

www.vietscooter.com

1951-125



Vietscooter



Máy:

Hệ thống chuyển đổi số que đã bị bỏ đi kể từ đời xe này để tăng thêm độ chính xác và tiện lợi bằng cách thay thế hệ thống chuyển đổi số bằng dây cáp. Bô xe ở đời này được làm theo kiểu hộp được giấu dưới khung xe và giá đỡ máy (càng chịu lực), đuôi bô chạy qua phía dưới máy và hướng thẳng ra sau. Ở đời xe này, một lọc xăng nhỏ được gắn dưới bình xăng lớn đi với một khóa xăng kiểu dáng mới gồm 3 nút điều khiển: mở xăng, khóa xăng và nút xăng dự trữ. Bình xăng con được dùng là Dellorto TA17B, lọc gió được tăng kích cỡ, có kiểu thiết kế mới và chân thắng sau to chắc hơn so với những đời xe đầu tiên. Cần khởi động cũng có kiểu dáng mới được làm bằng nhôm được đánh bóng và được gắn thêm một miếng cao su vuông ở phía đầu.

Khung sườn:

Sàn xe có chỗ để chân dài hơn về phía sau tạo cho người ngồi phía sau có cảm giác thoải mái. Ống nhún thủy lực được gắn thêm vào hệ thống giảm xóc trước để tạo thêm sự êm ái, thuận lợi cho người lái. Một chụp phuộc bằng nhôm được sơn cùng màu với màu xe và được xem như là chuẩn cho bộ phận giảm xóc từ đây về sau. Thêm nữa, tay lái đời này được đặt giữa bộ phận giữ trục lái cùng với cao su đệm chống rung. Mẫu yên ngồi mới cho người lái có màu xanh đậm và che phần lò xo phía trước, đèn pha thì cùng cỡ với đời xe trước. Những chiếc xe đầu tiên của đời này có đèn hậu hình chữ nhật, đặc biệt đồng hồ tốc độ và ổ khóa cốp hộp bên phải không có theo xe khi sản xuất mà được coi là đồ phụ kiện (accessories). Pê-đan đạp thắng mới được làm bằng sắt dập mạ chrome, có một trục gắn liền với khung xe như những đời xe về sau. Phần đuôi của chân thắng được lót bằng một miếng cao su đệm.

Một điều kỳ lạ là trên những chiếc xe đầu tiên của đời này, bộ phận trục lái được gắn liền với phuộc trước bằng một chốt định vị giống như trục pê-đan của xe đạp. Với kiểu thiết kế này, tay lái không thể cân đối và vững chãi lắm vì vậy việc thay bù long (bolt) 10mm và long đèn (washer) cộng với đai ốc (nut) làm cho xe vững hơn, tay lái cân đối hơn.

Điều kỳ lạ nữa trên những chiếc xe đầu tiên của đời này là chụp phuộc trước nằm lọt thỏm bên trong và được giữ bằng một con ốc lộ thiên.

Công tắc đèn đời này được thay bằng màu xám và mạ chrome cho chụp công tắc. Mâm bánh xe cứng cáp hơn so với những đời trước bởi tiết diện rộng hơn mà hai mặt mâm tiếp xúc nhau.

Các chi tiết xi ma:

Ma crôm: Curon đèn trước, công tắc, tay lái, lò xo yên trước, chân thắng sau.

Ma nickel mờ: Lò xo của hệ thống giảm xóc trước, chân chống, lò xo chống, toàn bộ ốc vít bên ngoài máy và ốc vít mâm bánh.

Ma phosphor: Ống nhún, lò xo nhún sau và ốc vít đi kèm

lò xo yên, mạc chữ Vespa, tay lái, vòng cu-ron đèn trước, chân thắng sau, khóa xăng, cần khởi động, chụp công tắc đèn, tay thắng trước, ốc tán bánh và mâm và móc treo giỏ.

Chi tiết đánh bóng: Tay phanh, tay côn, cần khởi động và bộ đèn pha.

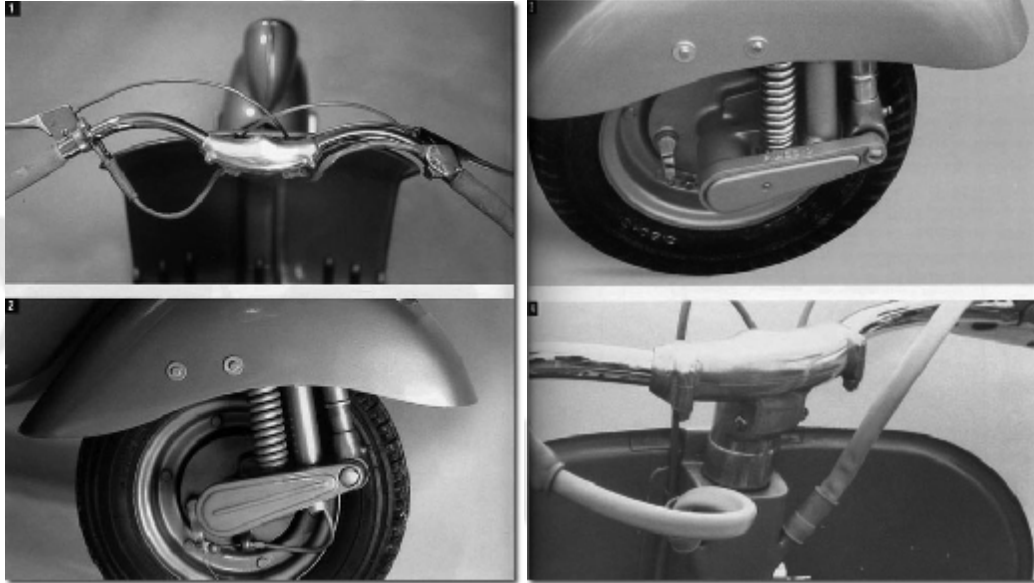
Thời gian đầu, đồng hồ chỉ tốc độ được coi là phụ kiện rời và việc tháo lắp đồng hồ rất dễ dàng. Dây đồng hồ chạy xuyên suốt trong ống sườn của xe.

Số seri vẫn được đóng ngay phía trên bên trong cửa sổ của bình xăng con, ngay giữa 2 miếng cao su đệm của cửa sổ. Số seri và ký hiệu máy được đóng ở lỗ máy ngay phía trên ốc chân máy và càng số 7.

Màu sơn: Metallic Green - Max Meyer mã 6002M

Màu sơn lót chống rỉ: Opaque red undercoat - Max Meyer mã 10055M

Số seri: Số sườn bắt đầu tại V30 104097



1. Bộ chuyển đổi số mới
2. Hệ thống giảm xóc trước với ống nhún thủy lực
3. Kiểu cũ của hệ thống giảm xóc trước
4. Kiểu cũ của hệ thống lái với chốt định vị thô sơ