manual de instrucciones

para el uso correcto y cuidado de su



IMPORTANTE

combustible Director de como combustible para su Siambretta 48, una mezcla de nafta común y aceite SAE 30 en esta proporción: 94% nafta, 6% aceite. Para los primeros 500 Km. la proporción prescripta es la siguiente: 92% nafta, 8% aceite. Agite el combustible siempre que se disponga a andar en su Siambretta, y ésta haya permanecido mucho tiempo detenida.

ACELERACION EN VACIOPara que el motor no sobrepase su régimen normal de revoluciones, evite las aceleradas cuando tenga apretada la palanca de embrague, o cuando la máquina no esté en movimiento; no acelere demasiado en primera.

manual de instrucciones

para el uso correcto y cuidado de su



El Serviclub Siambretta

Avenida Libertador General San Martín 3672 esquina Godoy Cruz

Al entregarle su vehículo, Siambretta le otorga simultáneamente el derecho a utilizar las instalaciones y servicios del Serviclub. El Serviclub es auténtico punto de reunión de los Siambrettistas y sede del Club Siambretta. Allí se organizan, periódicamente, ciclos de enseñanza técnica para difundir los pormenores mecánicos de la máquina. Ud puede asis-



tir si lo desea. Además, en cualquier momento puede cargar la mezcla correcta para su Siambretta, servida directamente por surtidores de YPF. Ud. siempre será bienvenido y recibirá atención preferencial en el Serviclub Siambretta. Aprovéchelo y disfrútelo.



ARA ayudarlo a conocerla más intimamente le ofrecemos, con este Manual, un resumen de sus características y algunos consejos que le serán muy útiles en el manejo y cuidado de la máquina. Recuerde siempre que la performance de su Siambretta 48 será realmente larga y rendidora si Ud. respeta las normas que se recomiendan aquí, preparadas por los mismos técnicos que la diseñaron y construyeron.

Trate de no solicitar esfuerzos excesivos al motor porque en una máquina, como en el organismo humano, los excesos traen dificultades. No sobrepase la velocidad prescripta, ni use la segunda velocidad antes que la primera. Recuerde que la vida del vehículo depende de las partes mecánicas cuya duración está en relación directa con la perspicacia del conductor, con el buen mantenimiento y con el conocimiento —aunque sea superficial— de los principales elementos del motor.

Lea estas páginas detenidamente y evite tocar el motor de su Siambretta sin tener a la vista las instrucciones aquí contenidas. Así Ud. podrá disfrutar siempre de su Siambretta 48 y gustar las innumerables satisfacciones con que durante muchos años lo premiará este servicial vehículo.



Fig. 1

Características generales

Longitud total	1,900 m.	Pendiente máxima:	
Anchura total (en manubrio)	0,620 m.	cn 1 ^a velocidad	20 %
Altura total	1,000 m.	en 2 ⁸ velocidad	10 %
Altura mínima desde el suelo	0,100 m.		
Distancia entre ejes	1,187 m.	MOTOR	
Peso	44 kg.	Monocilíndrico de dos tiempos, en- friado por aire.	
Velocidad máxima: en 1ª	23 km/h.	Cilindrada	47,75 c.c.
Velocidad máxima: en 2ª	50-55 km/h.	Diámetro cilindro	40 mm.
Consumo a velocidad económica:		Recorrido Relación de compresión	38 mm.
(35 km/h.)	1 litro de mezc.	Potencia máxima	1,7 HP
	cada 80 km.	Régimen del motor correspondiente	5.000 r.p.m.
Capacidad del tanque Autonomía a velocidad económica	2,700 litros, 200 km.	Cilindro de fundición especial, de al desgaste.	

Cabeza de cilindro, de aleación liviana especial, fundida bajo presión.

Pistón fundido, de aleación liviana.

Biela de acero, de alta resistencia con cojinete a rodillos.

Cigüeñal compuesto, montado sobre cojinetes a bolillas.

Lubricación por mezela (6 % de aceite mineral SAE 30).

Carburador Dell'Orto T5-11S con purificador de aire y silenciador de aspiración incorporado en el bastidor. Difusor de 11 mm. de diámetro y pulverizador de 62/100 mm.

Alimentación por gravedad.

Encendido a magneto alternador con bobina de alta tensión externa. Regulación del avance con motor parado.

Bujía lateral, de grado térmico 240 (escala Bosch).

Puesta en marcha mediante uno de los pedales y válvula descompresora sobre el cilindro. Relación de transmisión pedales/cigüeñal: 1/25,44.

EMBRAGUE

Un solo disco en baño de aceite, el embrague tiene también funciones de volante proporcionando uniformidad en la marcha del motor.

Control manual por medio de una palanca colocada sobre el manubrio, a la izquierda, con dispositivos reguladores al lado de la palanca (véase fig. 1).

CAMBIO DE VELOCIDAD

De dos velocidades con engranajes en acople permanente en baño de aceite. Acoplamiento a engranaje frontal corredizo, comandado con la empuñadura giratoria a la izquierda del manubrio y transmisión flexible.

Indicador de posición de marcha al costado de la empuñadura.

Relaciones cigüeñal/piñón cadena:

1³ velocidad 8,11/1 2³ velocidad 4,05/1

TRANSMISION

Entre el motor y la caja de velocidades a engranajes y entre la caja de velocidades y la rueda posterior a cadena. Relaciones totales de transmisión:

1ª velocidad 26,16/1

2ª velocidad 13,1/1

Posibilidad de marcha a pedal con motor parado y dispositivo para separación interna del grupo embrague-motor del cambio, con el fin de reducir el esfuerzo de marcha (ver fig. 6).

Relación de transmisión: pedales/rueda trasera:

1ª velocidad 1/0,97

2ª velocidad 1/1,94

CUADRO HORQUILLAS

Cuadro a viga única, en forma de cuna en chapa estampada y soldada en gas neutro, incorporando el tubo de la dirección, el soporte del asiento y la mitad del guardabarro posterior.

Estructura de gran rigidez y seguridad, con soportes integrales para el motor, el tanque y el portaequipajes. Horquillas, anterior y posterior, en chapa estampada, de sección cerrada indeformable.

SUSPENSION

Delantera: (ver fig. 1). Por balancines portarrueda oscilantes, que accionan mediante la interposición de un pistón sobre resortes helicoidales de paso variable encerrados entre los brazos de la horquilla. Un tapón de goma limita el recorrido inferior de los balancines.

Trasera: (ver fig. 1). A horquilla oscilante y resortes helicoidales de paso variable, encerrados entre dos tubos telescópicos situados a los costados de la rueda. Con la adopción de los resortes de paso variable en la suspensión se obtiene una mejor acción de la amortiguación al variar la carga y una marcha confortable aun en caminos de superficie irregular.

RUEDAS

A rayos con perno embutido, fácil de desmontar. La corona de la cadena sobre la rueda posterior está unida a la maza por medio de bulones. Neumáticos de sección 2 × 22". Presión de aire: delantera 1.5 kg/cm.² (21,5 lb/pulg.²); trasera 2.5 kg/cm.² (33,5 lb/pulg.²).

FRENOS

Laterales a expansión. El delantero accionado por palanca en el manubrio a la derecha; el trasero a contrapedal, vale decir dando impulso sobre los pedales hacia atrás. No ejercitar tal presión sin necesidad durante la marcha, porque se provocaría la detención imprevista y peligrosa del vehículo.

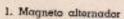
SISTEMA ELECTRICO

Alimentado a corriente alternada con magneto alternador de 6 V - 18 W.

Farol delantero sobre el manubrio con lámpara de dos filamentos 6 V - 15 - 15 W, farolito rojo sobre el guardabarro trasero con bombita 6 V - 3 W. Comando de luces con conmutador a palanca sobre el manubrio a la izquierda (ver fig. 4). El botón de la bocina está en combinación con el conmutador de luz. (Ver diagrama del Sistema Eléctrico).

Sistema eléctrico

Posiciones de la palanca del conmutador



- 2. Conmutador de luces
- 3. Farol
- 4. Lámpara de dos filamentos
- 5. Faralito trasero
- 6. Bocina
- 7. Botón para la bocina
- 8. Bobina alta tensión
- 9. Bujía de encendido

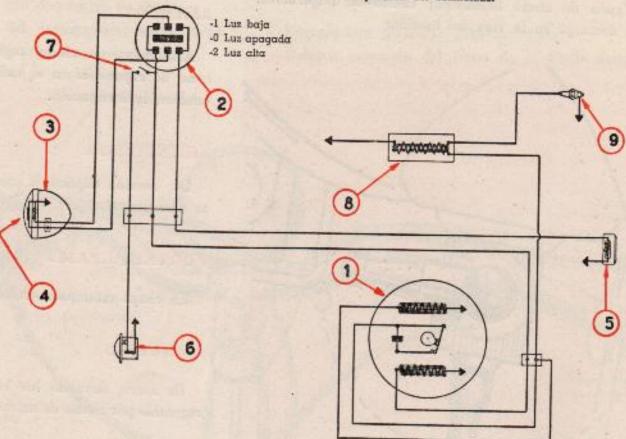
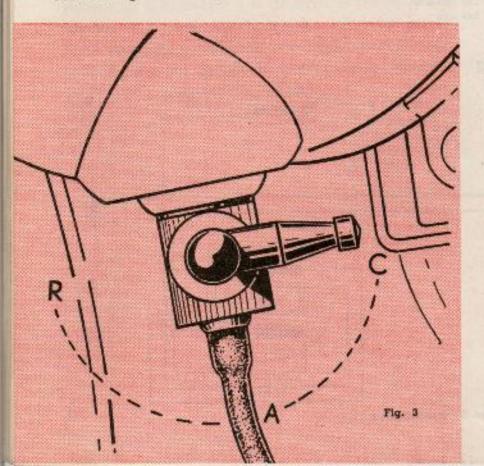


Fig. 2 - Instalación eléctrica

TANQUE

Montaje flexible sobre el bastidor por medio de cojinetes de goma, debajo del asiento.

Tapón de cierre hermético; cañito de respiración, con descarga en la viga del bastidor.



Capacidad: 2,700 litros comprendida la reserva de 0,300 litros. Robinete de tres vias: (Ver fig. 3).

C - Cerrado. A - Abierto. R - Reserva.

ASIENTO

Anatómico, de altura regulable por medio de un cono de expansión en el caño, siendo posible regular también la inclinación.

SILENCIADOR

De sección elíptica, a contracorriente con alto efecto silenciador.

PORTAEQUIPAJES

En chapa estampada, colocado detrás del asiento.

MANUBRIO

De acero, llevando los varios comandos. De altura regulable por medio de un cono de expansión en el caño.

COMANDOS EN EL MANUBRIO

(Ver fig. 4)

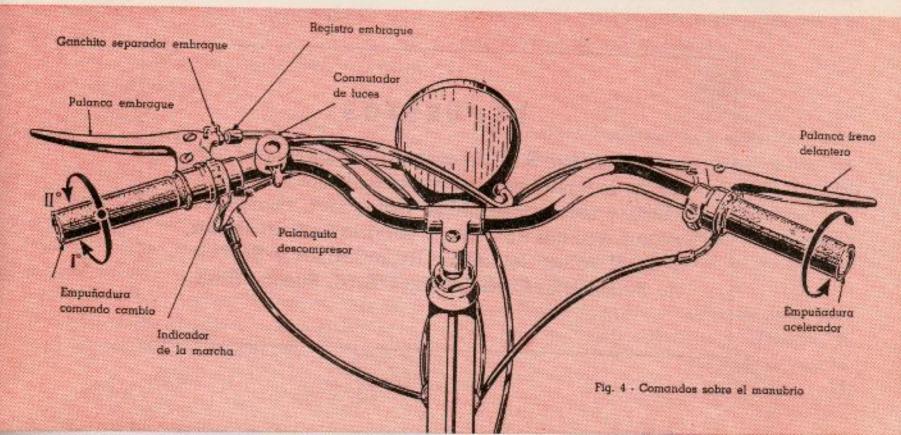
A la izquierda:

- -Empuñadura giratoria para el cambio de velocidad;
- -Palanca de embrague con dispositivo de registro;
- Palanquita comando del descompresor sobre el cilindro para facilitar la puesta en marcha;

- -Conmutador comando luces con botón para la bocina;
- Ganchito sujetador del embrague para marcha con pedales solamente.

A la derecha:

- -Empuñadura giratoria para acelerador;
- -Palanca comando del freno de la rueda delantera.



HERRAMIENTAS

- —1 llave fija múltiple con destornillador;
- -1 llave doble tubular;
- -1 llave para tornillos guardados en la caja apropia-

- da, colocada en la parte posterior del portaequipaje;
- —1 inflador de gomas colocado en el portaequipajes. La máquina está provista de una manija apropiada para facilitar su transporte.

REPUESTOS

Siambretta, S.A.I.C., asegura la más amplia provisión de repuestos y accesorios legítimos de fábrica. Usted puede conseguirlos visitando a cualquiera de sus Agentes de Venta y Servicio en todo el país y en el Taller Central de Reparaciones y Servicio de Siambretta, Cochabamba 856/58, Buenos Aires.

Instrucciones para el uso

La Siambretta 48 es un vehículo fácil y sencillo de guiar y en poco tiempo se llega a dominar el uso de sus comandos y de sus dispositivos para obtener el buen funcionamiento de su motor y una marcha de plena seguridad.

Los cuidados que requiere son limitados y no exigen práctica especial alguna.

PRECAUCIONES PARA EL EMPLEO DE LA MAQUINA NUEVA

Durante el período de ablande usar nafta de buena calidad. Las detonaciones producidas por una nafta de calidad inferior son particularmente perjudiciales para un motor nuevo. En los primeros 800 km. de recorrido, durante los cuales se crea esa adaptación recíproca entre las partes mecánicas en movimiento, es de máxima importancia no sobrepasar la velocidad de 35-40 km/h. ni

subir pendientes con el acelerador completamente abierto.

Las partes bien adaptadas de un motor ablandado de manera apropiada aseguran la plena eficiencia y la larga duración de su funcionamiento.

MEZCLA CARBURANTE

Para el reaprovisionamiento de la mezcla destornillar el tapón sobre el tanque, teniendo cuidado de atornillar-lo bien después de la carga. Se recomienda el empleo de una buena nafta mezclada al 8 % en volumen para los primeros 800 km. y sucesivamente a no menos del 6 % con aceite mineral flúido que corresponda a la clasificación SAE 30.

Es indispensable mezclar bien el aceite con la nafta para tener una buena carburación y lubricación. Es (Continúa en pág. 16)

DIAGRAMA DE L

Mantenimiento periódico

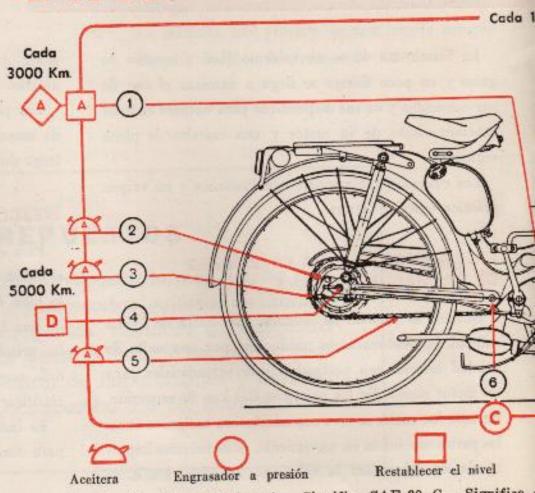
Puntos a lubricar:

(1) Cambio de velocidad: efectuar el primer recambio después de los primeros 500 km. SAE 30 (en los meses de verano o en zonas calurosas usar el SAE 50). (2) Perno de la leva de mando de las zapatas internas del freno trasero. (3) Articulación cable freno trasero. (4) Maza rueda trasera. (5) Cadena. (6) Bujes del brazo de suspensión trasero. (7) Perno de los balancines portarrueda delantera. (8) Maza rueda delantera. (9) Articulación cable freno delantero. (10) Perno de la leva de mando de las zapatas internas del freno delantero. (11) Articulaciones palancas y comandos sobre el manubrio (freno delantero — embrague, cambio — acelerador).

C - Tapón caja de cambio para entrada de aceite.

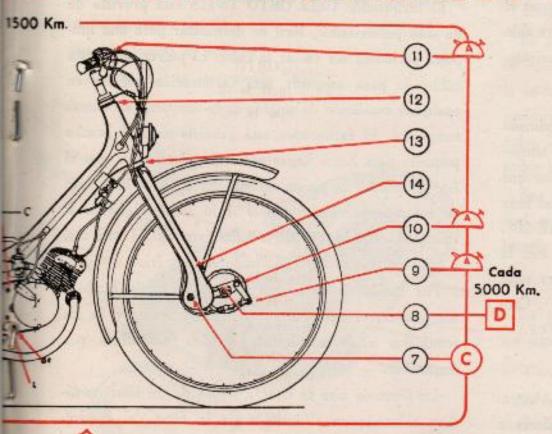
L - Tapón caja de cambio para nivel de aceite.

S - Tapón caja de cambio para descarga de aceite.



Explicación de los símbolos: A - Significa SAE 30. C - Significa

LA LUBRICACION



Instrucciones para Talleres

En las revisiones atenerse a las normas indicadas a continuación:

- Las partes correspondientes a (2), (3), (9),
 (10), (11) cuando se arman deben ser lubricadas con grasa para cojinetes.
- 2 Las partes correspondientes a (12), (13) cojinetes a bolillas de la dirección, deben ser lubricadas, cuando se arman, con grasa para chasis.
- 3 Los resortes de la suspensión delantera en (14) contenidos en los brazos de la horquilla deben ser engrasados, cuando se arman, con grasa para chasis. El hueco del pistón que sirve de guía a los resortes debe llenarse con la misma grasa.

Renovar el aceite

rasa para chasis. D — Significa grasa para cojinetes.

(Viene de la pág. 13)

oportuno agitar la mezcla en el tanque antes de usar el vehículo. No alimentar el motor con nafta que haya sido mezclada en proporciones inferiores a las prescriptas.

LUBRICANTES

En la caja de cambio se usa el mismo aceite indicado para la mezcla. En los meses de verano, con la temperatura clevada, se aconseja un aceite más viscoso que corresponda a la clasificación SAE 50; en climas muy fríos se aconseja usar un aceite extra flúido (SAE 20).

El carter motor, que forma una sola unidad con la caja de velocidades, lleva los tapones apropiados para descarga, carga y el nivel del aceite (ver fig. 9). Cantidad de aceite para el reaprovisionamiento: 400 c.c.

BUJIAS

Montar la bujía con la debida inclinación. Asegurarse de intercalar la junta. Hay que atornillarla a mano, puesto que la llave sólo debe servir para la fijación final.

CARBURADOR

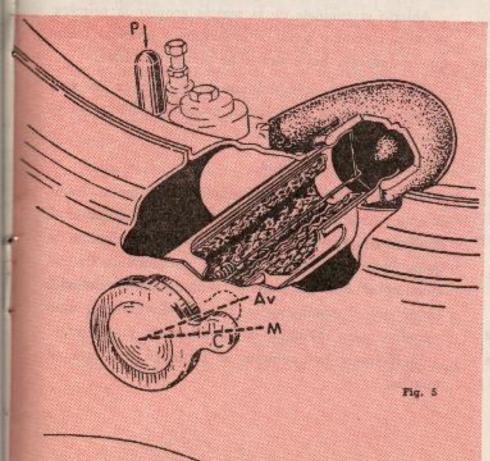
El carburador DELL'ORTO T5-11S está provisto de un solo pulverizador, fácil de desmontar para una limpieza periódica sin vaciar la cuba. El pulverizador está calibrado para asegurar una carburación regular en cualquier condición de empleo de la máquina, en climas templados. El carburador está provisto de una bomba pequeña para hacer llegar nafta al pulverizador con el fin de facilitar la puesta en marcha en frío. Para esto es suficiente accionar con el dedo sobre el botón P existente sobre la tapa de la cuba (ver fig. 5) una vez, o también más veces si el tiempo es muy frío.

Por medio de la misma bomba se puede también efectuar un enérgico lavado del pulverizador y de los conductos si eventualmente quedan obstruidos por impurezas.

La toma de aire se hace a través de un filtro metálico colocado en el interior de la cuna del cuadro. Con este sistema se obtiene una buena reducción del ruido de admisión. Un dispositivo a manecilla, manejable desde afuera, permite reducir el pasaje del aire a través del filtro para facilitar la puesta en marcha con motor frío (ver fig. 5).

Para la puesta en marcha:

Manecilla C en la posición "AV".



Para la marcha normal:

Manecilla C en la posición "M".

Es aconscjable que para los períodos en los cuales la "Siambretta 48" permanezca inactiva (sobre todo si se trata de un largo período), no haya mezcla en el carburador para evitar que el aceite, que se separa, al cabo, de la nafta, provoque la obstrucción del pulverizador haciendo más difícil la puesta en marcha.

Sea como fuere, después de un período de inactividad, convendrá, antes de utilizar la máquina, agitar la mezela en el tanque.

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

La puesta en marcha puede obtenerse con uno de los siguientes procedimientos:

a) Con la máquina parada:

Es necesario que uno de los pedales se encuentre en posición hacia lo alto a fin de que, bajo la presión del pie, pueda realizar el mayor recorrido posible hacia abajo para imprimir la necesaria rotación al motor. Si ninguno de los dos pedales está en tal posición, se tira la palanca del embrague y se aprieta con el pie sobre un pedal vuelto hacia adelante hasta que el otro se coloque en la posición indicada.

- Abrir el robinete de la nafta del tanque llevando la manecilla a la posición "A" abierto (ver fig. 3).
- Desviar la manecilla externa C, sobre el toma de aire,
 a la posición "AV" de puesta en marcha (ver fig. 5).
- Comprobar sobre el indicador si la caja de velocidades está en la posición de punto muerto, entre la. y 2a. velocidad.
- Levantar la válvula de descompresión, empujando hacia adelante la manecilla M situada a la izquierda del manubrio (ver fig. 4).
- Dar un impulso enérgico al pedal en posición adecuada y soltar la manecilla del descompresor.

Una vez en marcha el motor hacer volver la manecilla C sobre el toma de aire a la posición "M" de marcha (ver figura 5). Si la puesta en marcha es dificultosa, hacer llegar mezcla al difusor del carburador apretando con el dedo dos o tres veces el pulsador P de la bomba colocada sobre la tapa del carburador mismo.

b) Con salida a pedales

Abierto el robinete de la mezcla acoplar la primera marcha, separar a fondo el embrague y pedalear hasta que el vehículo haya alcanzado cierta velocidad.

Soltar entonces progresivamente la palanca del embrague y abrir un poco el gas, pedaleando hasta que el motor se ponga en marcha.

c) Con salida a impulsión

Acoplar la primera velocidad, separar a fondo el embrague y haciendo fuerza sobre el manubrio, empujar el vehículo con energía. Después de pocos pasos soltar de golpe la palanca del embrague y se habrá impulsado entonces al motor a ponerse en movimiento rotatorio. Luego que el motor esté en marcha, desembragar nuevamente, poner el cambio en punto muerto y acelerar.

Si el motor está caliente, se facilitará la puesta en marcha.

CAMBIO DE MARCHA

El comando se efectúa a mano, accionando sobre la empuñadura izquierda del manubrio (ver fig. 3). En marcha ya el motor, tirar a fondo la palanca del embrague acoplada a la empuñadura del cambio y hacer girar esta última hacia adelante hasta engranar la primera velocidad, como lo señala el indicador al costado. Una vez engranada la velocidad, soltar suavemente la palanca del embrague y acelerar progresivamente el motor girando hacia atrás la empuñadura derecha del acelerador.

Para pasar a la 2a. velocidad cortar primero el gas, haciendo girar primero la empuñadura hacia adelante hasta el fin del recorrido, accionar después la palanca del embrague y hacer girar hacia atrás la empuñadura del cambio hasta acoplar la marcha; soltar entonces gradualmente el embrague y acelerar el motor.

Para los cambios inversos de velocidad durante la marcha, cortar sólo parcialmente el gas y accionar en seguida el embrague y el cambio como se ha descripto arriba. Pasar de la 2a, a la 1a, velocidad cuando la máquina ha perdido cierta velocidad, de manera que el acoplamiento en el cambio se produzca sin tironeos.

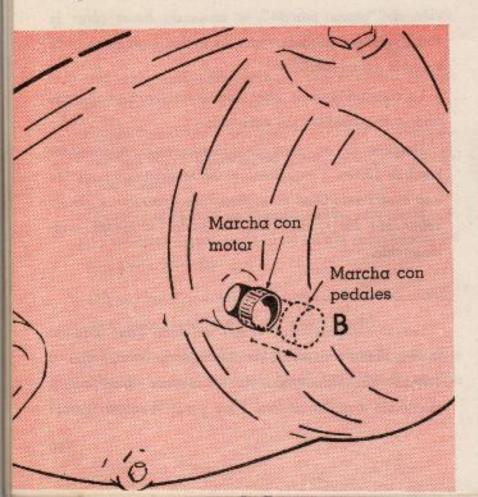
Para llevar el cambio de la 1a, velocidad a la posición de "punto muerto" es necesario hacer girar la empuñadura a medio recorrido entre la primera y la segunda velocidad.

La regulación de la velocidad se efectúa maniobrando sólo la empuñadura del acelerador.

Después de un poco de práctica estas operaciones resultan fáciles y espontáneas. Se recomienda pasar de una a otra velocidad en el momento oportuno, a fin de evitar que las revoluciones del motor se eleven excesivamente.

DETENCION DEL VEHICULO

Cerrar completamente el gas haciendo girar a fondo la empuñadura derecha, desembragar y frenar; con el vehículo parado con el motor al mínimo, hacer volver el cambio a punto muerto. Para parar el motor apretar hacia adelante la manecilla "M" del manubrio para levantar la válvula de descompresión sobre el cilindro, o bien con el vehículo parado y con el motor al mínimo, acoplar la la. velocidad y frenando soltar de golpe la



palanca del embrague. De tal manera, el motor se detendrá. Poner después el cambio en punto muerto.

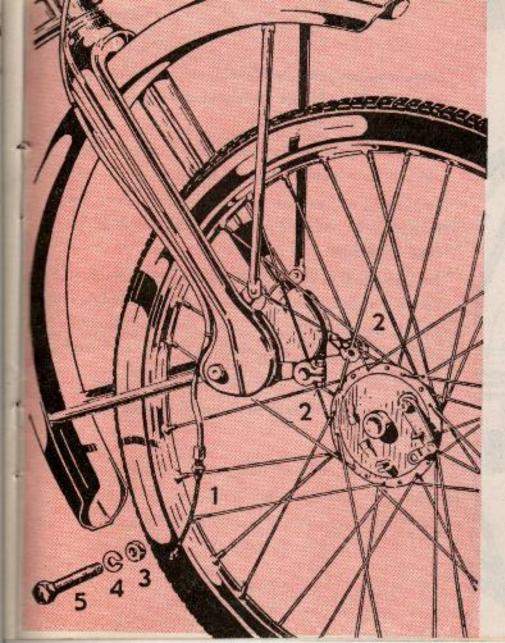
MARCHA A PEDALES CON MOTOR PARADO

Tirar hacia afuera el botón B sobre el cárter motor, lado del carburador (ver fig. 6), para separar internamente el grupo embrague-motor del cambio, acoplar después una de las dos velocidades y pedalear como si fuese una bicicleta corriente. Para retomar la marcha con el motor, empujar el botón hacia adentro.

La marcha a pedales se puede también efectuar bloqueando la palanca del embrague en posición de desembrague por medio del gancho que se encuentra en el manubrio, pero con el empleo del botón nombrado arriba la marcha es más fácil.

DESMONTAJE DE LAS RUEDAS

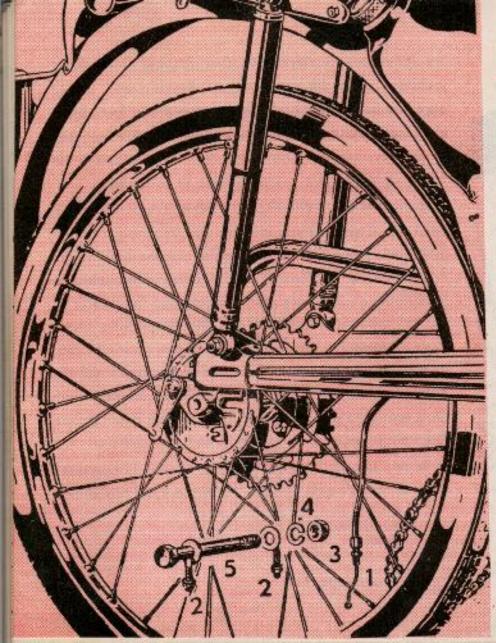
Rueda delantera (ver fig. 7): Desconectar primero de la palanca correspondiente el cable del freno (1) y aflojar los tornillos sobre las grampas del extremo de



los balancines portarrueda (2); después destornillar la tuerca retén del perno (3) y sacarlo junto con la arandela de presión que se encuentra abajo (4). Liberado así el perno (5), se sacará, con suave presión sobre el extremo roscado, completamente de la maza y la rueda quedará libre y separada de la horquilla.

Rueda trasera (Ver Fig. 8): Separar primero de la palanca correspondiente el cable del freno (1), destornillar dos vueltas la tuerca retén del perno de la rueda (3) y aflojar las tuercas de las dos varillas tensores para cadena (2) hasta que éstos puedan desconectarse de sus asientos sobre la horquilla; destornillar luego completamente la tuerca retén del perno y sacarlo junto con la arandela de presión que se encuentra debajo (4). Liberado así el perno (5), saldrá completamente de la maza, quedando separada la rueda de la horquilla; desmontar luego de la corona dentada la cadena.

Al reinstalar la rueda, regular la tensión de la cadena como se indica en el capítulo "Mantenimiento periódico".



ADVERTENCIA

- Después de los primeros 500 Km. de recorrido, cambiar el aceite de la caja de velocidades previo lavado del interior con kerosene.
- La descarga debe hacerse con el motor caliente, para asegurar la completa salida del aceite usado.
- Es también conveniente examinar, después de tal recorrido, si es necesario apretar los bulones de la cabeza de cilindro.
- No hacer girar el motor sin la tapa externa, lado magneto alternador, para evitar que la grasa de la lubricación de la cadena o el polvo penetren entre los contactos del ruptor, perjudicando el funcionamiento regular.

Fig. 8

Conservación periódica

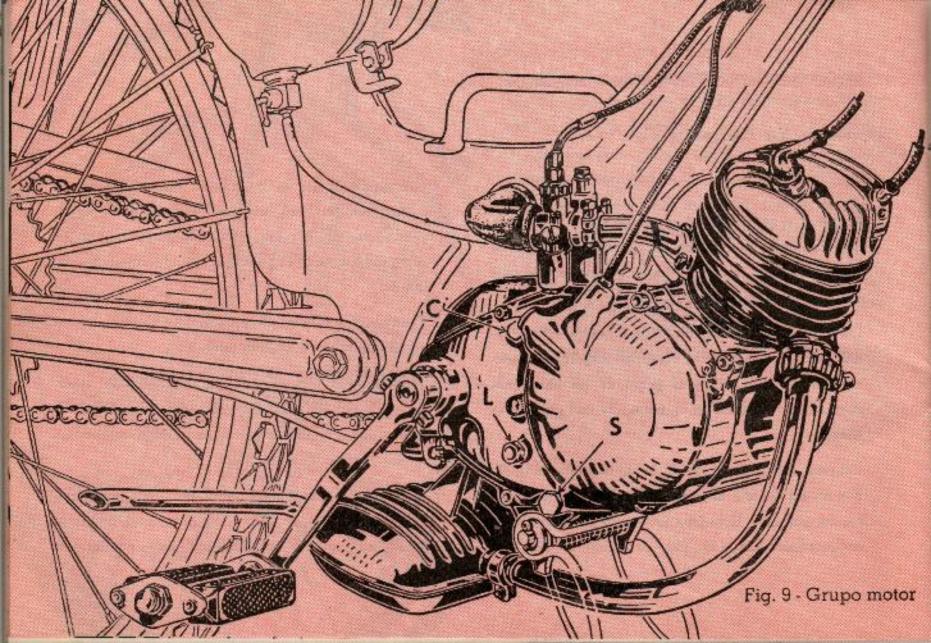
Lubricación. Ver diagrama en págs. 16-17.

CADA 1,500 Km.

- Verificar y restablecer el nivel del aceite en la caja de velocidades en el punto (1), agregando aceite en el agujero C (ver fig. 9) hasta que se le vea salir por el orificio del tapón L.
- Lubricación por medio de los engrasadores apropiados para los bujes en el brazo de suspensión posterior en el punto (6) y el perno de los balancines portarrueda delantera en el punto (7) con grasa para chasis.
- Lubricar con pocas gotas de aceite de motor SAE 30 por medio de una aceitera, todas las otras articulaciones, pernos y la cadena indicados en el diagrama en los puntos (2), (3), (5), (9), (10) y (11).

CADA 3.000 Km.

- Cambiar el aceite de la caja de velocidades con el motor caliente. Para descargar el aceite sacar el tapón S (ver fig. 9); echar aceite luego en la caja por el agujero C, hasta que salga por el orificio del tapón L.
- Desmontar y limpiar el carburador y el filtro que se encuentra sobre la toma de aire.
- Desmontar el silenciador, separarlo del caño de escape y, a través de las aberturas adecuadas, limpiarlo internamente quitando las incrustaciones carbonosas de sus paredes y diafragmas.
- Desmontar la cadena en el punto (5), sumergirla primero en baño de aceite y kerosene para limpiarla y después en el de grasa para cadena, previamente



calentado, de manera que ésta penetre entre los rodillos.

Verificar de paso, el estado de desgaste de cada eslabón.

CADA 5.000 Km.

Desmontar las mazas de las ruedas en los puntos (4) y (8), limpiarlas y llenar los alojamientos de los conos a bolilla con grasa para cojinetes.

De paso engrasar también los pernos de las levas de mando de las zapatas internas de los frenos.

Desmontar la cabeza y el cilindro motor y quitar las incrustaciones de la culata, de la parte superior del pistón y del orificio de descarga en el cilindro.

REGULACION DEL ENCENDIDO

El encendido en el cilindro para un funcionamiento regular del motor, está fijado con un avance de 28° (+2 — 0) y correspondiente a una distancia del pistón de su punto muerto superior de 2,7 a 3 mm.

Cada 2.000 Km. verificar si la superficie de los contactos del ruptor en el magneto está lisa y limpia (no oxidada); en caso contrario, reparar el inconveniente operando exclusivamente con limita de corte muy fino. La distancia entre los contactos en la máxima apertura debe ser de 0,4 ± 0,05 mm.; si la distancia es incorrecta, corregir regulando el portacontacto fijo. Para un buen encendido, los electrodos de la bujía deben tener un espacio entre sí de 0,5 a 0,6 mm. y no deben presentar incrustaciones. Para limpiarlos usar tela esmeril muy fina.

REGULACION DE LOS FRENOS

Deben usarse siempre suavemente. Para que el frenado sea rápido y seguro es necesario someterlos periódicamente a verificación y registro, por medio de los tensores, colocados en el extremo inferior de los cables flexibles próximos a las mazas de las ruedas.

REGULACION DE LA TENSION DE LA CADENA

En los primeros 1.000 Km. controlar cada tanto si la cadena ha sufrido alargamientos; la holgura máxima, debe medirse en unos 2 cm. Para la regulación de la tensión, es necesario aflojar una vuelta la tuerca retén del perno de la rueda trasera para liberar al perno en las aberturas de los brazos de la horquilla y atornillar las tuercas de los dos tensores para cadena para hacer retroceder la rueda la distancia necesaria. Antes de apretar nuevamente el perno, verificar si la rueda gira perfectamente en el centro de la horquilla, pues de lo contrario la cadena trabajará torcida y se desgastará rápidamente.

INACTIVIDAD DE LA MAQUINA

En el caso de larga inactividad de la máquina, someterla a limpieza general:

- Descargar completamente la mezcla del tanque y de la cuba del carburador;
- Limpiar el filtro de nafta sobre el tanque;
- Introducir en el cilindro, por el orificio de la bujía, un poco de aceite de motor y hacer girar a mano el cigüeñal dos o tres vueltas para extender una capa de aceite protector sobre las paredes del cilindro;
- Levantar del suelo la máquina, limpiar los neumáticos y desinflar las cámaras;
- Engrasar todas las partes metálicas no esmaltadas con aceite o grasa antióxido;
- Limpiar externamente el motor usando kerosene; lavar, por el contrario, con agua las partes esmaltadas.
 Secar el motor con trapos limpios y las partes esmaltadas con gamuza. El empleo del kerosene sobre las partes esmaltadas es perjudicial, porque les saca el brillo y las daña;
- Cubrir la máquina con una lona.

Inconvenientes, causas y remedios

Para eliminar inconvenientes de funcionamiento del motor, hay que buscar la causa sistemáticamente. Siguiendo las instrucciones, se llegará a localizar la falla y a ponerle remedio.

CAUSA

El motor no arranca o se para en seguida:

La mezcla llega al carburador en forma irregular.

Robinete del tanque cerrado.

Filtro o cañería obstruídos,

Falta de chispa o chispa irregular.

REMEDIO

Controlar y remover la causa que impide la llegada de la mezcla. Reaprovisionar el tanque.

Abrir el robinete.

Limpiar el filtro o las cañerías.

Controlar el contacto del pistoncito en la toma de alta tensión. Afirmar el cable al toma. Ajustar la distancia de los electrodos de la bujía a 0,5 — 0,6 mm,

Limpiar la bujía. Cambiarla si está rota la aislación.

EL MOTOR "GOLPETEA"

Combustible inadecuado.

Autoencendido.

Encendido demasiado avanzado.

Recalentamiento.

EL MOTOR ESTA FALLANDO

Llegada irregular de la mezcla al carburador.

Excesiva separación de los electrodos.

Bujia sucia.

Platinos del ruptor sucios.

EXPLOSIONES EN EL CARBURADOR

Autoencendido por bujía recalentada.

Carbón en la bujía.

EL MOTOR TIENE POCA POTENCIA O SE CALIENTA DEMASIADO

Encendido retardado o defectuoso.

Silenciador y lumbreras de escape tapados parcialmente.

Cabeza mal fijada al cilindro.

Reabastecer con mezcla correcta.

Limpiar la bujía.

Poner a punto el magneto.

Dejar enfriar el motor.

Controlar la llegada de la mezcla.

Restablecer la distancia exacta entre los electrodos.

Limpiar la bujía.

Limpiar los platinos.

Cambiar la bujía por otra que tenga coeficiente térmico más elevado.

Limpiar la bujía.

Poner a punto el encendido.

Limpiar el silenciador y las lumbreras de escape.

Apretar las tuercas de fijación de la cabeza del cilindro.

ESTACIONES DE SERVICIO PARA SU

Siambretta

Cada Agente de Venta y Servicio Mecánico ha sido nombrado especialmente por Siambretta, S. A. I. C. Todos tienen una identificación pública bien visible delante de su local y acreditan un sólido prestigio comercial afirmado en una larga trayectoria de responsabilidad y seriedad.

S. I. A. M. DI TELLA Ltda, Florida 940 - Capital Federal

S. I. A. M. DI TELLA Ltda.

Servicio Mecánico) - Cochabamba 856 - C. Fed.

Bulnes 2730 - Capital Federal

BUXTON Ltda. S. A. Posadas 1245 - Capital Federal

ALBERTO J. ARMANDO S. A. La Piata 2935/47 - Capital Federal

Ing. J. JORGE COPELLO S. R. L. H. Vrigoyen 2350 - Capital Federal

GUIDO TADDIA y Cia. S. R. L. Constitución 2855 - Capital Federal

LORENTE y L. PRIULI S. R. L. Salta 1501 - Capital Federal

J. QUINTANA y Cia. S. R. L. Rivadavia 10200 - Capital Federal

Suc. CESAR E. SALINAS

ALVAREZ y SILVA S. R. L. Av. Pavón 126 - Avellaneda AGOSTI VAGO Y STURLA S. R. L. Av. Meeks 254 - Lomas de Zamora

DRAGO, BERETTA y Cia. S. R. L. Rivadavia 18000 - Morón

MEDINA, CASTELLINO y Cia. S. R. L. Repúb. Oriental del Uruguay 83/85 - San Martín

> ZUNSA, ZUNTINI Hnos S. A. O'Higgins 257 - Bahía Blanca

VISCONTI, MANZI y M. TAGLE S. R. L. 9 de Julio 900 - Córdoba

> CALETA y Cia. Av. Eden 370 - La Falda

GUZETTI y Cia. Calle 8 Nº 979 - La Plata

S. I. A. M. DI TELLA Ltda. Diag. 80 No 701 - La Plata

LUIS PIERANGELI VERA Rivadavia 306 - La Rioja NAVARRO Hnos. Av. Pueyrredón esq. Moreno - Mar del Plata

> JOHN A. WALKER S. A. San Martin 1123 - Mendoza

A. C. R. A. S. R. L. General Paz 963 - Río Cuarto

S.I.A.M. DI TELLA Ltda. Córdoba 1248 - Rosario JOSE TOQUERO S. A. Paraguay 1134 - Rosario

ALBERTO J. CASTILLA S. R. L. Laprida 953 - San Juan

S. A. T. R. A. S. R. L. Junin 138 - San Miguel de Tucuman

B. F. PRONO e Hijos San Gerónimo 2543 - Santa Fe

ARCE, RUIZ y LOPEZ S. R. L. Av. Rojas esq. Salta - Stgo. del Estero

VICTOR F. VIALE Soc. en Com. H. Yrigoyen esq. Mendoza - Villa María

> SOZZANI y LULUAGA Santa Fe 2035 - Martinez

Siambretta

Sociedad Anónima Industrial y Comercial Florida 940 - Buenos Aires