitar el cárter izquierdo desatornillando la tuerca moleteada y el tornillo moleteado de fijación.

El "gicleur", colocado en la parte inferior, se desatornilla fácilmente con una llave de 9 mm.

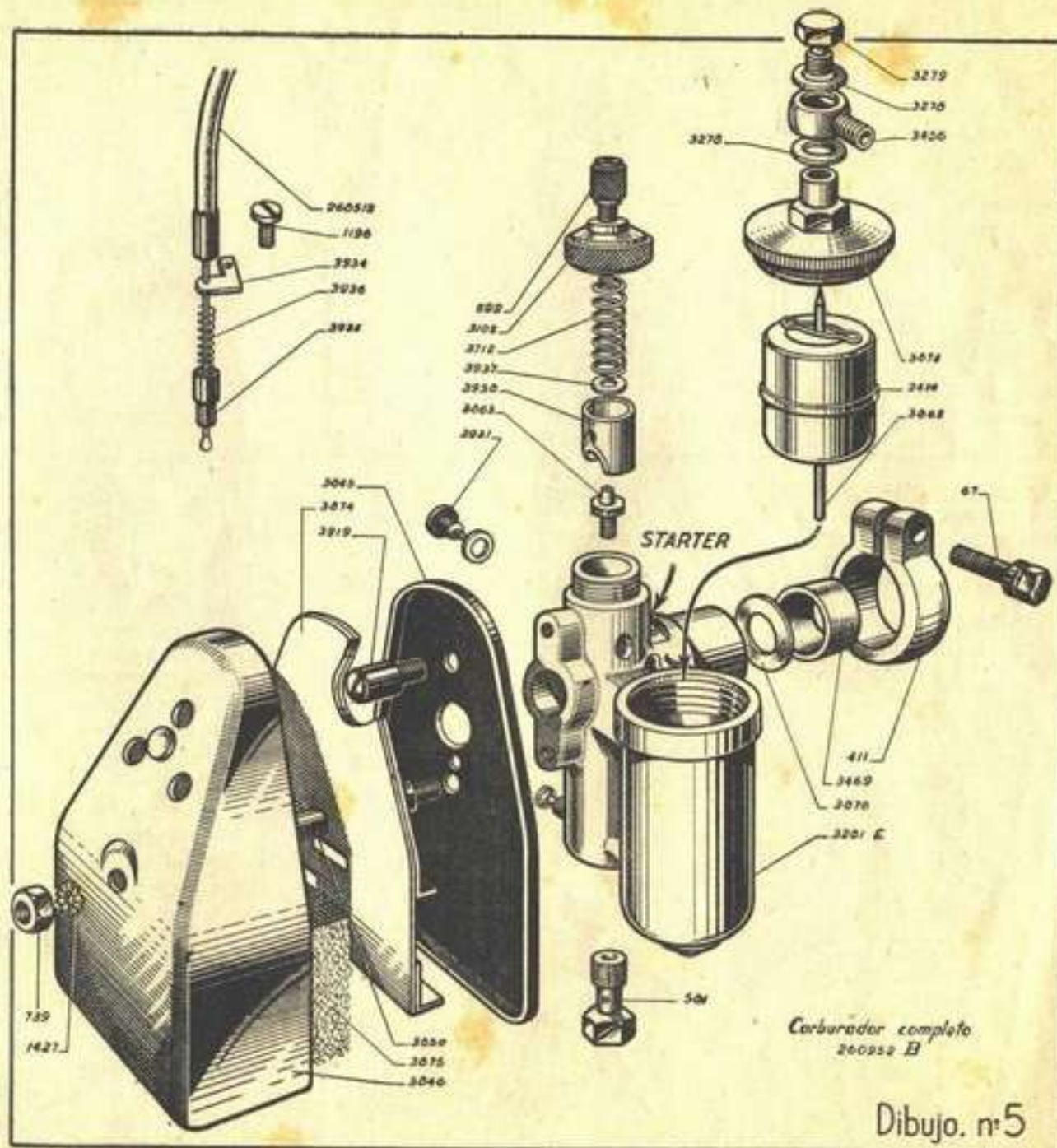
Los reglajes del carburador se indican en el capítulo "Reglajes - Características".

Limpieza de los filtros.—Desmontar el cárter derecho.

El filtro principal está colocado entre el depósito y el carburador, está alojado en el depósito y forma parte del grifo; se llega a él desatornillando este último.

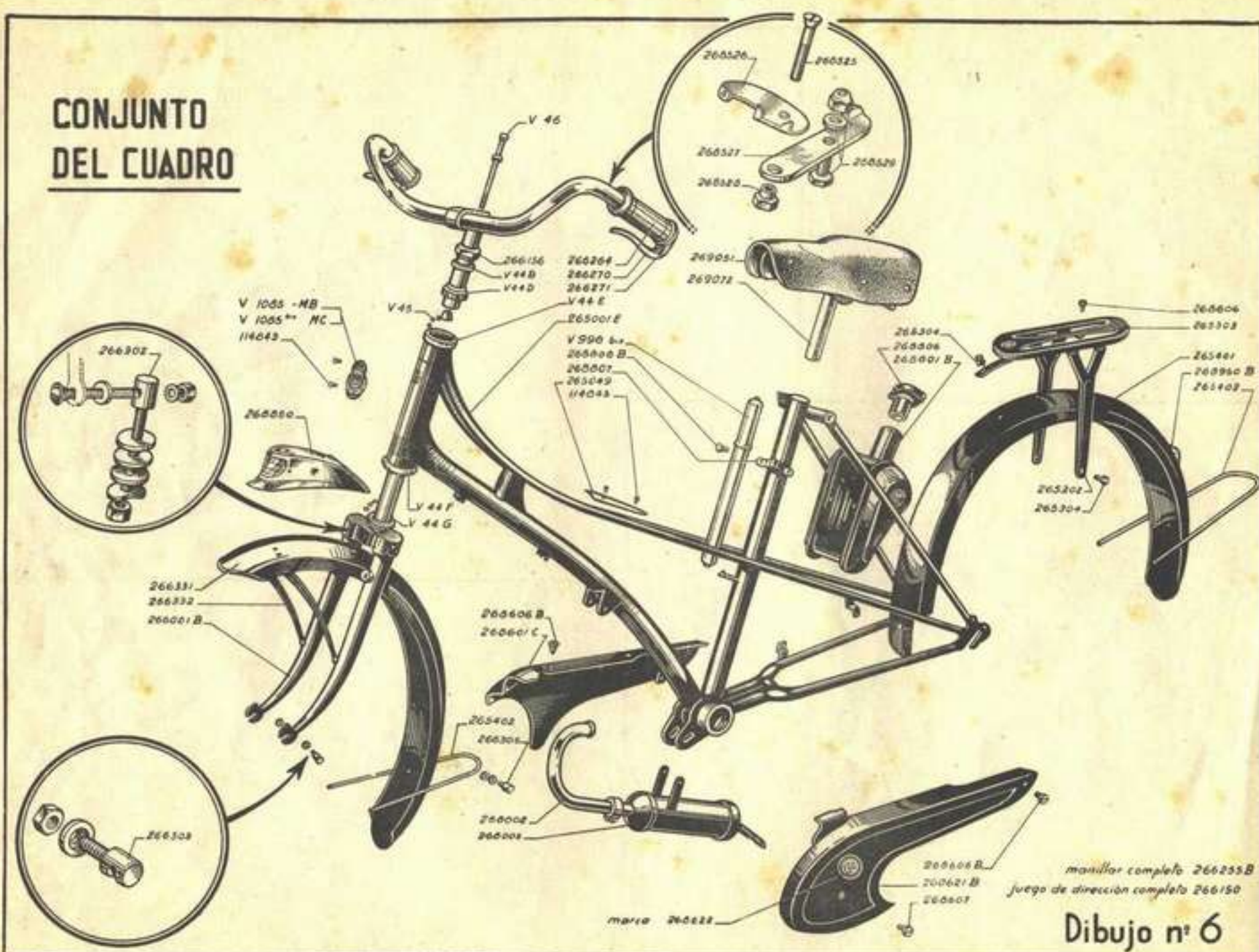
El filtro de seguridad está colocado a la entrada de la cuba, bajo el racor banjo.

Hay que cerciorarse de la limpieza de estos filtros después de cada desmontaje o en caso de mala llegada de gasolina.



Dibujo. nº 5

CONJUNTO DEL CUADRO



Dibujo nº 6

EQUIPO ELECTRICO

Volante magnético	"Novi"
Número de imanes	4
Tipo: 6 voltios	rotación a izquierda
Potencia	8 vatios
Separación máxima de los tornillos platinados del ruptor ...	30/100 a 40/100
Bujía de 14 x 125	"Firestone"
Separación electrodos	0,5 a 0,6 mm.
	50/100 a 40/100
Proyector	
Tipo ampolla	culote rosca
Potencia	6 V. 1 amp.
Fuego trasero	
Tipo ampolla	12 V. 0,5 amp.

DIMENSIONES DE LOS RODAMIENTOS

Motor	
Rodamiento cabeza de biela...	22 aguj. de 2,5 x 13,8
Rodamiento cigüeñal	2 de 15 x 42 x 15
Transmisión primaria	
Rodamiento del "relé"	20 aguj. de 3 x 25,8
Rueda delantera y trasera	
Rodamientos, cada una	2 de 10 x 39 x 9
Pedalier	22 bolas de 1/4"
Dirección	50 bolas de 5/32"

Las patentes siguientes protegen el Ciclomotor "EGO":

PARTE CICLO:

Cierre de pedalier.
Transmisión. Correa-cadena
Mango giratorio.
Freno trasero cantilever

ACCESORIOS:

Volante magnético - 2 patentes.
Carburador - 2 patentes.

INSTRUCCIONES

relativas a la redacción de las notas de pedido

Recibirá usted rápida y exactamente sus pedidos de piezas sueltas procediendo como sigue:

1.º Mencionar en su nota de pedido:

El número de la pieza y, sobre todo, **su designación exacta.**

El tipo de la máquina en cuestión, o su número de cuadro y el del motor.

2.º Si no pudiera usted facilitar esos datos con exactitud, una a su pedido un croquis acotado de la pieza pedida, o lo que es aún más práctico, remitirnos la pieza misma que se quiere sustituir. En este caso, indíquese en una etiqueta adherida a esta pieza:

"Pieza modelo relativa a mi pedido del _____ (fecha)", y anúnciese este envío en la nota de pedido.

3.º **Muy importante.** — Su nota de pedido no deberá mencionar ninguna equivalencia extranjera a la que interesa las piezas sueltas en cuestión.

Si se quiere preguntar sobre asuntos diferentes, a saber:

Peticiones de informes técnicos.
Peticiones de informes comerciales.
Pedidos de máquinas.
Instrucciones para reparaciones.
Respuestas diversas, etc.

Trátase cada asunto en una hoja separada, unida, eventualmente, a su nota de pedido, con el fin de evitar gastos suplementarios de correspondencia. Procediendo así, con claridad y orden, su pedido no sufrirá retrasos, y cualquiera de sus consultas será rápidamente contestada.

4.º Indique con claridad en su nota de pedido la forma de expedición o facturación que se desea:

Correo.
Postal.
Pequeña velocidad. } Estación o domicilio.
Gran velocidad. }
Por agencia de transportes.

Si su pueblo o localidad no tiene estación de ferrocarril, indíquese exactamente la estación más próxima a la que haya de efectuarse la facturación de la mercancía.