



Manual de Instrucciones

para el correcto uso y cuidado de su

Motofurgón

Siambretta

IMPORTANTE

USO DEL COMBUSTIBLE. Unicamente use como combustible para su Siam-bretta, una mezcla de nafta común y aceite SAE 30 en esta proporción: 95 % nafta, 5 % aceite. La tapa del tanque está provista de una medida equivalente al 5 % de 1 litro. **Para los primeros 500 Km.** la proporción prescripta es la siguiente: 92 % nafta, 8 % aceite, es decir, una medida y algo más de la mitad por cada litro. Agite el combustible siempre que se disponga a usar su Siam-bretta y ésta haya permanecido mucho tiempo detenida.

ACELERACION EN VACIO. Para 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.

INTRODUCCION

El Motofurgón SIAMBRETTA para cargas livianas reúne las características básicas e ideales en su tipo: poco peso, reducido tamaño y diseño cuidadosamente planeado. Se ha logrado así obtener el máximo de provecho, buena velocidad, fácil desplazamiento, mayor espacio para carga útil, y poco costo, tanto en su adquisición como en su mantenimiento.

El Motofurgón SIAMBRETTA presenta entre otras las siguientes ventajas: chasis tubular, puente posterior con semi-ejes desmontables, transmisión al mismo mediante árbol hueco, diferencial con engranajes cónicos encerrados en baño de aceite, suspensión trasera sobre elásticos, frenos traseros con comando hidráulico, y grupo motor-transmisión del tipo montado sobre las Siambrettas

Standard y Especial con las adaptaciones necesarias al distinto trabajo encomendado al Motofurgón.

En sus dos modelos, el Motofurgón SIAMBRETTA cumple "a conciencia" la función específica para la cual ha sido creado: resolver el problema del transporte liviano con **rapidez, eficacia y economía**. Este pequeño MANUAL suministra en la forma más sintética y accesible la información útil y las instrucciones prácticas para el mejor aprovechamiento del Motofurgón SIAMBRETTA, su puesta en uso y mantenimiento. Para una información complementaria o para resolver cualquier dificultad, los interesados cuentan con la mejor atención y el oportuno consejo del Agente Autorizado Siambretta.

MOTOFURGON "SIAMBRETTA" 125-C.C.

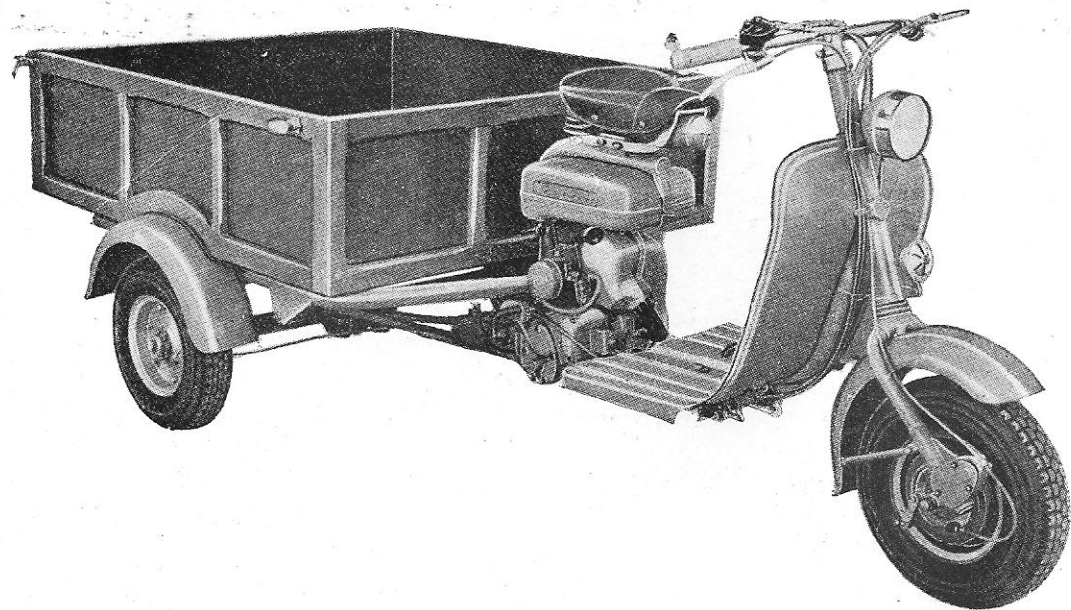


Fig. 1

Con cajón bajo y parte trasera con puerta abatible

MOTOFURGON "SIAMBRETTA" 125-C.C.

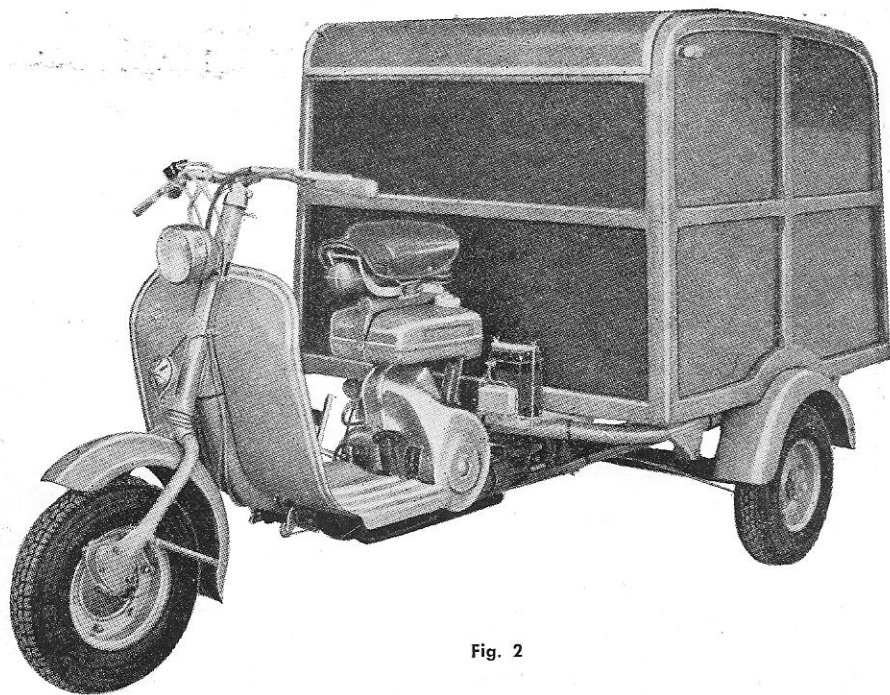
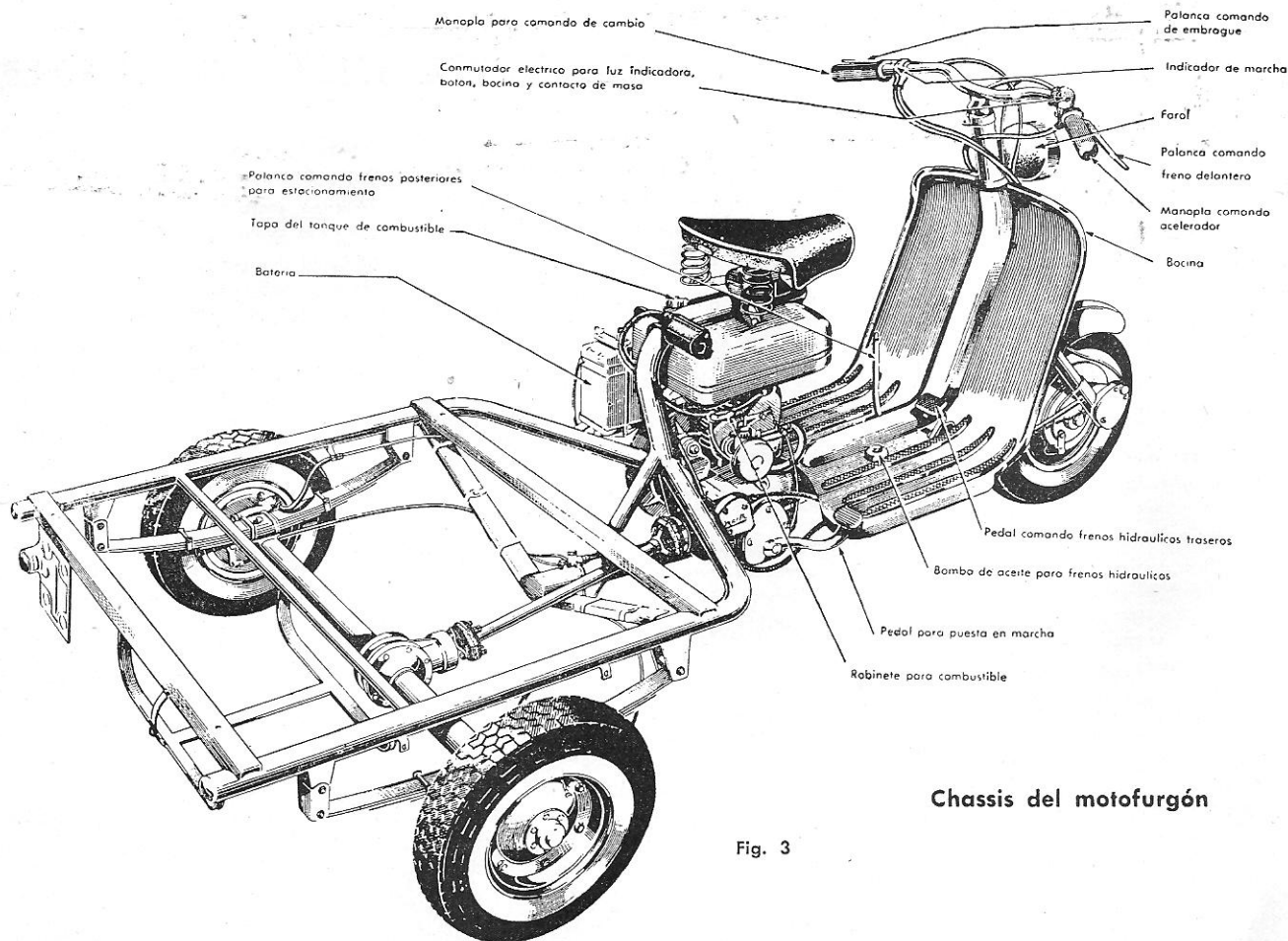


Fig. 2

Con cajón cerrado y 2 puertas posteriores

MOTOFURGON "SIAMBRETTA" 125-C.C.



Chassis del motofurgón

Fig. 3

CARACTERISTICAS GENERALES

Chasis a 3 ruedas: una delantera directriz y 2 posteriores motrices.

Cajón posterior: Tipo abierto, en madera, con baranda baja, la puerta trasera rebatible; o cerrada en madera con puertas posteriores.

Dimensiones:

Largo	2,500 m
Ancho	1,300 m

Altura:

Cajón con baranda baja	0,725 m
Cajón cerrado	1,295 m
Altura mínima desde el suelo ..	0,140 m
Distancia entre ejes	1,650 m
Trocha	1,150 m
Radio mínimo de giro	3,500 m

Peso en vacío con accesorios, rueda de auxilio y herramientas:

Cajón abierto	140 kg
Cerrado	181 kg

Cajón:

Largo útil	1,200 m
Ancho útil	1,100 m
Cargo máxima	300 kg
Velocidad máxima horaria: 50-55 km.	

Consumo normal (a 2/3 de la velocidad máxima): 1 litro cada 28 a 30 kilómetros. Capacidad del tanque con reserva de litro 0,700 - litros 7,5.

Autonomía media: 220 km.

Pendiente a subir con plena carga:

En 1ª velocidad (relación de transmisión 1 : 23,9)	17 %
En 2ª velocidad (relación de transmisión 1 : 11,4)	6,5 %
En 3ª velocidad (relación de transmisión 1 : 6,6)	2,5 %

MOTOR

Monocilíndrico a 2 tiempos con barrido a corrientes cruzadas.

Diámetro del cilindro: 52 mm.

Recorrido del pistón: 58 mm.

Cilindrada: 123 c.c.

Relación de compresión: 1 : 6,5.

Régimen máximo de marcha: 4600 r.p.m.

Potencia máxima: 5 HP.

Cilindro vertical en fundición especial de alta resistencia al desgaste.

Cabeza del cilindro, fundida en aleación especial.

Pistón fundido en aleación de aluminio.

Biela en acero de alta resistencia con cojinete de cabeza a rodillos.

Cigüeñal desarmable montado sobre cojinetes a bolillas.

Encendido por medio de volante magnético con regulación del anticipo a motor parado.

Bujía lateral de grado térmico 225 (Escala Bosch).

Lubricación a mezcla (5% de aceite SAE 30).

Carburador Dell'Orto tipo MA 18 B 3, difusor de 18 mm, chicler máximo de 70/100 mm con filtro para nafta y depurador de aire.

Puesta en marcha a pedal.

Enfriamiento a aire forzado mediante ventilador montado sobre el volante.

Tanque de combustible con reserva; robinete de 3 vías (fig. 4) C, cerrado; A, abierto; R, reserva.

TRANSMISION

La transmisión primaria entre el motor y el cambio se efectúa por medio de un acople de engranajes cónicos.

EMBRAGUE

A discos múltiples en baño de aceite de fácil regulación. Comando del embrague a mano con la palanca sobre la manopla izquierda (fig. 3).

CAMBIO

En un bloque con el motor; tres velocidades con engranajes siempre acoplados y funcionando en baño de aceite. El comando es a mano con transmisión flexible estando sobre la manopla izquierda que lleva también la palanca de embrague.

Al lado de la manopla se encuentra ubicado el indicador de posición de marcha (fig. 3).

El cambio tiene un solo grupo deslizante constituido por dos engranajes centrales que dan la relación de la 2ª velocidad; dotados de un sistema de acople frontal que en una posición extrema del deslizamiento se ubican en el engranaje neutro de la 1ª velocidad y en el sentido opuesto en el de la 3ª velocidad; siendo así solidarios a los respectivos árboles para formar las relaciones de transmisión.

Los engranajes son todos fabricados con aceros especiales de alta resistencia.

El bloque motor-cambio es montado sobre el chasis con la interposición de cojinetes especiales de goma que forman una unión elástica y exenta de vibraciones.

La transmisión del cambio al diferencial es realizada por medio de un árbol hueco, perfiles estriados deslizantes para permitir los movimientos del puente, dos acoples elásticos en los extremos, cumplen la función de amortiguar los golpes.

El puente es del tipo con cañonera rígida y los paliers son desmontables.

El acople cónico de reenvío es a dientes rectos: el diferencial es a engranajes cónicos con dos piñones satélites.

Todas estas partes están completamente cerradas dentro de un caja tubular, el acople cónico y diferencial están sumergidos en aceite.

El juego de acople admisible del diferencial debe ser de 0,12—0,16 mm, pero el ajuste perfecto debe hacerse con prueba de ruido.

CHASIS Y SUSPENSIONES ELASTICAS

El chasis tubular está constituido por un grueso tubo central delantero unido con soldaduras a un robusto cuadrilátero trasero, base de apoyo del cajón que es fijado por medio de cuatro bulones.

Sobre el chasis se encuentran soldadas todas las sobreestructuras y ménsulas para la fijación del motor, de la plataforma, del tanque de combustible, del asiento, de la batería, de la rueda de auxilio, etc. (fig. 3).

El conjunto formado es de gran rigidez y robustez.

Suspensión delantera: (fig. 5) a dobles palancas laterales oscilantes; la más larga soporta la rueda, la otra comprime mediante la interposición de un pistoncito un resorte helicoidal de paso variable montado en el interior de los tubos (A) de la horquilla.

Los grupos herméticamente protegidos del agua y del polvo, trabajan lubricados por la grasa contenida en dos cajas laterales (B), asegurando una larga duración sin ninguna manutención.

Suspensión trasera: (fig. 3) con dos elásticos de hojas múltiples fijados longitudinalmente al chasis.

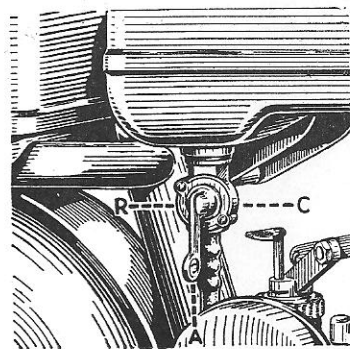


Fig. 4

Los elásticos sostienen lateralmente el puente. La gran flexibilidad de ambos elásticos rinde una marcha confortable aun con plena carga.

RUEDAS Y FRENOS

Las tres ruedas son intercambiables entre si y fácilmente desmontables.

Las llantas son de chapa de acero estampada. Las cubiertas de 4" x 8" (101,6 mm x 203,2 mm).

La presión del neumático delantero es de 1 Kg/cm² (14,22 lbs/pulg²) y la de los traseros 2 Kg/cm² (28,44 lbs/pulg²).

Los frenos son centrales con patines a expansión sobre todas las ruedas.

Los tambores de aluminio con llanta de freno de acero incorporada en la fundición están adecuadamente aletados para permitir una eficaz dispersión del calor originado por las frenadas.

El freno de la rueda delantera se acciona por medio de la palanca que se halla a la derecha del manubrio, mientras que el comando de los frenos de las ruedas traseras se efectúa a pedal con transmisión hidráulica (fig. 3).

Un comando suplementario con palanca de mano ubicado sobre la plataforma con dispositivo para bloqueo actúa también sobre los frenos posteriores para el estacionamiento del vehículo.

INSTALACION ELECTRICA

La instalación de iluminación alimentada por el magneto abastece de corriente de baja tensión al farol delantero con lámpara de dos filamentos (luz alta y luz baja), al farol trasero y los farolitos de posición lateral con luz blanca y roja. Una batería de acumuladores cargada por el mismo magneto a través de un rectificador proporciona la

luz de estacionamiento (farolito trasero y farolitos laterales).

El control de las luces se obtiene con el conmutador puesto a la derecha sobre el manubrio, al cual se encuentra conectado también el botón para la bocina y el botón para el contacto de masa del motor (ver diagrama instalación eléctrica, pág. 9).

Volante magnético: 6 V - 24 W.

Lámpara farol: 6 V.

Lamparitas farolitos laterales: 6 V - 1,5 W.

Lamparita farolito trasero: 6 V - 3 W.

Batería: 6 V - 7 Amp.

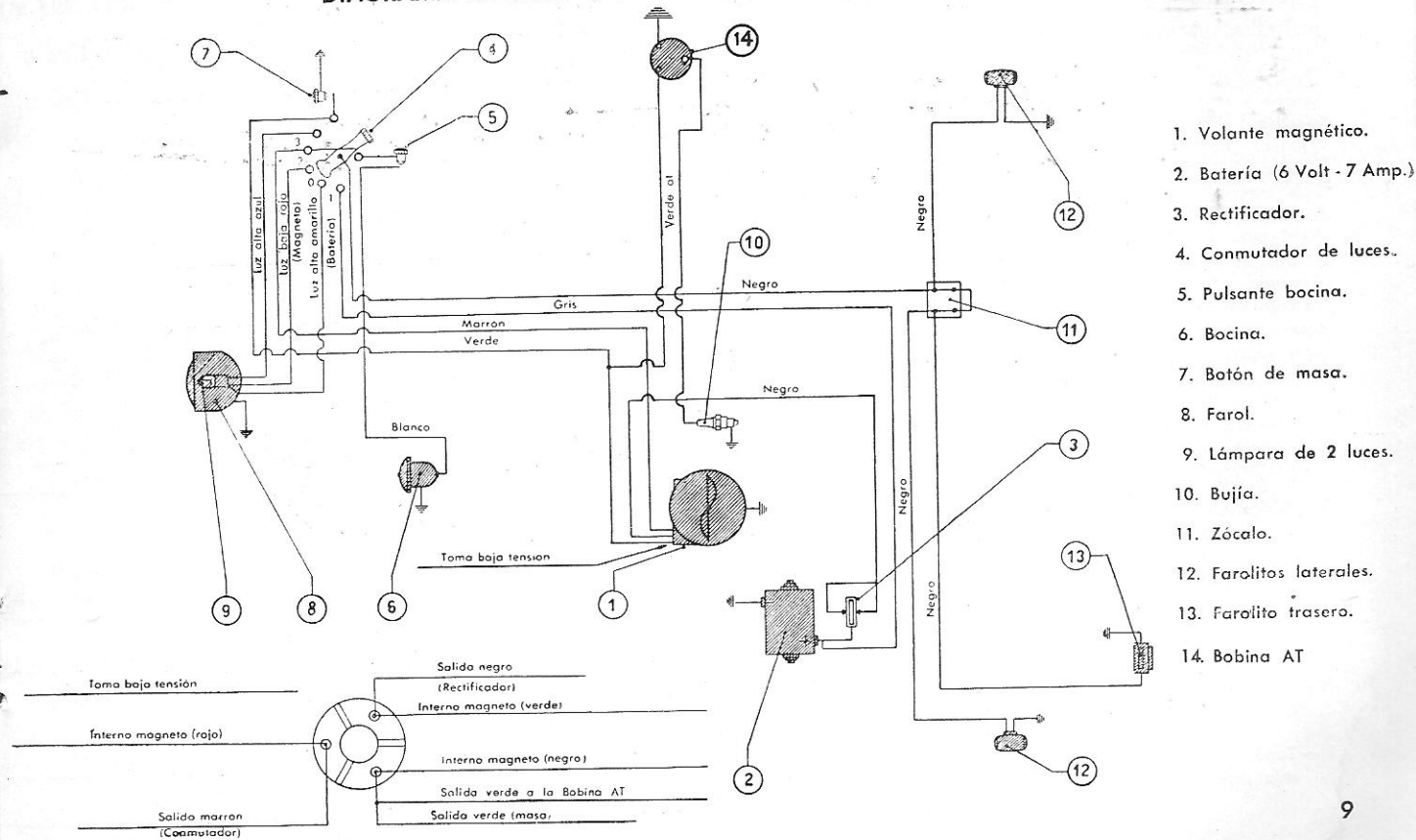
HERRAMIENTAS

1 llave fija múltiple.

1 llave doble a tubo.

1 destornillador.

DIAGRAMA DE INSTALACION ELECTRICA



MANTENIMIENTO PERIODICO **PARTES A LUBRICAR**

(1) Caja de velocidad (en los meses de verano y en regiones calurosas usar SAE-50, efectuar el primer cambio luego de los 500 km. (2) Pernos de suspensión de los elásticos. (3) Articulación de frenos hidráulicos traseros. (4) Perno para frenos traseros. (5) Articulación frenos a mano traseros. (6) Cojinetes de las ruedas traseras. (7) Caja del diferencial. (8) Articulación palanca comando frenos traseros. (9) Cable comando de embrague. (10) Articulación pedal comando frenos hidráulicos traseros. (11) Articulación cable freno delantero. (12) Perno comando freno delantero. (13) Caja suspensión delantera. (14) Cojinetes rueda delantera. (18) Articulación palancas y comandos sobre el manubrio (freno delantero, acelerador, embrague y cambio).

E—Tapón para carga de aceite en la caja de cambio.

F—Tapón nivel aceite.

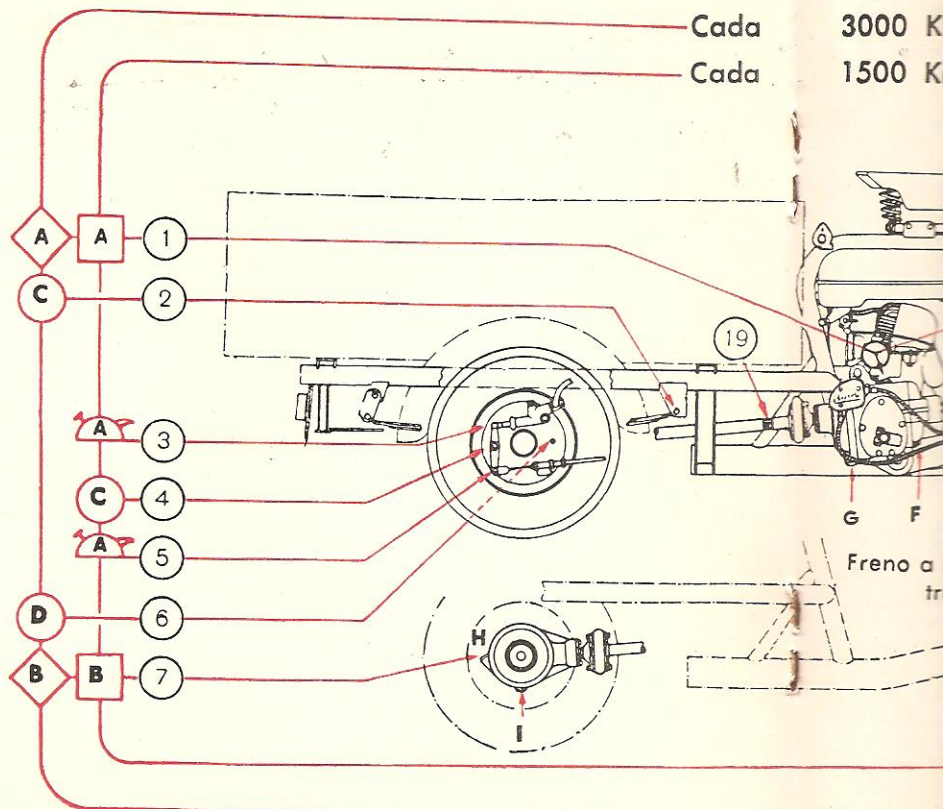
G—Tapón para descarga de aceite caja de cambio.

H—Tapón para carga de aceite en la caja diferencial.

I—Tapón para descarga de aceite en la caja diferencial.

DIAGRAMA DE LUBRICACION

Cada 3000 Km.
Cada 1500 Km.



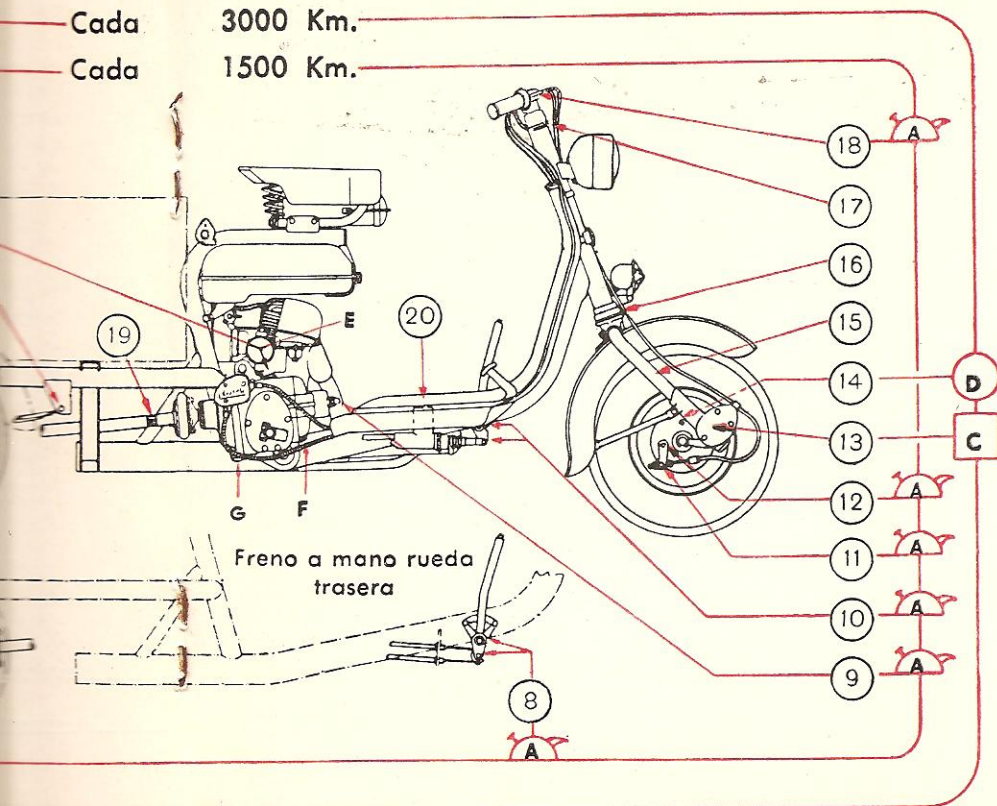
Aceitera.

Engrosador a presión.

Restablecedor.

— Cada 3000 Km.

— Cada 1500 Km.



resador a presión.

Restablecer el nivel

Cambiar el aceite.

En la revisión siga estas instrucciones:

1. Las partes correspondientes a los puntos (3), (5), (8), (9), (10), (11), (12) y (18) deberán ser lubricadas en el momento del montaje con grasa fibrosa para cojinetes.
2. Las partes correspondientes a los puntos (16) y (17) cojinetes a bolillas de la dirección, tienen que ser lubricadas al armar con grasa para chasis.
3. Los resortes de suspensión delantera (15) colocados en los tubos horquillas deben ser engrasados al montarlos con grasa para chasis.
4. El acople deslizante del árbol de transmisión en el punto (19) será lubricado en el momento del montaje con grasa para chasis.
5. Los elásticos traseros deberán ser lavados con kerosene y luego engrasados entre las hojas.
6. La bomba hidráulica (20) tiene que ser cargada con líquido especial para frenos.

Referencia de los símbolos

A — Aceite SAE 30.

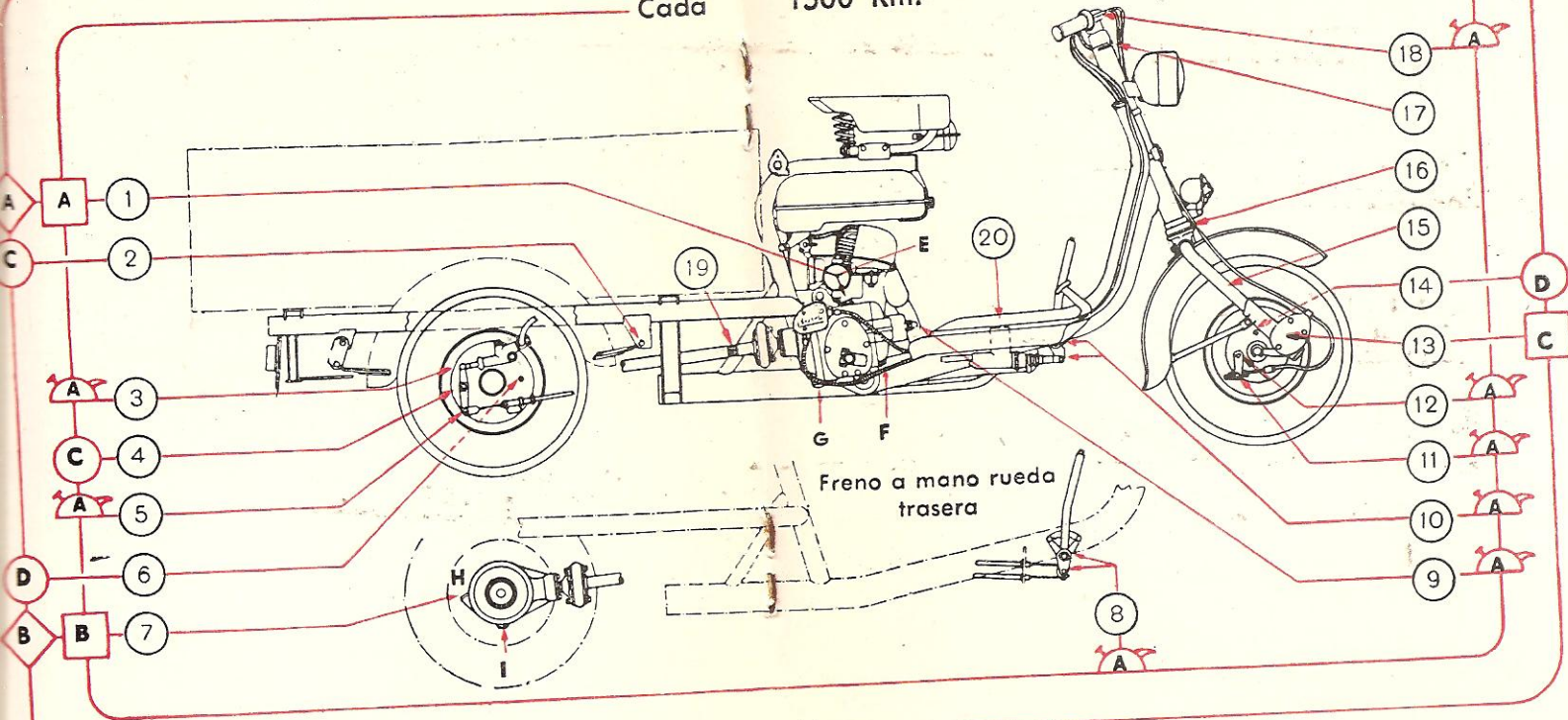
B — Aceite para extrema presión SAE 140.

C — Grasa para chasis.

D — Grasa fibrosa para rodamientos.

DIAGRAMA DE LUBRICACION

Cada 3000 Km.
Cada 1500 Km.



Aceitera.

Engrasador a presión.

Restablecer el nivel

Cambiar el aceite.

DIAGRAMA DEL MONTAJE DE LA INSTALACION ELECTRICA

Posición 0 - Marcha diurna (todo apagado)

Posición 1 - Marcha nocturna ciudad y estacionamiento (alimentación con batería)

Posición 2 - Marcha nocturna con luz baja (alimentación con magneto)

Posición 3 - Marcha nocturna con luz fuerte (alimentación con magneto)



0



1

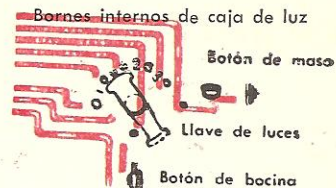


2



3

Posición de la palanca de la llave de luz



Llave de luz con botón de bocina y de masa

Farolitos laterales luz blanca y roja (6 V - 1,5 W)

Lamparita con 2 filamentos para faro (6 V - 15/15 W)

Batería (6 V - 7 Amp.)

Rectificador de corriente

Caja de bornes

Farolito trasero (6 V - 3 W)

Bocina

Toma de alta tensión

Toma de baja tensión

Volante magnetico (6 V - 24 W)

Masa motor

A la llave

Al rectificador de corriente

(marrón) M a la toma de bajo tensión
(verde) V a la masa motor
(gris) Gr a la batería
(negro) N a la caja de bornes

(rojo) R luz alta de magneto
(azul) Az al farol de luz baja
(amarillo) Am luz alta de batería
(blanco) B a la bocina

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

El motofurgón Siambretta 125.c.c. ha sido estudiado y proyectado en forma de no exigir, para el uso y la mantención, ninguna atención especial.

Sin embargo, para obtener un funcionamiento perfecto de las partes mecánicas y prolongar su vida útil, es de máxima importancia que por lo menos en los primeros 1000 km sea utilizado sin sobrepasar la velocidad máxima de 35 km/h, evitando cuidadosamente la aceleración de la máquina en vacío, ya sea cuando ésta va a iniciar la marcha, cuando se cortan las velocidades o cuando se aplica el embrague, pues se elevan las revoluciones del motor en forma excesiva y pueden ocasionarse serias averías.

TANQUE Y COMBUSTIBLE

Para el abastecimiento del combustible, destornillar la tapa ubicada a la izquierda del tanque. Se recomienda el empleo de nafta de buena calidad, mezclada al 8 % para los primeros 500 km y sucesivamente a no menos del 5 % con aceite mineral de graduación SAE-30. Es indispensable mezclar bien el aceite con la nafta para obtener una buena carburación y lubricación. La tapa del tanque lleva una medida cuya capacidad es de 50 c.c. (5 % de un

litro). Antes de usar el vehículo es conveniente agitar la mezcla del tanque. No usar nunca nafta pura o mezcla en proporción inferior a lo prescripto. Abrir el robinete y verificar que el combustible llega al carburador. Si es necesario apriete repetidas veces el botón del carburador (J - fig. 8) para que llegue suficiente combustible a la cámara del flotante.

LUBRICANTE

Controlar el justo nivel del aceite por los agujeros correspondientes. Para la caja de velocidad se usa el mismo aceite indicado para el combustible (SAE - 30).

Para los meses de verano o en regiones calurosas usar aceite (SAE - 50).

Para el grupo diferencial tiene que ser empleado un aceite denso especial (SAE - 140) (ver diagrama de lubricación, págs. 10 y 11).

BUJIA

Montar la bujía enfilandola con la debida inclinación y asegurándose de colocar la guarnición.

El armado debe hacerse a mano; la llave se usa para la fijación a fondo.

CARBURADOR

El chicler de máxima, indicado en las "Características generales" está calibrado para satisfacer todas las exigencias de climas normales. En climas fríos, para evitar las irregularidades del motor (autoencendido, golpeteo, etc.), es conveniente usar un chicler con diámetro mayor en algunas centésimas de milímetros. Toda vez que

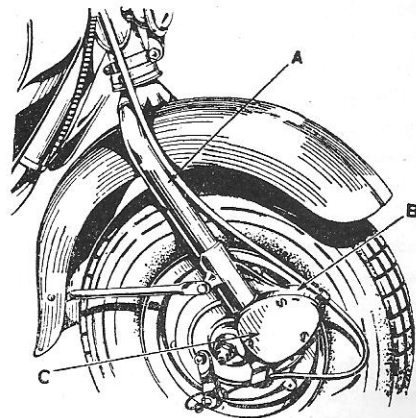


Fig. 5

se tape el chicler basta destornillarlo y limpiarlo. La entrada de aire para obtener el mínimo se regula con el tornillo horizontal aplicado exteriormente en el carburador.

Cuando se prevé que el motofurgón quedará sin uso por un largo período, no dejar combustible en el carburador, para evitar la obstrucción del chicler.

ARRANQUE

Asegúrese primero que el indicador de marcha esté en posición neutral (punto muerto entre la 1ª y 2ª velocidad), entonces accionar el pedal de arranque y simultáneamente acelerar suavemente el motor, accionando sobre el acelerador (manopla a la derecha del manubrio).

Si el arranque es dificultoso mande combustible al carburador apretando el pulsador (J - fig. 8) y especialmente con temperatura baja, limitar la entrada de aire bajando la varilla vertical del estrangulador de aire que sale de la tapa del carburador.

Cuando el motor haya arrancado levantar dicha varilla para permitir la entrada normal de aire.

CAMBIO DE MARCHA

El comando del cambio de marcha es a mano y está ubicado en la manopla izquierda del manubrio (fig. 3). Para el cambio de velocidad, reducir el acelerador al mínimo, accionar el embrague y poner la marcha haciendo girar la manopla del manubrio.

Estando el vehículo parado y el motor en marcha, aflojar suavemente el embrague y acelerar poco a poco el motor, para evitar grandes sacudidas en el embrague y que se pare el motor.

Luego de una corta práctica, estas maniobras resultarán fáciles.

No es conveniente iniciar la marcha con el motor acelerado, para evitar el arranque brusco y que patinen las ruedas traseras. La caja de velocidad tiene 3 marchas con la posición neutral entre la 1ª y 2ª velocidad, como se indica claramente en el indicador de marcha montado en la proximidad de la manopla (fig. 3).

Para poner la 1ª marcha girar la manopla hacia atrás.

Para pasar de la 1ª a la 2ª velocidad, girar la manopla hacia adelante hasta notar un "cric".

Para pasar de la 2ª a 3ª velocidad, girar completamente la manopla hacia adelante. Para el cambio de 3ª a 2ª y de 2ª a 1ª se necesita girar hacia atrás la manopla. Para pasar de 1ª a neutral se necesita girar la manopla al punto medio, entre la

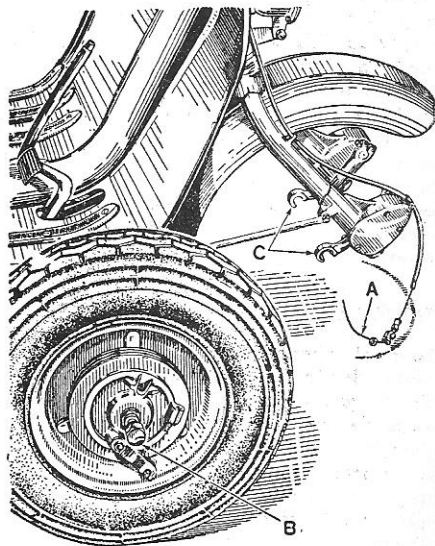


Fig. 6

1ª y 2ª velocidad hasta notar un pequeño "cric".

Se recomienda pasar de una a otra marcha en el momento oportuno, para evitar que el motor adquiera un régimen de revoluciones elevado o funcione con un par motor demasiado alto.

FRENOS

Los frenos deben ser aplicados con suavidad. La maniobra violenta de los mismos provoca el bloqueo de las ruedas lo que disminuye la eficiencia de las frenadas.

AJUSTE DE FRENOS

Para ajustar los frenos con el propósito de graduar su acción y de restablecer el juego derivado del desgaste del material, regular oportunamente los correspondientes registros (ver fig. 9). Para el freno de la rueda delantera, regular la tuerca (A); para los frenos de las ruedas traseras regular las horquillas de los cilindros de la bomba que actúan sobre las ruedas, bloqueando luego a fondo las respectivas contratuercas.

Para regular el freno suplementario de mano regular los registros sobre las ruedas posteriores.

DESARME DE RUEDAS Y CUBIERTAS

Para sacar la rueda delantera (fig. 6) hay que desconectar primero el cable de comando del freno (A), luego destornillar las dos tuercas laterales (B) que la unen a las palancas oscilantes (C) y desplazar las arandelas que se encuentran bajo las tuercas dentro de las mismas palancas.

Para desmontar las ruedas traseras (fig. 7) es suficiente destornillar las tres tuercas ciegas (A) que fijan la rueda (B) a la maza (C).

Para desmontar las cubiertas de las llantas, luego de haber desmontado las ruedas, destornillar las tres tuercas restantes (D - fig. 7) previo desinflado de las cámaras.

VARIOS

Durante los primeros 1000 km de marcha no acelerar el motor ni superar los 35 km/h.

Después de los primeros 500 km es aconsejable cambiar el aceite tanto en la caja de cambio como en el diferencial, previo lavado interno con kerosene; es también conveniente apretar los bulones de la cabeza del cilindro.

Para parar el motor se interrumpe el

encendido moviendo el botón de masa ubicado sobre la caja del conmutador de comando de luces que se halla sobre el manubrio (ver diagrama de instalación eléctrica en pág. 9).

No dejar funcionando el motor por mucho tiempo cuando el vehículo esté estacionado, pues es fácil hacerlo arrancar nuevamente.

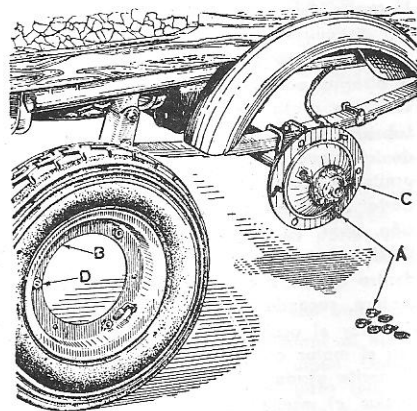


Fig. 7

INSTRUCCIONES PARA EL MANTENIMIENTO

Cada 1500 km (ver diagrama de lubricación, págs. 10 y 11).

Verificar y restablecer el nivel del aceite en la caja de cambio agregando por el agujero del tapón (E) hasta que salga por el agujero del tapón (F). (Fig. 8).

Verificar y restablecer el nivel del aceite en la caja del diferencial.

El aceite debe llegar a la altura del tapón (H) de entrada.

Lubricar con engrasador a presión el perno a bisagra para el freno de la rueda trasera con grasa para chasis.

Lubricar todas las articulaciones, palancas de comando, etc., con algunas gotas de aceite de motor (SAE 30).

Cada 3000 km (ver diagrama de lubricación, págs. 10 y 11).

Verificar y restablecer la cantidad de grasa dentro de las 2 cajas de la suspensión delantera, sacando la tapa (C). (Fig. 5).

Cambiar el aceite de la caja de velocidad con el motor caliente, para asegurarse que el aceite usado salga completamente.

Vaciar el aceite de la caja, sacando el tapón inferior (G) (fig. 8) y echar por el agujero de la tapa (E) 400 gramos.

Cambiar el aceite de la caja del diferencial; para descargarlo sacar el tapón inferior (I) y luego cargar por el tapón lateral (H) 250 gramos.

Lubricar por medio de engrasadores a presión los cojinetes a bolillas de las ruedas

con grasa fibrosa para rodamiento.
Lubricar por medio de engrasadores a pre-

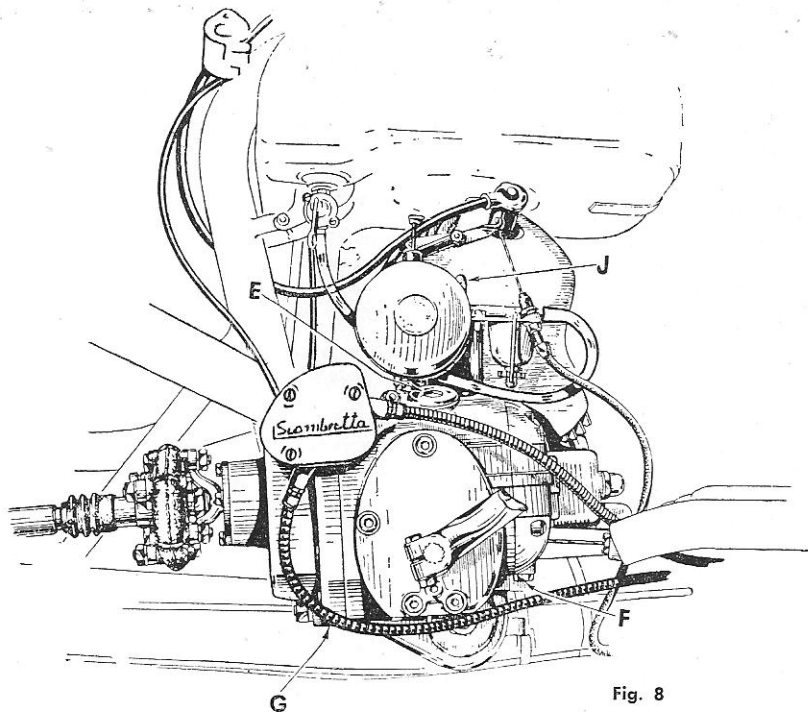


Fig. 8

sión los pernos de articulación de los elásticos posteriores con grasa para chasis.

Verificar y restablecer el nivel del líquido en la bomba hidráulica que acciona los frenos traseros.

Desarmar y limpiar el filtro de nafta del carburador de las suciedades depositadas.

Desarmar el silenciador y sacar las incrustaciones de carbón formadas en su interior. Cada 5000 km.

Desarmar el motor y sacar el carbón de la cabeza del pistón, la cabeza del cilindro y de las lumbreras de escape del cilindro.

ENCENDIDO

Controlar la fase del volante magnético.

El encendido debe producirse a un ángulo de anticipo de 28° respecto al PMS del pistón, correspondiente a un arco medido sobre la circunferencia del volante de 34 mm. Para obtener un buen encendido, los electrodos de las bujías deben tener una luz de 0,5 a 0,6 mm y deben estar limpios.

Si con el uso dicha distancia aumentara, se deben ajustar para restablecerla; para

sacar las incrustaciones usar tela esmeril de grano muy fino. La luz entre contactos (platinos) debe ser de $0,4 \pm 0,5$ mm.

INSTALACION ELECTRICA

Únicamente la batería requiere algún cuidado.

Controlar mensualmente el nivel de líquido y agregar eventualmente agua destilada en cada elemento, de manera que el nivel sobrepase en 1 cm las placas.

Emplear únicamente agua destilada.

Controlar que los contactos con los bornes estén bien limpios y apretados, untarlos con grasa para evitar su corrosión. Tener cuidado de no descargar completamente la batería para evitar la sulfatación.

VARIOS

En caso de una larga inactividad del vehículo efectuar una limpieza general. Sacar completamente el combustible del tanque y del carburador.

Limpiar los filtros de nafta del tanque y del carburador.

Introducir en el cilindro unas gotas de aceite de motor y hacer girar a mano el motor para que se distribuya, formando una capa de protección sobre las paredes del cilindro.

Sacar la batería, dejarla en un lugar donde no se pueda congelar y proceder cada mes a cargarla para mantener su eficacia.

Levantar del suelo el vehículo, limpiar las cubiertas y desinflar las cámaras.

Proteger con vaselina todas las partes metálicas no pintadas.

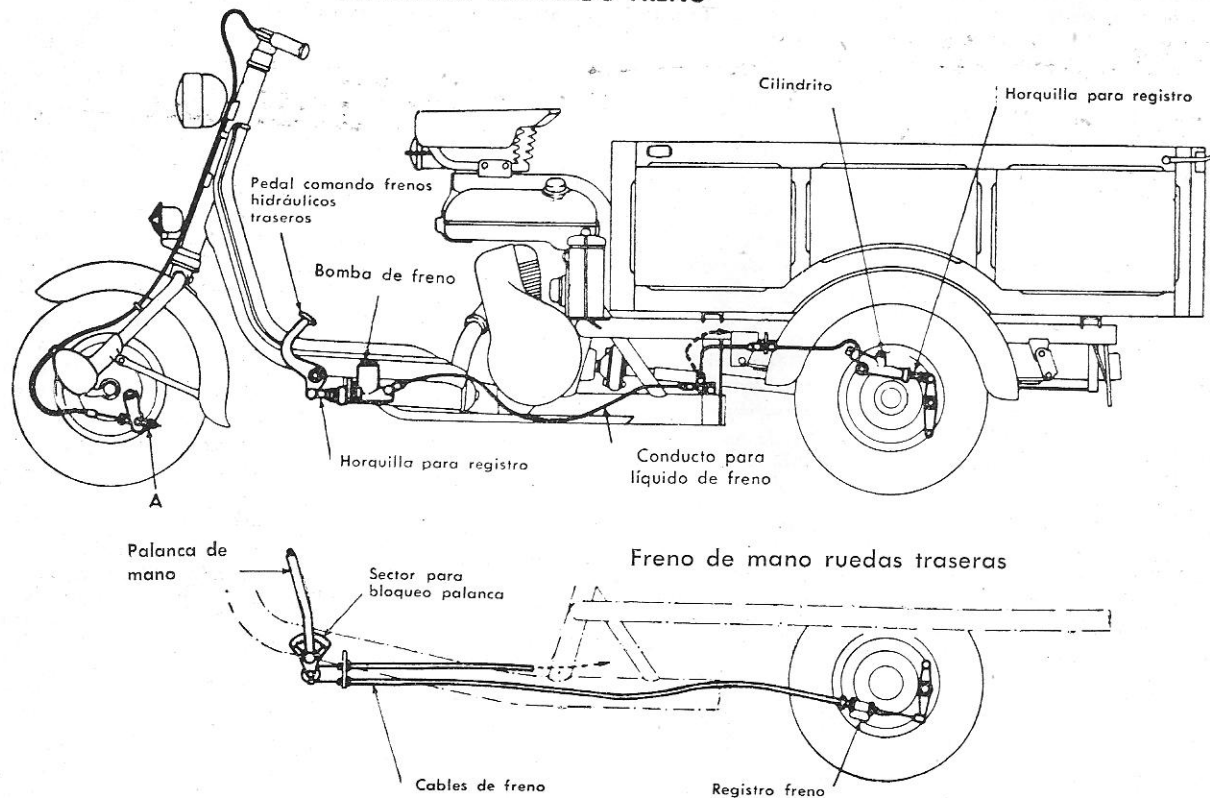
Limpiar el motor exteriormente usando kerosene y lavar con agua las partes pintadas. Secar el motor con trapos limpios y las partes pintadas con gamuza.

El uso del kerosene sobre las partes pintadas es dañino porque quita el brillo y las deteriora.

El vehículo debe ser cubierto con una lona.

Conviene, antes de hacer caminar al motofurgón, si el mismo lleva algún tiempo parado, "calentar el motor" para que los mecanismos y el aceite tomen la temperatura adecuada para un perfecto trabajo.

DIAGRAMA COMANDO FRENO



INCONVENIENTES, CAUSAS Y REMEDIOS

Para eliminar inconvenientes de funcionamiento del motor, hay que buscar la causa sistemáticamente. Efectuar y repetir el control de manera de localizar el defecto. Siguiendo nuestras instrucciones el mecánico encontrará la causa de la falla y podrá subsanarla.

CAUSA

REMEDIO

El motor no arranca o se para en seguida

No llega combustible al carburador en cantidad suficiente.

Robinete del tanque cerrado.

Filtro o cañería obstruido.

Falta de chispa o chispa irregular.

El motor golpetea

Combustible incorrecto.

Autoencendido.

Encendido muy adelantado.

Excesivo calentamiento.

El motor está fallando

Irregular entrada de combustible.

Distancia incorrecta entre electrodos de la bujía.

Bujía sucia.

Platinos del magneto sucios.

Verificar y localizar la causa que impide la entrada del combustible. Revisar si falta combustible en el tanque.

Limpiar filtro o cañería.

Afirmar el cable de Alta Tensión sobre los terminales. Regular la distancia de los electrodos de la bujía de $0,5 \div 0,6$ mm.

Cambiar el combustible por otro correcto.

Limpiar la bujía.

Regular la fase del magneto.

Dejar enfriar el motor.

Verificar la entrada del combustible.

Ajustar la distancia entre electrodos.

Limpiar la bujía.

Limpiar bien los platinos.

Explosiones en el carburador

Mezcla demasiado pobre.

Autoencendido por recalentamiento de la bujía.

Bujía con incrustaciones de carbón.

Ajustar el tornillo del carburador apretándolo ligeramente.

Sustituir la bujía por otra más fría.

Limpiar la bujía.

El motor pierde potencia o se reculienta

Mezcla demasiado pobre.

Encendido retardado o defectuoso.

Silenciador o lumbreras de escape parcialmente tapadas.

Cabeza mal fijada al cilindro.

Ajustar el tornillo del aire cerrándolo ligeramente.

Ajustar la fase del magneto.

Limpiar el silenciador y las lumbreras de escape.

Apretar a fondo las tuercas que bloquean la cabeza del cilindro.

Siambretta

FLORIDA 940
BUENOS AIRES