



# Vespa Scooters

ベスパ スクーター サービスおよび修理マニュアル

by Matthew Coombs and Phil Mather

対象モデル

(4898 - 384 - 6AR2)

LX125/150	2009 to 2014	GTS125	2009 to 2018
LXV125/150	2010 to 2014	GTS250	2005 to 2009
S125/150	2009 to 2013	GTV/GT250	2007 to 2010
Primavera 125/150	2014 to 2018	GTS300	2008 to 2018
Sprint 125/150	2014 to 2018	GTV300	2010

Super, SuperSport, Touring, i-get, およびSpecial Edition/Anniversaryモデルが含まれています。

© Haynes Group Limited 2018

A book in the Haynes Service and Repair Manual Series

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or by any information storage or retrieval system, without permission in writing from the copyright holder.

ISBN 978 1 78521 418 9

British Library Cataloguing in Publication Data

A catalogue record for this book is available from the British Library.

Library of Congress Control Number 2018938883

ABCDE  
FGHIJ  
KLMNO  
PQRST  
2 3 4

Printed in India

Haynes Group Limited  
Sparkford, Yeovil, Somerset BA22 7JJ, England

Haynes North America, Inc  
2801 Townsgate Road, Suite 340, Thousand Oaks, CA 91361

## 免責事項

自動車の修理にはリスクが伴います。修理の能力は個々のスキル、経験、および適切な道具に依存します。個人は十分な注意を払い、自動車の修理を行うリスクを認識し、それを受け入れるべきです。このマニュアルの目的は、包括的で有用でアクセス可能な自動車修理情報を提供し、お使いの車両から最大の価値を得るのに役立つことです。ただし、このマニュアルはプロの認定テクニシャンやメカニックの代替手段ではありません。この修理マニュアルは第三者によって製作され、個々の車両メーカーとは関連していません。このマニュアルとオーナーマニュアルまたは工場サービスマニュアルとの間に疑念や相違がある場合は、工場サービスマニュアルを参照するか、プロの認定テクニシャンやメカニックから助けを求めてください。このマニュアルは極めて注意して作成されていますが、このマニュアルの情報に誤りまたは抜けがある場合に起因する損失、損害、または傷害については、出版者および著者ともに責任を負いかねます。

# 目次

## LIVING WITH YOUR SCOOTER

### はじめに

ピアッジオの物語	Page	0・4
謝辞	Page	0・7
このマニュアルについて	Page	0・7
識別番号	Page	0・8
予備部品の購入	Page	0・8
まず安全第一！	Page	0・9

### 乗車前の点検

エンジンオイルレベルの確認	Page	0・10
冷却液レベルの確認	Page	0・11
ブレーキ液レベルの確認	Page	0・12
サスペンションとステアリングの点検	Page	0・13
法のおよび安全点検	Page	0・13
タイヤの点検	Page	0・14

## メンテナンス

### 定期的なメンテナンスおよびサービス

モデル仕様とサービススケジュール	Page	1・2
定期的なメンテナンスおよびサービス手順	Page	1・24

# 目次

## 修理およびオーバーホール

### エンジン、トランスミッション、および関連システム

空冷2バルブエンジン(LX, LXV, およびSモデル)	Page	2A•1
空冷3バルブエンジン(LX, LXV, S, Primavera, およびSprintモデル)	Page	2B•1
水冷4バルブエンジン(GTS, GTV, およびGTモデル, 125/150 i-get以外)	Page	2C•1
水冷4バルブRISSエンジン(2016年以降のGTS125/150 i-get)	Page	2D•1
トランスミッション	Page	3•1
冷却システム - 水冷モデル	Page	4•1
燃料噴射システムおよび排気	Page	5•1
点火システム	Page	6•1

### シャシー部品

ステアリングとサスペンション	Page	7•1
ブレーキ、ホイール、およびタイヤ	Page	8•1
フレームとボディ	Page	9•1

### 電気システム

Page 10•1

### 配線図

Page 10•28

## 参考

MOTテストチェック	Page	REF•2
潤滑剤およびフルード	Page	REF•6
セキュリティ	Page	REF•9
ツールおよびワークショップのヒント	Page	REF•12
換算係数	Page	REF•29
故障の発見	Page	REF•30
専門用語の説明	Page	REF•38

### インデックス

Page REF•42

# ピアッツジョの歴史

by Julian Ryder

イタリア国外では、ピアッツジョは奇妙な立場にあります。その製品の一つは誰もが聞いたことがあるものの、親会社の名前を知っている人は比較的少ないのです。もちろん、その製品とはヴェスパです。これは最初の大量生産型スクーターであり、第二次世界大戦後にイタリアを動かし、その後何世代にもわたり世界中でスタイルのアイコンとなりました。

最初のヴェスパは、航空技術エンジニアであるコッラディーノ・ダスカニオによるわずか3か月の設計作業の後、1946年4月に完成しました。ピアッツジョ自体は、わずか20歳のリナルド・ピアッツジョによって1884年に創業され、当初は海軍および鉄道用の部品を製造していました。第一次世界大戦勃発時、ピアッツジョは航空機部品に進出し、1923年までにはカンチレバー式の翼を備えた単葉戦闘機を製造していました。彼はまたイタリア初の航空会社を設立し、イタリアの上院議員にもなりました。1924年、同社はピサ近くのポンテダーラ工場を買収して水上機と爆撃機の製造を開始し、これは今日、ピアッツジョグループ最大の製造拠点です。

1938年にリナルド・ピアッツジョが亡くなると、彼の息子であるアルマンドとエンリコが会社を引き継ぎ、最初のヴェスパを開発したのはエンリコで

した。彼は退却するドイツ軍によって爆破され、進撃する連合軍によって爆撃されたポンテダーラ工場の再開発に取り組みました。彼は国がモビリティを必要としており、それは可能な限り低価格で、現地の状況に対応できる耐久性と使いやすさを備えたものでなければならぬと認識していました。エンリコは戦争が終わる前からこの問題について考え始めており、パラシュート部隊向けに製造された小型のオートバイから始め、不十分な結果となりました。この試作機、MP5またはペーベリーノ(ドナルドダックのイタリア語)は、その後ダスカニオに渡されました。ダスカニオはバルク、ホイールの交換の難しさ、外部のドライブチェーンが汚れることから、彼はこのオートバイが好きありませんでした。

驚くべき短期間(約3か月)の間に、ダスカニオは彼のアイデアを洗練し、今日でも認識できるまったく新しい車両を構築しました。彼はエンジンを荷重を支える単一の片持ちスイングアームに取り付け、リアホイールに直結したギア付きの構造にしました。彼はハンドルバーにギアチェンジを配置し、スタブアクスルフロントサスペンションには航空機の着陸装置のストラットデザインを使用し、前後のホイールの即時に交換可能にしました。そして、彼は乗員を外部から守る軽量

なボディでそのすべてを覆いました。

ピアッツジョ自体が最初の試作機であるMP6を見たとき、彼はその広いエンジンハウジングと狭い中央の「くびれ」から、それがスズメバチのように見えると述べました。

## イタリア語でスズメバチは「vespa」。

初代の98 ccヴェスパは即座に成功を収めました。初年度には2,484台が販売され、翌年には10,535台、そして1948年には20,000台弱が生産されました。ピアッツジョは1950年にドイツとのライセンス生産に関する最初の契約を結びました。既にヴェスパは有名な対象となっていました。1953年には世界中に1万人以上のピアッツジョディーラーがあり、同年に生産台数は50万台を超えました。百万台目のヴェスパが1956年6月に生産ラインを出た後、二百万台目は1960年に、四百万台目は1970年に、千万台目は1980年に達成され、現在までに89の異なるモデルで1500万台以上が生産されました。世界中で、ヴェスパはまだピアッツジョの最も売れている二輪車です。

しかし、ピアッツジョがヴェスパ以外に何もしていないと考えるのは間違いです。1967年には同社はモペッドの製造を開始し、1969年にはイタリアのオートバイ大手の一つであるジレラを買収しました。1980年には、イタリアの自転車業界でも大手あるビアンキを吸収し(時折オートバイも製造)、7年後にはオーストリアの企業シュタイア・ダイムラー・プフを買収しました。そしてこれは単なる二輪車の事業だけではありません。ピアッツジョには、化学、繊維、機械工学(英国ダービーのトヨタ新工場に機械を供給した)、粉体技術、自動化、産業プラントなど、さまざまな分野に関与する企業もあります。



The Vespa 150 Sportique of 1964



**主** 要なピアaggioの企業、ピアaggio・ヴェイコーリ・ヨーロッパ株式会社 (Piaggio Veicoli Europei SpA) は、ヨーロッパで最大の2輪および3輪車の製造業者であり、世界で3番目に大きな企業で、Piaggio、Gilera、およびPuchのブランドで車両を販売しています。ピアaggioはスペインのMotovespa SAを運営しており、そこではモベッドやスクーターの製造と販売を行っています。また、ドイツでは国内販売代理店のVespa GmbH、フランスではVespa Diffusion SA、英国ではPiaggio Ltdも運営しています。ピアaggio VE SpAは、インドの第2位のスクーターメーカーであるKampurのLML Ltdの25%を所有しており、また日本のダイハツとの合併事業であるP&D SpAの51%を所有しています。この合併事業は、世界中で軽量な3輪および4輪の軽商用車の製造とマーケティングを調整することを目的としています。一部の国ではダイハツとして販売され、他の国ではピアaggioとして販売されています。

ピアaggioは世界的な大企業ですが、それをすべて遡ると、革新的な小型スクーター、ペスパにたどり着くことができます。

もちろん、オリジナルの98ccペスパは長年にわたって発展してきた。1948年には早くも125 ccに成長し、1955年の150 ccモデルは本当に近代的なスクーターの最初のものだった。数年前、スクーターは、少なくとも英国では、生まれながらのモッズにしか興味がないと考えられていた。もちろん、もちろん真実ではない。ヨーロッパの大部分、主に南半分は、ペスパのおかげでモビリティを手に入れた。人里離れた地域では、スクーターは今でも一家の交通手段の主役になり得る。そして今、ヨーロッパの北半分がその恩恵にあずかり始めている。

その多くは、イタリア産業全般と特にピアaggioに感謝しなければならない。イギリスでは、日本の4大メーカーはかつて「ソフトバイク」と呼ばれていた市場を事実上諦めていた。ツイギーや「You meet the nicest people on a Honda」というセリフで知られるホンダ・エクスプレスの時代以来、日本のソフト・バイクが宣伝されたことを覚えているだろうか。思い出せないのでしよう。

**1** 990年代初頭、ピアaggioUKは他の産業に対してマーケティングの講義を行いました。イギリス人は二輪車に優しくない気候のせいでスクーターを買わないというのが常識だった。ピアaggioはすでにドイツで膨大な数のスクーターを販売しており、マンチェスターとデュッセルドルフの気候に違いはないと考えていたため、最小限の予算と巧みにターゲットを絞ったマーケティングで、最も便利な都市部の交通手段であることを人々に広め始めた。さらに言えば、非常に手頃な価格で、信頼性が高く、クリーンであることも。

ピアaggioUKは、バイクに乗らない報道陣にこのツイスト&ゴー・スクーターに乗ってもらい、その噂は広まり始めた。スクーターのテストは日刊紙のモーターページに掲載され、ファッション界や音楽界のファッションナブルな若者たちが新しい乗り物に乗って写真を撮った。メッセージは伝わった。都市の混雑や公害に対する懸念の高



Scooters are a familiar sight in European cities

まりは、イギリスに限ったことではない。イタリアに戻ると、中世の街の中心部には、現代の交通に特に適していない、あるいはひどく通りにくい場所がたくさんある。内燃機関を動力源とする車両はその多くで禁止されているため、ピアaggioは初の複合エンジンを搭載した車両を開発した。「Zip&Zip」は他の50ccスクーターと

同じように見えるが、ピアaggioの従来の2ストローク・モーターだけでなく、電気モーターも搭載している。ライダーはハンドルバーのスイッチでどちらのエンジンを使うかを選択する。ガソリンを燃やすモーターが禁止されている旧市街の周辺まで来ると、停車して電気モーターに切り替える。



The traditional styled semi-automatic PX125 T5



The S125 College

1996年のベスパ創立50周年に、ピアaggioは燃料噴射によって2ストローク・モーターをよりクリーンにする試みであるベスパET2インジェクションを発表した。現在ではピュアジェットとして知られるこのインジェクションは、一部のヨーロッパ市場でしか発売されていないが、150馬力のロケット船を作らなくても2輪技術の最先端を行くことができるということを図式的に示している。

ピアaggioの本業はスクーターであり、その仕様も多種多様だ。古き良きベスパは、50cc、80cc、125cc、200ccと、ヨーロッパで最も成功した二輪車である。日本市場向けの特別なクラシック・エディションはもちろん今も生き続けている。現代のベスパは先祖によく似ているが、現在では電気スターター、電子点火、燃料噴射などの改良が施されている。ピアaggioグループ以外が生産するスクーターはすべて、鋼管と鋼板のフレームとプラスチックの車体をベースにしているのに対し、ベスパは今でもスチール製の車体を使用している。オリジナルのハンドル左に取り付けられたギアシフターはPX125モデルの特徴であるが、特に市街地交通で乗りやすいバイクにするために最新の常時可変オートマチックトランスミッションを使用している。



The GTS300ie Super Sport

GTS250ieは、燃料噴射を備えた初の4ストロークエンジン搭載のベスパでした。ますます厳しくなる排出規制により、キャブレターエンジン搭載モデルの終焉が近づいており、工場は将来にわたって対応する代替品が必要でした。GTSは2005年に発売され、4バルブ水冷エンジンを特徴としていました。他の多くの点では、以前のベスパの鋼製フレーム、先進的なリンクフロントサスペンション、モノショックリアエンドはわざと維持され、外観からは新しいモデルはほとんど変わりませんでした。ただし、これは古いPX200よりも大きな最初のベスパであり、3年後には300ccに拡大されることとなりました。

GTS Sportモデルの派生形態はヴィンテージシリーズでした。GTV形式のベスパを250または300で購入することができ、それは低い位置に取り付けられたヘッドライト、チューブ状のクロムメッキハンドルバー、アナログディスプレイを備えた簡素化されたインストゥルメントなど、会社の初期モデルの特徴を持っていました。古いモデルの2ピースユニットのように見えるようにデザインされたレザーシートが取り付けられ、フロントにはフライスクリーン、リアにはクロム製のリアキャリアが備わり、レトロな外観を完成させました。ヴィンテージシリーズのモデルは少し高価で、時折特別注文のみで入手可能でした。ヴィンテージトリムで登場した最初のヴェスパは、60周年記念GT250 60°モデルでした。





The GTV300ie 'Via Montenapoleone'



The Primavera S in Yacht Club trim

2009年には、125ccおよび150ccの燃料噴射搭載のGTS、LX、およびSモデルが導入され、最終的にはキャブレターエンジンの先行モデルに取って代わりました。GTSは、既存のGTS250および300と同じサイクルパーツを採用しましたが、ピアッツォの125/150cc 4バルブ水冷エンジンの燃料噴射バージョンを使用しました。より安価なLXおよびSモデルは、2バルブ空冷エンジンを使用し、他のすべてのモデルに装備されているリアディスクの代わりにリアドラムブレーキを備えていました。LXとSはGTSより

もやや小型のボディを持っていますが、鋼製のボディデザインはそのままです。Sはその長方形のヘッドライトで区別できます。両モデルのスペシャルエディション版も登場し、LXはヴィンテージのライバリー(LXV)で入手でき、個別のヘッドライトユニット、フライスクリーン、クロムバー、および2ピースデザインのシートが備わっています。LXのツーリングバージョンには、フライスクリーンとフロントラゲッジラックが装備されていました。

2012年には、125ccおよび150ccのLX、LXV、およびSモデルには、新しい3バル

ブ(2吸気および1排気)エンジンが搭載され、出力とトルクが向上し、燃費も向上しました。このエンジンは、2014年に導入された新しいPrimaveraおよびSprintモデルにも引き継がれました。これらのマシンは先行モデルのドラムリアブレーキを継続しましたが、ボディが改訂され、ABS、リモートシートロック、およびグローブボックスにUSBソケットの利便性が追加されました。

## 謝辞

このマニュアル全体の写真に登場するスクーターを提供してくれた、プリストルのファウラーズモーターサイクルとエクセターのブリッジモーターサ

イクルに感謝します。私たちはまた、NGKスパークプラグ(UK)株式会社に色のついたスパークプラグの状態写真の提供、Avon Tyresにタイヤ

の側壁のイラストの提供、およびDraper Tools Ltdにいくつかの作業用ツールの提供に感謝いたします。

## このマニュアルについて

このマニュアルの目的は、スクーターから最大のパフォーマンスを引き出すのに役立つことです。それはいくつかの方法で行うことができます。ディーラーに依頼して作業を行うかどうかを決定するのに役立ちます。また、定期的なメンテナンスとサービスのための情報と手順を提供し、トラブルが発生した場合の診断と修理手順を提供します。

このマニュアルを使って、ご自身で作業に取り組んでいただければ幸いです。多くの簡単な作業であれば、スクーターをディーラーに預けるための予約を取ったり、スクーターを預けたり引き取りに行ったりするよりも、自分でやった方が早いかもしれません。さらに重要なことは、ショップが人件費や諸経費をカバーするためにあなたに請求しなければならない費用を避けることによ

て、多くのお金を節約することができます。自分で仕事をやり遂げた後に感じる達成感と満足感も追加の利点です。

スクーターの左側または右側に言及する場合、座席に座り、前を向いていると仮定します。私たちはこのマニュアルに記載された情報の正確さに誇りを持っていますが、メーカーは機械の生産中に私たちに知らせない変更や設計変更を行います。記載された情報の誤りや記載漏れによって生じた損失、損害、怪我について、著者や出版社は一切の責任を負いかねます。

### Illegal Copying

出版社の方針は、著作権および商標を積極的に保護することです。このマニュアルの表紙や内容を不法にコピーする行為に対しては、法的措置が取られます。これには、デジタル、機械的、および電子のあらゆる形式の未承認のコピーが含まれます。出版社からの許可は、はっきりとした文書で提供されます。違法なコピーは、適切な法的機関に報告されることもあります。

# 0-8 識別番号

## フレームとエンジン番号

フレームのシリアル番号、またはVIN(車両識別番号)としてよく知られているものは、収納コンパートメントの後ろにフレームに刻まれており、VINプレートにも表示されています。エンジン番号はトランスミッションケーシングの後ろに刻まれています。これらの番号はいずれも記録して安全な場所に保管し、盗難時に警察当局に提出できるようにしておく必要がある。

また、フレーム番号とエンジン番号は、スクーターの部品を購入したり注文したりするときいつでも使えるように、手近な場所(運転免許証など)に記録しておく必要があります。

ボディの収納スペースの裏には、カラーコードとフレーム番号が記載されたラベルが貼られています。これは、色合わせの部品を注文する際に必要となります。

このマニュアルの手順では、モデル名(例:GTS)でモデルを識別し、必要に応じてエンジンサイズ(例:GTS250ie)で識別します。また、モデルの製造中にバリエーションを区別する必要がある場合は、製造年(例:2003 GTS250ie)またはエンジンタイプ(例:空冷式または水冷式)でも識別します。モデルコードと製造年はVINプレートに記載されています。

## スペアパーツの購入

交換部品を注文する際には、必要な部品の正確なモデルを識別することが不可欠です。一部のケースでは、「LX125ie」などのタイトルでマシンを識別するだけで十分な場合もありますが、部品に加えられた変更があるため、通常は製造年でスクーターを識別するか、さらに良いのはフレーム番号またはエンジン番号でスクーターを識別することが不可欠です。

正確な部品を確実に受け取るためには、スクーターのエンジン番号またはフレーム番号を手元に用意するだけでなく、可能な場合は古い部品も比較のために持参するとよいです。注意点として、変更された部品が元の部品に置き換わった場合、置換部品を正しく再取り付けるために変更された部品がないか注意深く確認する必要があります。このような状況が見られる場合は、必要なパーツをすべて購入し、装着する。たとえ、明らかに未装着のものを交換することになったとしても。

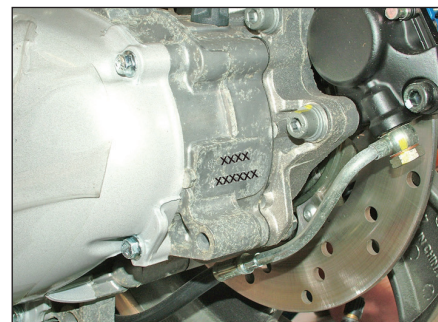
認定されたベスパ(ピアaggio)ディーラーまたはスクーターパーツに特化した専門家から予備部品を購入してください。彼らは在庫を持っている可能性が高いか、輸入業者から迅速に注文できるでしょう。特定の互換性のある部品が利用可能かもしれません。使用する場合は、これらがオリジナルと同様に優れた品質のブランドであることを確認してください。

消耗品(潤滑油、スパークプラグ、ベアリング、電球、タイヤなど)は通常、アクセサリショップ、または全国のバイク雑誌に広告を出している専門家からより低い価格で入手できます。

Model name	Engine No. prefix	Frame No. prefix	製造年月日
LX125ie 2v	M681M	ZAPM68100	2009 to 2014
LX125ie 3v	M687M	ZAPM68300	2012
LX125ie 3v	M68AM	ZAPM68303	2013-on
LX150ie 2v	-	ZAPM68200	2009 to 2014
LX150ie 3v	M688M	ZAPM68400	2012
LX150ie 3v	M68BM	ZAPM68402	2013-on
LXV125ie 2v	M444M	ZAPM44300	2010 to 2014
LXV125ie 3v	M669M	ZAPM68102	2012-on
S125ie 2v	M681M	ZAPM68101	2009 to 2013
S125ie 3v	M687M	ZAPM68301	2012-on
S150ie 2v	-	-	2009 to 2013
S150ie 3v	M688M	ZAPM68401	2012 to 2013
Sprint	M813M	ZAPM81300	2014-on
Primavera 125ie	MA11M	ZAPM81100	2014-on
GTS125ie Super	M455M	ZAPM45300	2009 to 2013
GTS125ie Super	M451M	ZAPM451001	2014 to 2015
GTS125/150ie	MA31M	ZAPMA3100/ ZAPMA3200	2016-on
GTS250ie	M451M	ZAPM45100	2005 to 2009
GTS250ie ABS	M451M	ZAPM45101	2005 to 2009
GTS300ie Super	M454M	ZAPM45200	2008 to 2013
GTS300ie ABS	M451M	ZAPM45100	2014 to 2015
GTS Super 300ie/ Sei Giorni	MA33M	ZAPMA300	2016-on
GTV250ie	M451M	ZAPM45102	2007 to 2009
GTV300ie	-	-	2010
GT250ie 60°	M451M	ZAPM45102	2008



収納スペースの後ろのフレームに刻印されています。



エンジン番号はトランスミッションケーシングの後ろに刻印されています。

## エンジンオイルのレベ



フレーム番号は、カラーコードのラベルに表示されています。





プロのメカニックは安全な作業手順を学んでいます。仕事を進めることに集中しているかもしれませんが、危険にさらされないようにするために十分な時間をかけてください。瞬間の注意欠如は事故につながる可能性があり、簡単な注意を怠ることも同様です。

事故には常に新しいものがあり、以下はすべての危険を網羅したリストではありません。むしろ、リスクを認識し、バイクで行うすべての作業への安全なアプローチを奨励することを目的としています。

## アスベスト

● ブレーキパッド、クラッチライニング、ガスケットなどの摩擦、絶縁、シール、その他の製品-アスベストを含む。このような製品から出る粉塵は健康に害を及ぼすため、吸入しないよう細心の注意が必要である。疑わしい場合は、アスベストが含まれていると考えてください。

## 火災

● ガソリンは非常に可燃性が高いことを常に念頭に置いてください。作業中は絶対にタバコを吸ったり、火を近づけたりしないでください。しかし、危険はそこで終わりません。電気回路のショート、金属同士の接触、工具の不意な使用、または特定の条件下で体内に蓄積された静電気によって引き起こされる火花は、密閉された空間内のガソリン蒸気を引火させ、非常に爆発的な状態になります。ガソリンは洗浄溶剤として使用しないでください。承認された安全な洗浄剤を使用してください。

● 燃料または電気系統のいずれかの部分を実作業する前には、常にバッテリーのアース端子を取り外し、燃料を熱いエンジンや排気にごぼさないようにしてください。

● ガレージや職場には、燃料や電気火災に適したタイプの消火器を常備することをお勧めします。絶対に水で燃料や電気の火災を消火しようとしないでください。

## 煙

● 特定の蒸気は非常に毒性が強く、吸い込むとすぐに意識を失い、死に至ることさえあります。ガソリンの蒸気も、トリクロロエチレンのような溶剤の蒸気も、この部類に入ります。このような揮発性液体の排出や注入は、換気の良い場所で行ってください。

● 洗浄液や溶剤を使用する際は、説明書をよく読んでください。マークのない容器に入った材料は絶対に使用しないこと有毒な蒸気が発生する恐れがあります。

● 車庫のような密閉された空間で、絶対に自動車のエンジンをかけないでください。排気ガスには極めて有毒な一酸化炭素が含まれている。エンジンをかける必要がある場合は、必ず屋外で行うか、少なくとも車両の後部は作業場の外に出しておくこと。

## バッテリー

● バッテリーに火花を散らしたり、裸火を近づけたりしないでください。バッテリーからは通常、少量の水素ガスを発生させていますが、これは非常に爆発性があります。

● 燃料または電気システムの作業を行う前に、バッテリーの接地(アース)端子を必ず外してくだ

さい(特に注記されている場合を除く)。

● 可能であれば、外部電源からバッテリーを充電する際は、フィルタープラグまたはカバーを緩めてください。バッテリーが破裂する恐れがあります。

● バッテリーの液を補充、清掃、または運搬する際は注意してください。酸性の電解液は希釈されていても非常に腐食性があり、目や皮膚に触れないように注意してください。常にゴム手袋とゴーグルまたはフェイスシールドを着用してください。電解液を自分で調製する必要がある場合は、酸をゆっくりと水に加えてください。水を酸に加えないでください。

## 電気

● 電動工具や点検用ライトなどを使用する際は、必ずその器具がプラグに正しく接続され、必要に応じて適切に接地(アース)されていることを確認してください。これらの機器を湿った状態で使用しないでください。また、燃料や燃料蒸気の近くで火花を発生させたり、過度な熱を加えたりしないように注意してください。また、機器が国の安全基準を満たしていることを確認してください。

● エンジンが稼働中またはクランク中に、特に部品が湿っているか絶縁が不良の場合、スパークプラグワイヤー(HTリード)など、電気系統の特定の部品に触れることで深刻な電気ショックが発生する可能性があります。電子点火システムが使用されている場合、二次(HT)電圧は非常に高く、致命的となる可能性があります。

## 覚えておいてください...

- × エンジンを始動する前に、トランスミッションがニュートラルにあることを確認してください。
- × 熱い冷却システムから突然プレッシャーキャップを取り外さないでください。キャップを布で覆い、まずはプレッシャーをゆっくり解放してください。そうしないと不凍液が噴出してやけどをする可能性があります。
- × 油を抜こうとする前に、十分に冷えてやけどを避けることが確認されるまで待ってください。
- × エンジンや排気システムのいずれかの部分を触る前に、それがやけどをしない程度に冷えていることを確認してください。
- × ブレーキフルードや不凍液が機械の塗装やプラスチック部品に触れないようにしてください。
- × 有毒な液体(燃料、油圧油、不凍液など)を口で吸引したり、皮膚に残したりしないでください。
- × ほこりを吸い込まないでください。健康に有害な場合があります(アスベストの項を参照)。
- × 誰かが滑ってしまう前に。こぼれた油やグリスを床に残さないでください。すぐにふき取ってください。
- × 適合しないスパナや他の工具は使用しないでください。滑ってけがを引き起こす可能性があります。

- × あなたの能力を超えるかもしれない重い部品を持ち上げないでください。助けを求めること。
- × 仕事を終わらせるために急いだり、検証されていない方法を行わないでください。
- × 無人の車両の周りには子供や動物を近づけないでください。
- × タイヤの推奨圧力を超えて空気を入れしないでください。バルブに過度に負荷かけるだけでなく、極端な場合、タイヤが強制的に吹き飛ばす可能性があります。
- ✓ 常にマシンが安全に支えられていることを確認してください。これは特に、ホイールやフォークの取り外しをする作業の場合に重要です。
- ✓ 頑固なナットやボルトを緩めようとする際には注意してください。一般的には、スパナを引く方が押すよりも良いです。これにより、もし滑ってしまったら車体から離れることができます。
- ✓ 電動工具(ドリル、サンダー、ベンチグラインダーなど)を使用する際には、目の保護をするようにしてください。
- ✓ 汚れる可能性のある作業を行う前に、手にバリアクリームを使用してください。それにより、肌を感染から保護するだけでなく、後で汚れを取り除きやすくなります。ただし、手が滑りやすくなっているか確認してください。使用済みエンジンオイルとの長期間の接触は健康に危険を及ぼす可能性があることに注意してください。

- ✓ 動く機械部品に巻き込まれないために、ゆるい衣類(袖口、ネクタイなど、および長い髪)をよく管理してください。
- ✓ 作業する前に、リング、腕時計などは外してください。特に電気系統の作業時には注意してください。
- ✓ 作業エリアを整頓してください。散らかったままになっている物につまづいてしまう可能性があります。
- ✓ スプリングを取り外すか取り付けの際には注意してください。スプリングを暴発の可能性からさける、適切な工具を使用して制御したり、解除が行えるようにしてください。
- ✓ 使用するリフトが、車体に対して十分な安全作業荷重であることを確認してください。
- ✓ 一人で車両作業をしているときは、定期的に誰かに安全を確認してもらってください。
- ✓ 作業を論理的な順序で行い、すべてが正しく組み立てられ、締め付けられたことを確認してください。
- ✓ 車の安全性はあなた自身や他の人々の安全に影響します。疑問がある場合は、専門家の助言を得てください。
- これらの注意事項にもかかわらず、不幸にもけがをしてしまった場合は、できるだけ早く医療の援助を受けてください。



# 0.10 乗車前のチェック

## ルチェック

### 適切なオイル

- オイルはエンジンにとって大切なものです。正しいオイルを使用することが非常に重要です。
- 常に指定されたタイプおよび粘度の高品質なオートバイ/スクーターオイルを補充し、過度に入れすぎないようにしてください。車のエンジン用に設計されたオイルは使用しないでください。

オイルタイプ	API規格SL、ACEA A3、JASO規格MA
オイル粘度-	
2012年以降の3vエンジン	SAE 10W-40 セミシンセティック
その他のエンジン	SAE 5W-40 フルシンセティック

注意: 化学添加剤や「ENERGY CONSERVING」と表示されたオイルは使用しないでください。

### 始める前に

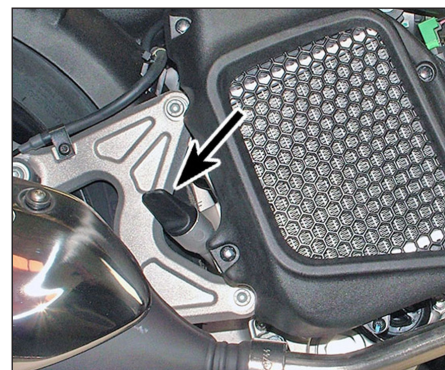
- ✓ スクーターを平らな地面でセンタースタンドを付けてください。
- ✓ エンジンが冷えているときにオイルレベルを確認してください。
- ✓ エンジンが熱い場合、停止後少なくとも10分待ってからレベルを確認して、正確な読み取りを行ってください。



1 2009年から2015年モデルのGTS125/150および

### スクーターの手入れ

- もし頻りにオイルを追加する必要がある場合は、エンジンのジョイント、オイルシール、ガスケットをオイル漏れの確認してください。そうでない場合、エンジンがオイルを燃焼している可能性があり、その場合、排気から白煙が出ます(故障の特定を参照)。



2 2016年以降のGTS125/150、LX、LXV、S、



3 そして2012年以降のSprintおよびPrimavera 3vモデルでは、エンジンの右側からオイルフィルターキャップ/レベルディップスティックを外してください。



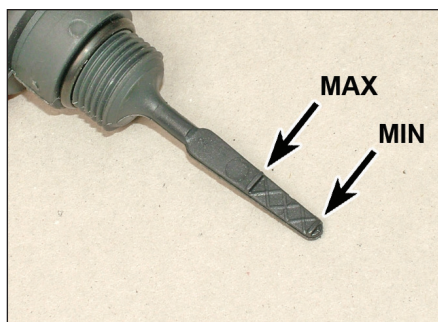
4 その他のすべてのモデルでは、オイルフィルターキャップ/ディップスティックは左側にあります。



5 ディップスティックをきれいに拭き、



6 ディップスティックを挿入してキャップを完全に締め込んでください。



7 ディップスティックを取り外して、オイルのマークを確認します。MAXとMINのレベルの間であれば正常です。(矢印で示されています)。



8 もしレベルが低い場合は、推奨されたグレードおよび種類のオイルでレベルをほぼMAXラインまで上げてください。過度に注入しないでください。



## 冷却液レベルの確認(水冷モデル)



**警告:** エンジンが熱いときにリザーバのキャップを取り外さないでください。高温の冷却液と蒸気が圧力のもとで噴き出され、重傷を引き起こす可能性があります。エンジンが冷えたらゆっくりとキャップを取り外し、残留する圧力を逃がしてください。



**警告:** 冷却液は有毒なため、開いたままの容器を放置しないでください。

### 始める前に

✓2016年以前のGTS125/150ieモデルを除くすべてのモデルでは、冷却液のリザーバーはイ

グニッションスイッチの右にあるアクセスパネルの後ろにあります。

✓2016年以降のGTS125/150ieモデルでは、冷却液のリザーバーはボディの右側にあります。アクセスするには、収納スペースを取り外してください。詳細は第9章を参照してください。

✓あらかじめプレミックスクーラントを用意するか、自分で作成してください(蒸留水と腐食抑制エチレングリコールのアンチフリーズを50%ずつ混合する必要があります)。

✓平らな場所でスクーターをセンタースタンドで支えてください。

✓クーラントレベルは、エンジンが冷えている時に点検してください。

### バイクケア

●指定されたクーラント混合物のみを使用してください。不凍液は冬だけでなく一年中使用することが重要です。冷却水が希釈され過ぎないように、水だけを補充しないでください。

●リザーバタンクを過度に満たさないでください。冷却液のレベルは、MAXのレベルラインのちょうど下にする必要があります。余分な冷却液は、エンジンが熱いときに排出される可能性があるため、吸い出すか排出してください。

●冷却液のレベルが安定して低下する場合は、システムにリークがないか確認してください(第1章を参照)。

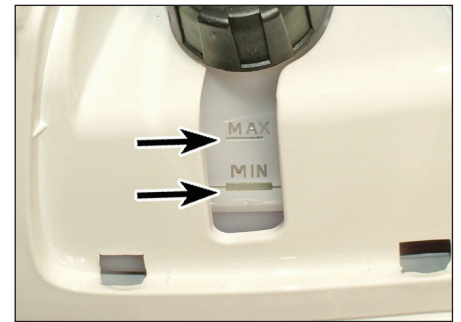
もしリークが見つからない場合で、冷却液のレベルが続けて低下する場合は、Vespaディーラーに依頼して圧力テストを行うことをお勧めします。



**1** 該当する場合は、ねじを緩めてリザーバアクセスパネルを取り外してください。



**2** ボディ内のリザーバにアクセスしてください。-2016年以降のGTS125/150ieモデル



**3** リザーバ内の冷却液のレベルを確認してください。それはMAXとMINのレベルの間にある必要があります(矢印で示されています)。



**3** 液面レベルがMINライン上またはそれ以下の場合、リザーバキャップをゆっくりと緩めてください。-もれるの音が聞こえたら(それはまだシステムに圧力があることを示しています)、音が止まるまで完全にキャップを取り外す前に待ってください。



**4** 規定のクーラント混合物でレベルをほぼMAXラインまで補充し、必要に応じてろうとを使用してください。過剰に入れないでください。リザーバキャップを取り付けます。



**5** 該当する場合は、アクセスパネルを取り付け、下部の突起が正しく位置することを確認してください。



## ブレーキフルードのレベル確認



**警告:** ブレーキ液は目に害を及ぼし、塗装された表面を損傷させる可能性があります。取り扱いや注ぎ込み時には非常に注意が必要で、周囲の表面をウエスで覆ってください。開封してしばらく経過したブレーキ液を使用しないでください。開いていた場合、ブレーキ液は空気中の湿気を吸収し、危険なブレーキ効果の低下を引き起こす可能性があります。

### 始める前に

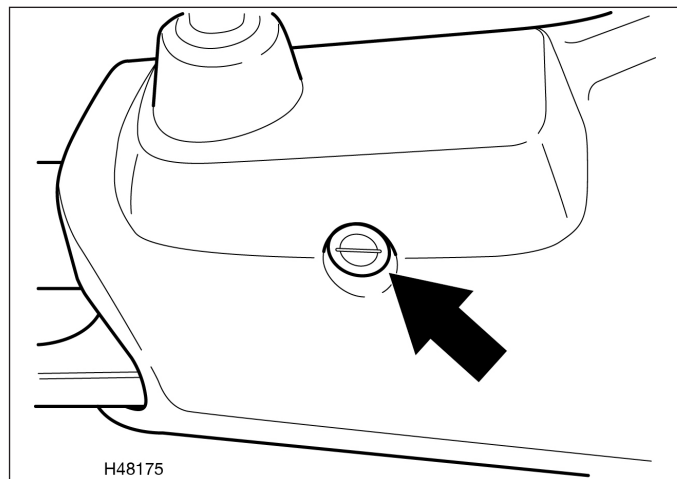
✓ 平らな場所でスクーターをセンタースタンドで支えます。ブレーキリザーバができるだけ水平になるまでハンドルを回します - スクーターにリアディスクブレーキが装備されている場合は、両方

のリザーバを確認することを忘れないでください。  
 ✓ DOT4ブレーキ液の使用を確認してください。  
 ✓ 補充が必要な場合は、リザーバの周りにウエスを巻いて、こぼれた液体が塗装またはプラスチックの表面に触れないようにしてください。もし液体がこぼれた場合は、直ちに冷水で洗い流してください。

### バイクの手入れ

● ブレーキパッドが摩耗すると、ブレーキマスターシリンダーリザーバ（複数ある場合）内の液体が減少します。液体のレベルが低い場合は、ブレーキパッドの摩耗を確認してください（第1章を参照）、必要に応じて新しいものに交換してから、リザーバを補充してください（第8章を参照）。新しいパッドが取り付けられたら、調整がまだ必

要かどうかを確認してください。ピストンがキャリパーに押し戻されてパッドの追加の厚みに対応すると、一部の液体がリザーバに戻されます。  
 ● リザーバを繰り返し調整する必要がある場合、これはシステムのどこかで液体が漏れている可能性の兆候であり、すぐに確認すべきです。  
 ● ブレーキホースと部品からの液体漏れの兆候を確認してください。見つかった場合は即座に修理してください。  
 ● マシンに乗る前にブレーキの動作を確認してください。システムに空気があるという兆候がある場合（レバーがもっさりしている感じ）、第8章で説明されているようにブレーキのエアー抜きをしてください。



H48175

### 1 チェック - LX、S、Sprint、Primavera、GTS125/150ieおよびGTS Super 300ie 2016年モデル以降

レバーがフロントハンドルバーのカバーに取り付けられている場合、リザーバ本体のウィンドウで液体レベルを確認します（矢印で指示されています）。ウィンドウで液体レベルを見れる必要があります。見えない場合は、フロントハンドルバーのカバーを取り外して（第9章を参照）、次にステップ7から10に従ってください。



### 2 チェック - GTS 2005～2015年モデル

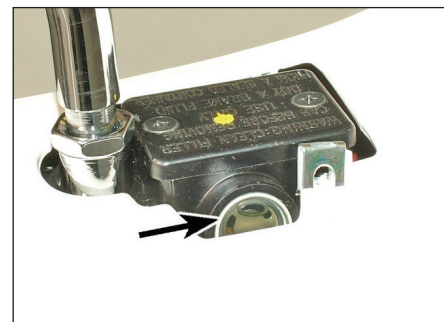
各リザーバアクセスパネルのミラーシステムのラバーグロメットを押し込み、システムを上スライドさせます。



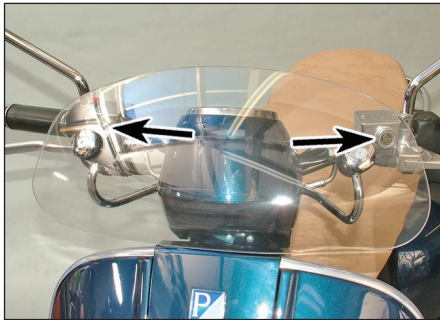
### 3 アクセスパネルのネジを緩めてください。



### 4 その後、パネルをずらしてシステムを上スライドさせ、テープからラバーグロメットを使用して固定してください。



### 5 リザーバボディの窓（矢印で示されている）内の液体レベルを確認してください。窓に表示されている必要があります。それが見えない場合は、手順7から10に従ってください。



**6** チェック - GTV, Sei Giorni 300, GTおよびLXVモデル

各リザーバーボディのウィンドウ(矢印で示されています)に液体のレベルを確認してください。ウィンドウに表示されている必要があります。それが見えない場合は、手順7から10に従ってください。



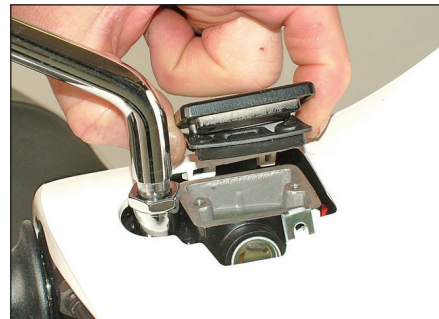
**7** トップアップ - すべてのモデル  
リザーバカバーのネジを外し、カバーとダイヤフラムを取り外します。



**8** 新しい清潔なDOT4油圧フルードで補充し、レベルが窓の上になるようにします。過度に補充しないようにし、こぼれを避けるために注意してください(ページ0.12の警告を参照)。



**9** ティッシュでダイヤフラムから湿気を拭き取ります。



**10** カバーを取り付ける前に、ダイヤフラムが正しくはめ込まれていることを確認してください。カバーをネジで固定します。モデルに応じて、ハンドルカバーまたはアクセ スパネルを取り付けます。

## サスペンションとステアリングのチェック

●フロントとリアのサスペンションが、ガタがなくスムーズに動くことを確認する。

●ハンドルが左いっぱいから右いっぱいまでスムーズに動くことを確認してください。

## 法的および安全点検

### 照明と信号

- ヘッドライト、テールライト、ブレーキライト、計器灯、ウィンカーが正しく機能しているかを確認するために1分間かけてください。
- ボタンが押されたときにホーンの音が鳴るか確認してください。
- 英国では、mphで表示された動作するスピードメーターは法定要件です。

### 安全性

- スロットルグリップがすべてのステアリングボ

ジションでスムーズに回転し、離すときにしっかりと閉じるか確認してください。

- スタンドのリターンスプリングが、スタンドが引き込まれたときに確実に保持されていることを確認してください。
- 両方のブレーキが正しく作動し、解放されるときには自由になることを確認してください。

### 燃料

- これは明らかなことのように思えるかもしれませんが、旅行を完了するために十分な燃料があ

るかどうかを確認してください。燃料ゲージや警告灯がタンクの燃料レベルが低いことを示すまで給油を待たないでください。

- もし漏れの兆候を見つけたら、直ちにその原因を修復してください。

- 正しいグレードの無鉛ガソリンを使用してください。最低91オクタン( RON)が必要です。イギリスのプレミアム無鉛の標準評価は95オクタンです。



## タイヤ点検

### 正しい圧力

- タイヤが冷えている状態で確認する必要があります。走行直後ではないでください。低いタイヤ圧は、タイヤがリム上で滑るか外れる原因となります。高いタイヤ圧は異常なトレッドの摩耗と安全でないハンドリングを引き起こします。
- 正確な圧力計を使用してください。多くのガソリンスタンドのゲージは不正確です。自分で購入する場合は、できるだけ高品質のゲージを選ぶようにしてください。
- 適切な空気圧はタイヤの寿命を延ばし、最大の安定性と乗り心地を提供します。
- ご使用のモデルの適正タイヤ空気圧については、表をご参照ください。

LX, LXV および S モデル

	Front	Rear
ライダーのみ	23 psi (1.6 kgf/cm <sup>2</sup> )	29 psi (2.0 kgf/cm <sup>2</sup> )
ライダーと同乗者	23 psi (1.6 kgf/cm <sup>2</sup> )	33 psi (2.3 kgf/cm <sup>2</sup> )

GTS, GTS Super, GTV, GT and Sprint モデル

	Front	Rear
ライダーのみ	26 psi (1.8 kgf/cm <sup>2</sup> )	29 psi (2.0 kgf/cm <sup>2</sup> )
ライダーと同乗者	26 psi (1.8 kgf/cm <sup>2</sup> )	32 psi (2.2 kgf/cm <sup>2</sup> )

Primavera

	Front	Rear
ライダーのみ	23 psi (1.6 kgf/cm <sup>2</sup> )	26 psi (1.8 kgf/cm <sup>2</sup> )
ライダーと同乗者	23 psi (1.6 kgf/cm <sup>2</sup> )	29 psi (2.0 kgf/cm <sup>2</sup> )

### Tyre care

- タイヤに切れ目、裂け目、打ち込まれた釘やその他の鋭利な物、そして異常な摩耗がないか注意深く確認してください。異常に摩耗したタイヤでスクーターを運転することは非常に危険であり、牽引力とハンドリングに直接影響を与えます。
- タイヤバルブの状態を確認し、ダストキャップが取り付けられていることを確認してください。
- タイヤの溝に埋まった石やその他の物体を取り除いてください。そのままにしておくと、最終的に貫通してパンクの原因となる可能性があります。もし釘や金属片があれば、それらを取り外し

た後に穴からの空気漏れがないか確認してください(穴に石鹸水を塗ると、空気が漏れている場合に泡立ちます)。また、数時間後にタイヤの空気圧も確認してください。どんなに遅いパンクでも対処する必要があります。

- タイヤの損傷が明らかでない場合や説明できない空気圧の減少がある場合は、直ちにタイヤの取り付け専門家のアドバイスを求めてください。

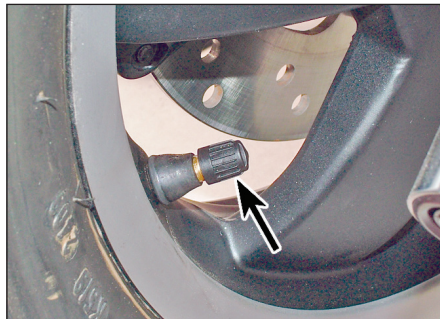
### タイヤのトレッドの深さ

- 執筆時点では、イギリスの法律では、トレッドの深さはタイヤ全体の3/4にわたって少なくとも1mm以上でなければならず、ツルツルになって

いないことが求められています。ただし、多くのライダーは、安全な限界として最低でも2mmのトレッド深さを考えています。ベスパは、前輪が最低1.5mm、後輪が最低2mmを推奨しています。お住まいの国のタイヤトレッドに関する法規を確認してください。

- 現在、多くのタイヤにはトレッド溝に摩耗インジケーターが組み込まれています。タイヤの側面にある場所のマーキング(通常、矢印、三角形、または文字のTWI)を確認して、トレッドがこれらのバーにまで摩耗している場合はタイヤを交換してください。

バルブのダストキャップ(矢印で示されています)



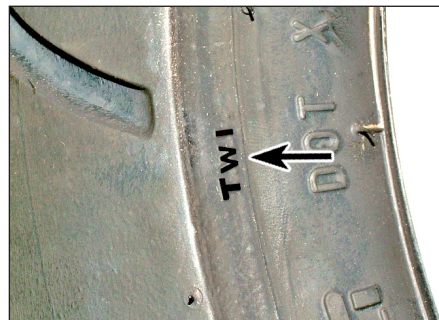
1 を取り外し、圧力を確認した後に取り付けを忘れないでください。



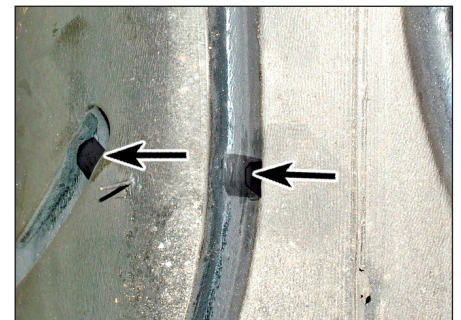
2 タイヤの圧力は、タイヤが冷えているときに確認してください。



3 トレッドの深さは、トレッド深さ計を使用してタイヤの中央で測定してください



4 タイヤトレッドの減り具合を示すインジケーターバーの位置を示すマーキング(この場合は文字TWI)(矢印で示されています)



5 およびトレッド溝内のインジケーターバー(矢印で示されています)。