

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Puch-Suzuki Lido Vario 75

Prueba

¡Y que miren!

¿Acaso eres tímido? ¿Te ruborizarías si al llegar con una moto a un semáforo la

gente prestase toda su atención en ti y en el vehículo que llevas? ¿Sí? Pues no

sigas leyendo más, la Puch-Suzuki Lido Vario 75 no ha sido hecha para ti y lo me-



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com

¡Es que pases por alto estas páginas de la revista y disfrutes con otros artículos.



Y es que, durante todo el tiempo que llevo rodando el nuevo scooter de Puch-Suzuki, he recibido toda clase de piropos hacia él. Sobre gustos no habrá nada escrito, pero es realmente curioso que entre todos los sectores de público consultados no haya escuchado ninguna crítica negativa sobre su estética; es más, hay unanimidad, no de que el diseño esté aceptablemente conseguido, sino de que está perfectamente logrado.

Posiblemente sea su aire futurista que se aparta del concepto clásico del scooter ya conocido, pero sin llegar a rozar en lo estravagante y de mal gusto.

Toda su carrocería está construida en plástico ABS y pintada en un acertado color rojo burdeos metalizado; más adelante, el Lido se ofrecerá en color gris perla. Bajo esta apariencia plástica se esconde el verdadero esqueleto del scooter: una estructura multitubular por cuyo interior circula una corriente de aire que refrigera la transmisión, aunque no nos adelantaremos puesto que esto lo dejaremos para el apartado «Bajo la lupa».

El cuadro de instrumentos engloba a un velocímetro con

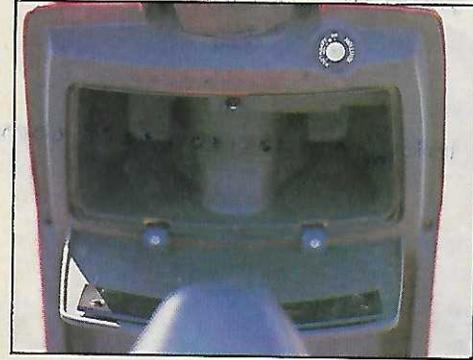
cuentakilómetros, medidor de nivel de gasolina y chivatos luminosos de luz larga e indicadores de dirección izquierdo y derecho. Para rozar la perfección no le vendría nada mal un indicador de falta de carga de la batería, indicándonos de esta manera no sólo que la batería no carga, sino que el scooter se encuentra listo para arrancar. En el mismo manillar y en el lado derecho se encuentra al interruptor de luces y el pulsador de arranque que, debe acompañarse para su utilización accionando cualquiera de las manetas de freno, una medida de seguridad para evitar el deterioro del motor de arranque cuando la Lido está en marcha. En la parte izquierda se encuentra el mando de intermitentes y el conmutador de luces larga/corta. Todo el manillar está carenado cubriendo incluso las empuñaduras y manetas con un pequeño saliente sobre el cual se montan los intermitentes delanteros.

El motor de 75 c.c. cuenta con transmisión automática por variador y todo ello, como en el resto de los scooters, hace de sistema basculante monobrazo soportado por un solo amortiguador. Sin embargo, el bloque motor-transmi-

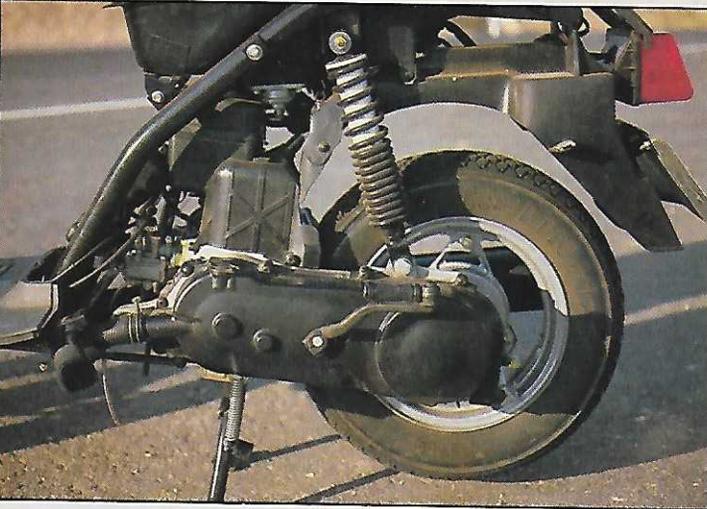
Puch-Suzuki Lido Vario 75



Los indicadores luminosos, velocímetro y nivel de gasolina, están encerrados dentro de un mismo cuadro de instrumentos y protegidos parcialmente por una pequeña visera. La estética frontal del scooter es de lo más futurista, mostrando un escudo demasiado picudo para albergar un cofre de escasa capacidad. Tras retirar minuciosamente las placas laterales, te-



nemos acceso al motor; en la foto podéis observar el amortiguador (sin hidráulico) y el manguito que une el bastidor con el cárter para la refrigeración del variador. En la parte posterior de la Lido se incluye una parrilla para transportar pequeños objetos; los intermitentes traseros van fijados a la carrocería elásticamente.



sión no va anclado directamente al chasis sino a través de un par de pletinas que hacen de silent-blocks.

Vibraciones: ¡no, gracias!

Si hay algo en lo que se destaca el Lido Vario es en suavidad. El arranque no ofrece ningún problema, tanto el eléctrico como por palanca, y en frío se deberá acompañar la operación tirando del starter, una pequeña leva colocada bajo la maneta del freno trasero.

Su propulsor, una vez en marcha, carece de vibraciones y llama la atención por su manera de subir de vueltas rápidamente. Adolece de potencia a bajo régimen y esto se observa al acelerar, donde, en un momento determinado casi al arrancar, se muestra un tanto remolón. Superando ese corto momento crítico, la Lido se dispara con unas prestaciones superiores a las de un scooter de su categoría.

La velocidad máxima, que ronda los 80 Km/h., la alcanza con un régimen de vueltas muy elevado, lo que hace suponer que el desarrollo es algo largo para este motor de 75 c.c. —posiblemente el de la versión de 80 c.c. de exportación— y los rodillos del variador no consiguen llegar al tope de su rampa.

Cortando gases el motor retiene poco, menos que un ciclomotor automático, y habrá que prestar mucha atención a los frenos.

Con el empleo de plásticos en la carrocería de la Lido se obtiene un ajustado peso de 60 Kgs. (los ciclomotores suelen pesar unos 55 Kgs.). Esta ligereza, unido a la manejabilidad, confirma a la Lido unas excelentes cualidades para moverse con soltura dentro de tráfico denso. A velocidades próximas a la máxima, aparecen problemas de flotabilidad del tren delantero.

El rebote de la suspensión posterior que aparecía duran-

SUZUKI
シュート



Antecedentes

Lo que ahora conocemos como el scooter Lido Vario no es más que una variación con ligeros retoques del japonés Suzuki «Shoot». Este tipo de scooters futuristas de 50 c.c. con cambio automático proliferan en el país del Sol Naciente hasta el punto de convertirse en una verdadera plaga, desplazando poco a poco este tipo de vehículos al popular transporte en bicicleta.

El Shoot original mantiene la misma estructura del Lido, distinguiéndose del europeo en utilizar intermitentes empotrados en la misma carrocería, asiento diseñado para una persona y faro angulado. Según reza en los catálogos japoneses, el Shoot viene equipado con freno de disco anterior y tecnología TCS (Torque Control System) muy utilizado en sus motos de Gran Premio (¿?) El motor

de 50 c.c. rinde una potencia de 6 PS a 6.500 r.p.m. y viene a costar unos 59.000 yens, que al cambio se pone en unas 110.000 ptas. aunque este precio es en realidad de «catálogo», en la práctica baja considerablemente puesto que los regateos con el vendedor están a la orden del día, y muy posiblemente puedes ser un feliz propietario de un Shoot por tan sólo 75.000 ptas.

Cuando hace poco más de un año le fue mostrada una foto en el transcurso de una visita a la factoría de Gijón a nuestro compañero Claudio Boet con la condición de no reproducirse, se publicó posteriormente en el número 842 de MOTOCICLISMO un retrato-robot que, como curiosidad podéis consultar para comprobar su extraordinario parecido.

Cosas de la Lido

● Gracias al acuerdo entre Puch-Avelló y Suzuki se puede demostrar un buen nivel de calidad español fuera de nuestras fronteras. Aunque el grado de participación nacional en componentes se reduce a un 60 por ciento, en esta primera serie del scooter con el 100 por ciento de mano de obra española para su ensamblaje, sería de agradecer para nuestra industria una pequeña pegatina en la que se leyera «Made in Spain».

● Los scooters orientales superan en diseño a los europeos, pero carecen de un pequeño detalle práctico que hasta ahora no han llegado a imitar: la rueda de repuesto. Desmontar la rueda trasera de la Lido es toda una odisea, y ya no digamos sacar el neumático de la llanta. La experiencia en este campo de los fabricantes de scooters italianos supera con creces a los japoneses.

● Observando la dotación de

herramientas de las motos japonesas se echa de menos la popular llave del trece. En la Lido se utiliza tornillería métrica par, pero... ¿no será que los japoneses son supersticiosos?

● La demanda de la Lido más allá de los Pirineos ha sido imprevisible. Se le ha dado preferencia en la cadena de montaje a este scooter, pero todas las medidas son escasas. Por ello, en la fábrica de Gijón se trabaja día y noche, e incluso los sábados y domingos.

● Comentábamos dentro del texto principal que la Lido no lleva el bloque motor-transmisión anclado directamente al bastidor, sino por medio de un par de pletinas que hacen de silent-blocks. Lo curioso del caso es que estas pletinas giran libremente produciéndose en teoría un efecto extraño en la suspensión posterior, que en la práctica no aparece. La justificación nadie nos la ha podido dar.

te la toma de contacto que realizamos en Barcelona con el prototipo, sigue ocurriendo en esta unidad de pruebas tomada de la serie, asunto que quedaría resuelto sustituyendo el amortiguador que monta de origen por otro con hidráulico.

La posición de conducción está condicionada por una altura de manillar sobre el asiento —que es anatómico en dos niveles— algo superior a lo normal, obligando al conductor a mantener la espalda erguida. En cortos recorridos —en ciudad, por ejemplo— la posición es correcta y mantiene más atento al piloto, pero conforme vamos recorriendo kilómetros, el peso del cuerpo se carga sobre las posaderas y éstas terminarán doloridas; pero, por supuesto, aquí nos alejaremos de la función a la que va dirigida este scooter: la ciudad.

No es lo que se dice un scooter poco bebedor, y en nuestra habitual prueba de consumo a 70 Km/h. mantenidos, registraba 3,5 litros a los 100 Km., una cifra realmente alta para un scooter de 75 c.c., quedando muy distanciado por los scooters de la competencia. En ciudad, y a ritmo rápido, el consumo puede llegar a alcanzar incluso los 4,6 litros a los 100 Km. Por si queréis rebajar estas cifras, os advertiremos que la fábrica no aconseja bajar el glicear principal de 45 puntos y Amal —fabricante del carburador— no ofrece compuertas con mayor abertura de aire que la del 3. Como estas referencias son las que monta de serie, sólo queda jugar con la aguja y los resultados obtenidos no varían perceptiblemente.

Su precio se ha mantenido al mismo nivel que el resto de los scooters que se pueden encontrar en el mercado nacional dentro de la cilindrada de 75 c.c. Matriculado y en «la calle» cuesta 204.895 ptas.

Antonio J. CUADRA
Fotos: Emilio JIMENEZ

Transmisión

La transmisión del nuevo scooter de Puch-Suzuki es automática por variador. Dicho sistema está compuesto por un par de semipoleas conductoras, que transmiten el movimiento del cigüeñal a una correa de transmisión dentada de sección trapezoidal, y un par de semipoleas conducidas conectadas a la rueda trasera a través de un sistema de engranajes que proporcionan la reducción final.

Dentro de la semipolea conductora más próxima al cigüeñal se alojan unos rodillos que, por efecto de la fuerza centrífuga producida por el giro del cigüeñal, empujan su semipolea (semipolea móvil) hacia el lado izquierdo, reduciendo de esta forma el espacio comprendido entre las dos semipoleas conductoras y, por lo tanto, agrandando el diámetro de su garganta. Como consecuencia, la correa de transmisión es desplazada hacia el exterior (desarrollo largo).



La variación producida por el diámetro de la garganta de la polea conductora corresponde a una gama de velocidades homogénea desde el ralentí hasta el régimen de velocidad máxima. En esta gama de velocidades la relación de transmisión varía desde 2,7 hasta 0,84.

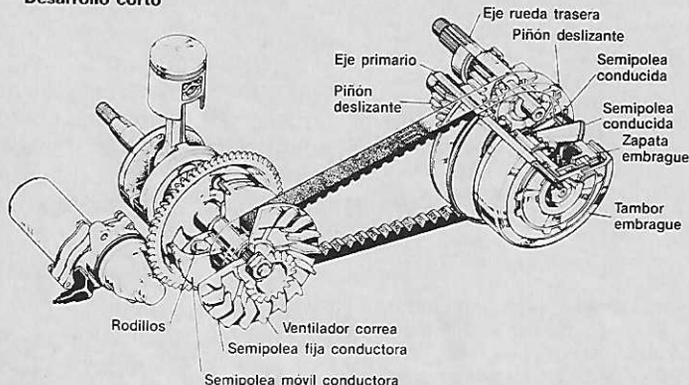
A la salida de la polea conducida se encuentra un embrague centrífugo automático cuya misión es desconectar la transmisión entre el variador y rueda trasera cuando el scooter se encuentra a ralentí. Dicho embrague está com-

puesto de zapatas, muelles de retroceso y tambor. Unos discos colocados a ambos lados del tambor amortiguan las oscilaciones de la transmisión.

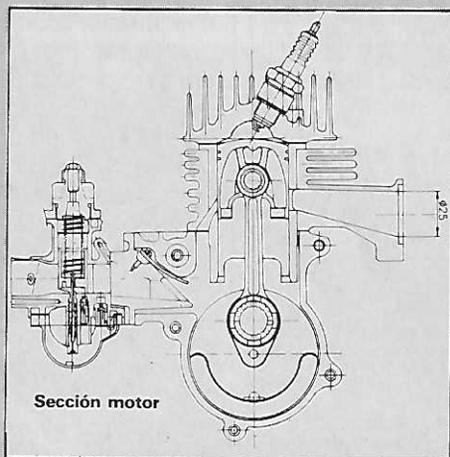
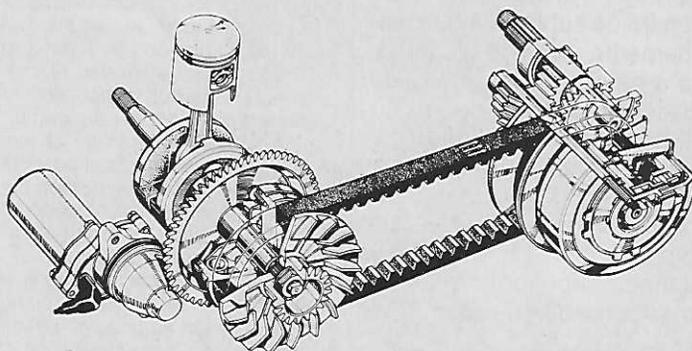
Sin embargo el movimiento obtenido a la salida del embrague centrífugo no puede ser todavía transmitido a la rueda debido a su alto número de revoluciones. Para ello se recurre a una reducción final que disminuye las revoluciones hasta ahora obtenidas en una relación de 8,33.

Todo el sistema de variador, situado en el lado izquierdo del cárter, se halla ventilado por una corriente de aire producida por un ventilador adosado a la polea conductora, que absorbe el aire a través de los mismos tubos del bastidor (un manguito de goma une el bastidor con el cárter) y lo expulsa por medio de una salida adicional practicada en el mismo cárter. El resultado de este «pequeño» detalle es una mayor longevidad de la correa de transmisión, y por tanto un menor mantenimiento.

Desarrollo corto



Desarrollo largo



Grupo propulsor

Tanto la transmisión como el arranque y el conjunto termodinámico están derivados del scooter japonés «Shoot» de 50 c.c. El monocilíndrico dos tiempos de 75 c.c. confía el control de la admisión de la mezcla a una caja de láminas que envía el combustible, procedente de un carburador Amal de 17 mm. de difusor, al mismo cigüeñal. La facilidad que obtiene el pistón de subir rápidamente de vueltas lo consigue gracias a su carrera corta, consecuencia de aumentar la cilindrada sobre el 50 c.c. original a costa de agrandar el diámetro del cilindro.

Las versiones de exportación en 50 y 80 c.c. producidas igualmente por Avelló, están dotadas de engrase separado y starter automático, funciones que se realizan por medio de otro modelo de carburador, y que son sofisticaciones prohibidas al españolito con el fin de no encaecer excesivamente el producto.

Ficha técnica

MOTOR

Monocilíndrico de dos tiempos. Refrigeración por aire forzado. Admisión por láminas. Diámetro x carrera: 47,0 x 42,0 milímetros. Cilindrada 73 c.c. Relación de compresión 7,3:1. Carburador: Amal 217. Filtro de aire: elemento de espuma de poliuretano. Encendido electrónico sistema PEI/Motoplat. Avance de encendido: 18° antes P.M.S. a 4.000 r.p.m. Bujía: NGK BPR6HS. Potencia máx.: 6,5 CV. a 7.000 r.p.m. Par máximo: 0,86 kgm. a 6.500 r.p.m. Arranque: eléctrico y por kickstarter (pedal de arranque).

TRANSMISION

Embrague: automático centrífugo, en seco. Caja de cambios: variador automático. Relaciones variables entre 0,84 y 2,7. Desmultiplicación final: 10,607 (36/10) x (27/14) x (22/14). Transmisión primaria por correa. Transmisión secundaria por engranajes en cárter húmedo.

CHASIS

Cuadro tubular de tubo principal doblado. Carrocería de polipropileno pintado en masa, con partes en ABS. Suspensión delantera telescópica hi-

dráulica, con muelles helicoidales. Suspensión trasera por brazo oscilante, amortiguador hidráulico y muelle helicoidal. Angulo de giro de la dirección: 45° izquierda y derecha. Radio de giro: 1,8 m. Frenos: delantero y trasero de tambor de simple leva, Ø 120 mm. Neumáticos: delantero y trasero 3,50 x 10". Llantas de chapa desmontable, tambores de freno, de fundición gris.

EQUIPO ELECTRONICO

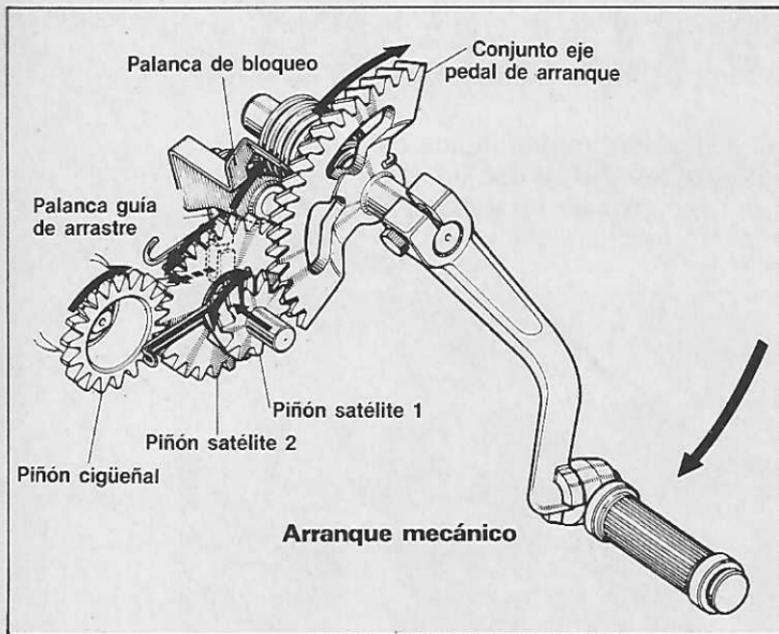
Generador: volante magnético 12 V. Potencia 70 W. Batería 12V 5 amp. Lámparas: Faro 12V 35/35 W. Piloto trasero y stop, 12V 5/21 W. Intermitentes: 4 x 12V 5/21 W. Testigo de intermitentes, 12V; 3,4 W. Iluminación velocímetro, 12V 3,4 W.

PESO, DIMENSIONES Y CAPACIDADES

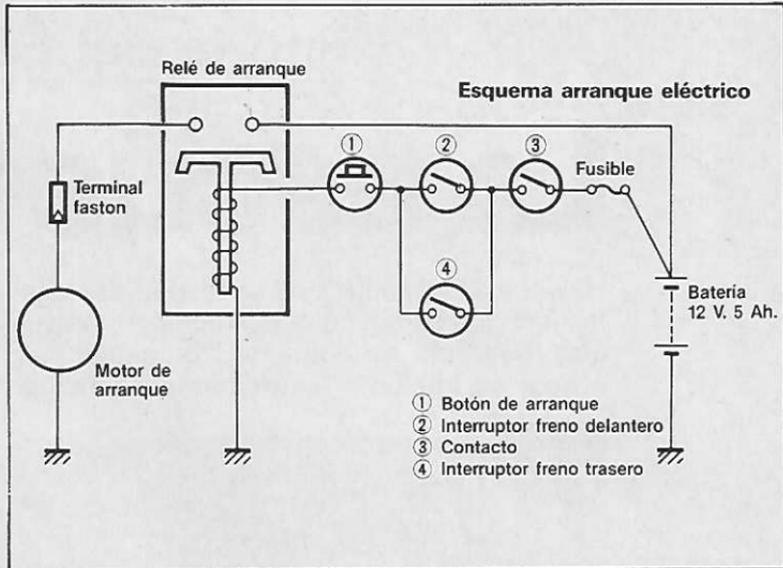
Peso en vacío: 59 Kgs. Longitud total: 1.660 mm. Anchura total: 675 mm. Altura total: 1.120 mm. Distancia entre ejes: 1.172 mm. Altura mínima al suelo: 100 mm. Capacidad del depósito de combustible: 5,5 litros. Contenido en aceite de la transmisión secundaria: 80 ml. Contenido en aceite de la horquilla delantera: 50 ml. cada brazo.

Sistema de arranque

El Lido Vario está dotado tanto de arranque por motor eléctrico como por palanca mecánica.



El motor de arranque engrana a través de un piñón bendix a una corona adosada al mismo cigüeñal (ver gráficos de la transmisión). El motor eléctrico está alimentado por la batería de 12 Voltios y 5 Ah. alojada tras el depósito de combustible y bajo el asiento. Hace de interruptor de arranque un relé, el cual es excitado accionando cualquiera de los mandos de freno (interruptores 2 y 4 —en paralelo—) y pulsando el botón de arranque (pulsador 1); obviamente, la llave de contacto (interruptor 3) se debe



de encontrar en la posición ON. En esta rama del circuito de excitación se encuentra un fusible «lento» de 5 Amperios cuya misión es proteger el relé de arranque y por lo tanto el motor eléctrico, en el caso de que se mantenga mucho tiempo accionado el pulsador.

Poco servicio dará la palanca de arranque, salvo en el caso de defecto de carga en la batería o rotura del fusible de arranque (de origen la Lido equipa un fusible de repuesto). No obstante ahí está y nos puede sacar de algún apuro. Como el motor de arranque, el movimiento se transmite directamente al cigüeñal pero en este caso a través de un piñón sobre el ventilador del variador (ver gráficos de la transmisión). La gracia de esta palanca es que normalmente gira loca en previsión a posibles torpezas en marcha por parte del acompañante o del mismo conductor. Una pequeña leva accionada desde el mando del freno posterior (y solamente desde el posterior) engranará un par de piñones satélite que servirán de puente de transmisión entre la palanca y el cigüeñal. ¡Estos japoneses...!