

# Rimozione del motore

Rimuovere il motore significa toglierlo dal telaio, per poterci lavorare più comodamente sul tavolo da lavoro. Questa operazione è indispensabile quando c'è bisogno di intervenire all'interno del motore e quindi bisogna aprirlo.

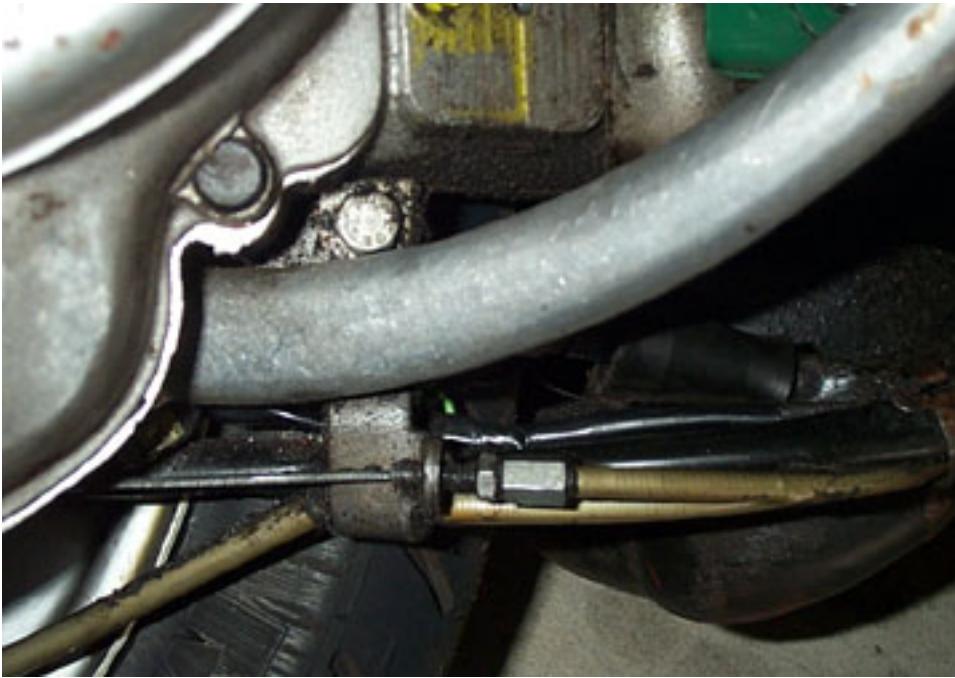
La prima cosa da fare, con la vespa sul cavalletto centrale, è quella di togliere lo sportello del motore. Sebbene non sia indispensabile, è conveniente svuotare l'olio: in alcune posizioni che il motore assumerà durante le operazioni di smontaggio potrebbe fuoriuscire.

Ora scollegate i cavi elettrici: se il vostro modello ha una batteria scollegatela prima di fare qualunque operazione sui cavi (Primavera, ET3 e 50 non ce l'hanno, ma magari qualche tipo di PK con avviamento elettrico sì, non lo so...). I cavetti che escono dal motore (dal piatto dello statore, per la precisione) vanno ad una morsettiera fissata al motore proprio sopra alla leva di avviamento; rimuovendo l'unica vite centrale si apre la morsettiera

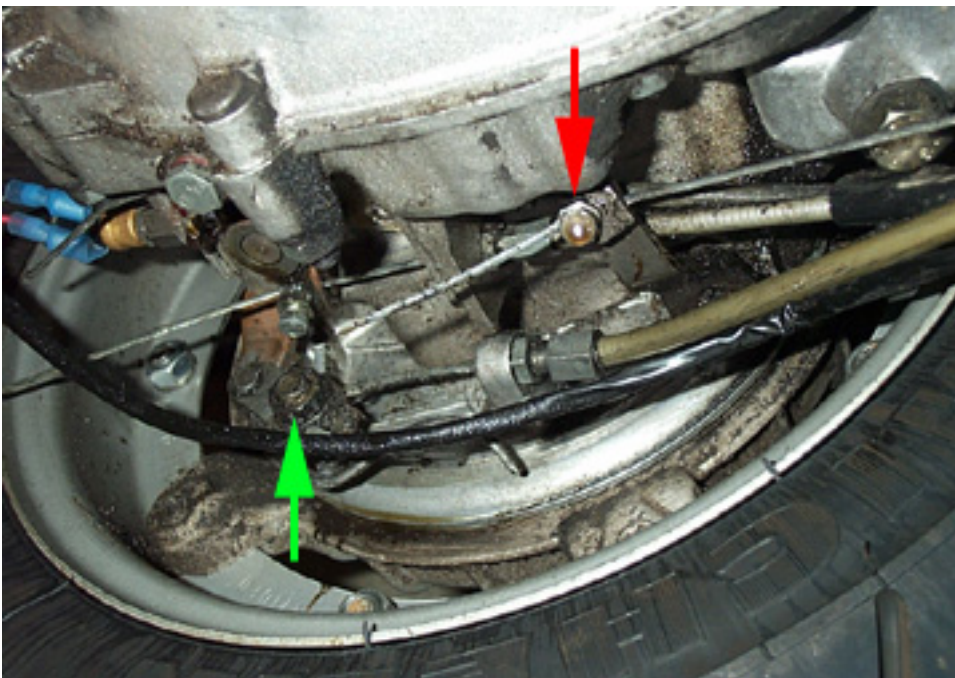


La disposizione dei cavetti e il loro collegamento varia da modello a modello. Quando scollegate i cavetti prendete nota di tutti i collegamenti per poter rimontare il tutto; magari tenete sotto mano gli schemi elettrici.

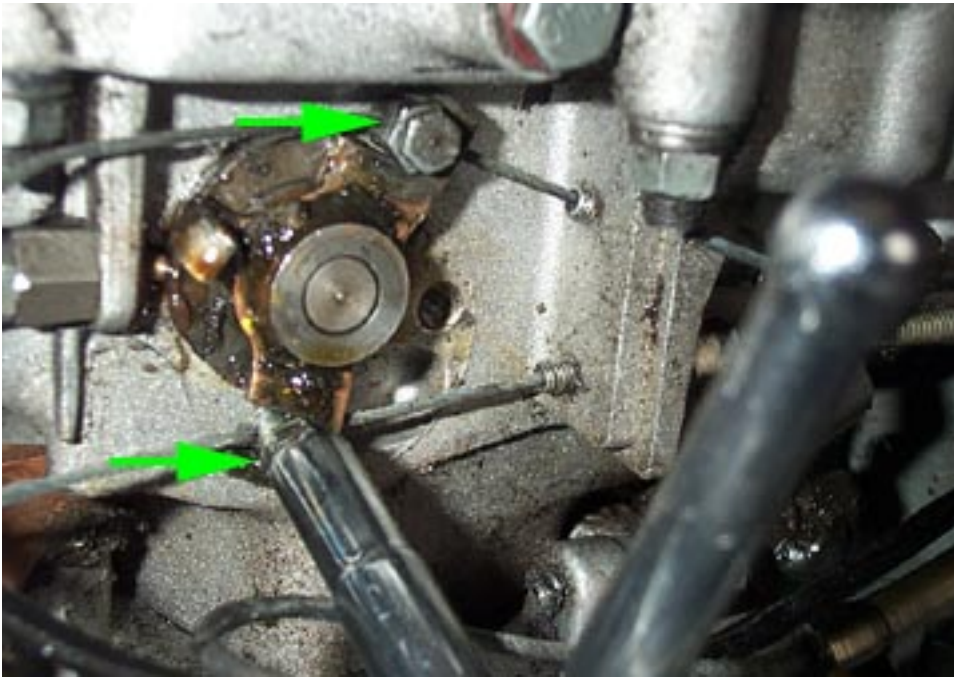
Ora bisogna scollegare i cavi dei comandi meccanici; questa operazione sarà più agevole se sdraierete la vespa sul suo lato sinistro. Proprio sotto alla leva di avviamento c'è una forcella passacavi che raccoglie, appunto, i cavi del cambio e del freno posteriore e sulla quale è fissata la vite di registro della frizione.



Allentate il morsetto del cavo della frizione (freccia rossa) quel tanto che basta a liberare il cavo in modo da poterlo sfilare assieme alla sua guaina dalla forcella passacavi. Ripetete la stessa operazione con il cavo del freno posteriore (freccia verde). Una volta sfilati i cavi rimontate su ognuno di essi il rispettivo morsetto per evitare di perderlo.



Fra il tappo dell'uscita dell'olio e l'attacco del cavo del freno posteriore c'è un coperchietto che si rimuove con una vite centrale: sotto al coperchio c'è il selettore del cambio, dove sono fissati i due cavi del cambio con altrettanti morsetti del tutto simili a quelli della frizione. Anche questi devono essere rimossi per fare passare i cavi dalla forcella passacavi.



Tutti i cavi, liberati dalla forcina passacavi, possono essere tenuti raccolti con una fascetta in modo che non siano d'impiccio nelle seguenti operazioni.



Rimettete in piedi la vespa sul cavalletto e smontate il carburatore: una volta tolto tappate con uno straccio il collettore di aspirazione per evitare che vi entri della sporcizia.

Il motore è ancora trattenuto al telaio dal bullone dell'ammortizzatore posteriore e dal bullone principale che attraversa il motore e il telaio fungendo da perno, consentendo al motore di oscillare quando interviene l'ammortizzatore. Innanzitutto è necessario mettere qualcosa sotto al telaio della vespa in modo che la ruota posteriore rimanga sollevata da terra, poi si può smontare il bullone dell'ammortizzatore tenendo fermo con una chiave il dado che



si trova dal lato della ruota e svitando il bullone dal lato esterno. Una volta tolto il bullone il motore "cadrà" fino a che la ruota toccherà terra.



Il bullone principale ha la testa esagonale dal lato del motore (destra) e il dado con la rondella sul lato sinistro. Smontate il dado, liberando il bullone.



Per togliere il bullone meglio munirsi di un tondino di ferro più piccolo del bullone oppure un lungo cacciavite robusto. Togliendo semplicemente il bullone il motore si inclinerà verso sinistra, incastrandosi nel telaio. Per evitare questo sfilate il bullone battendo leggermente il cacciavite con un martello sul lato sinistro del bullone (quello dove c'era il dado): in questo modo quando il bullone verrà spinto attraverso il telaio il cacciavite reggerà il peso del motore facendo in modo che si inclini verso destra. Ora il bullone può essere estratto tirandolo con l'aiuto di una pinza: se c'è

molto sporco sul motore il bullone potrà opporre un po' di resistenza.

Ora il motore è libero è può essere estratto dal telaio con un po' di pazienza (gli spazi di manovra sono ridotti) e forza (il motore è pesante!).

