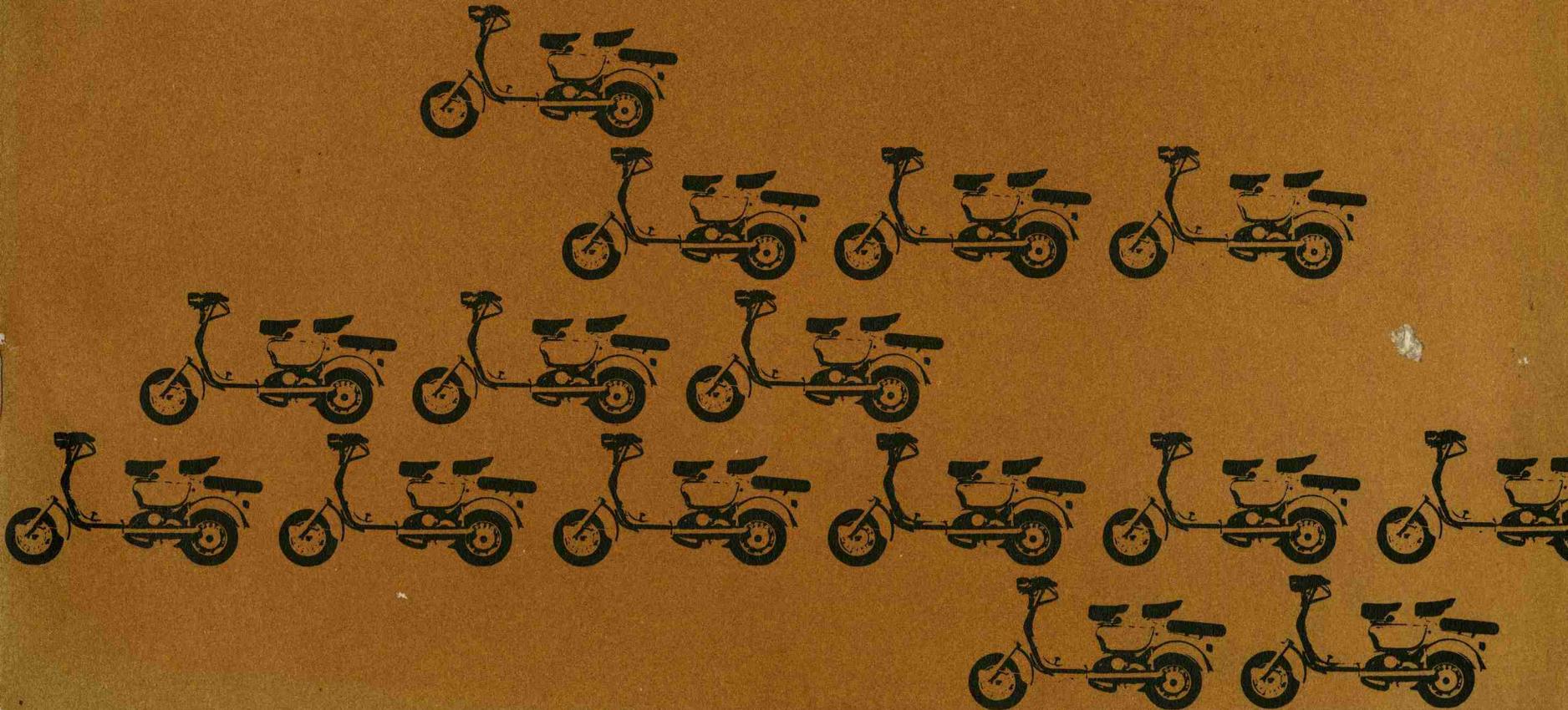


manual de uso y manutención de la siambretta super standard



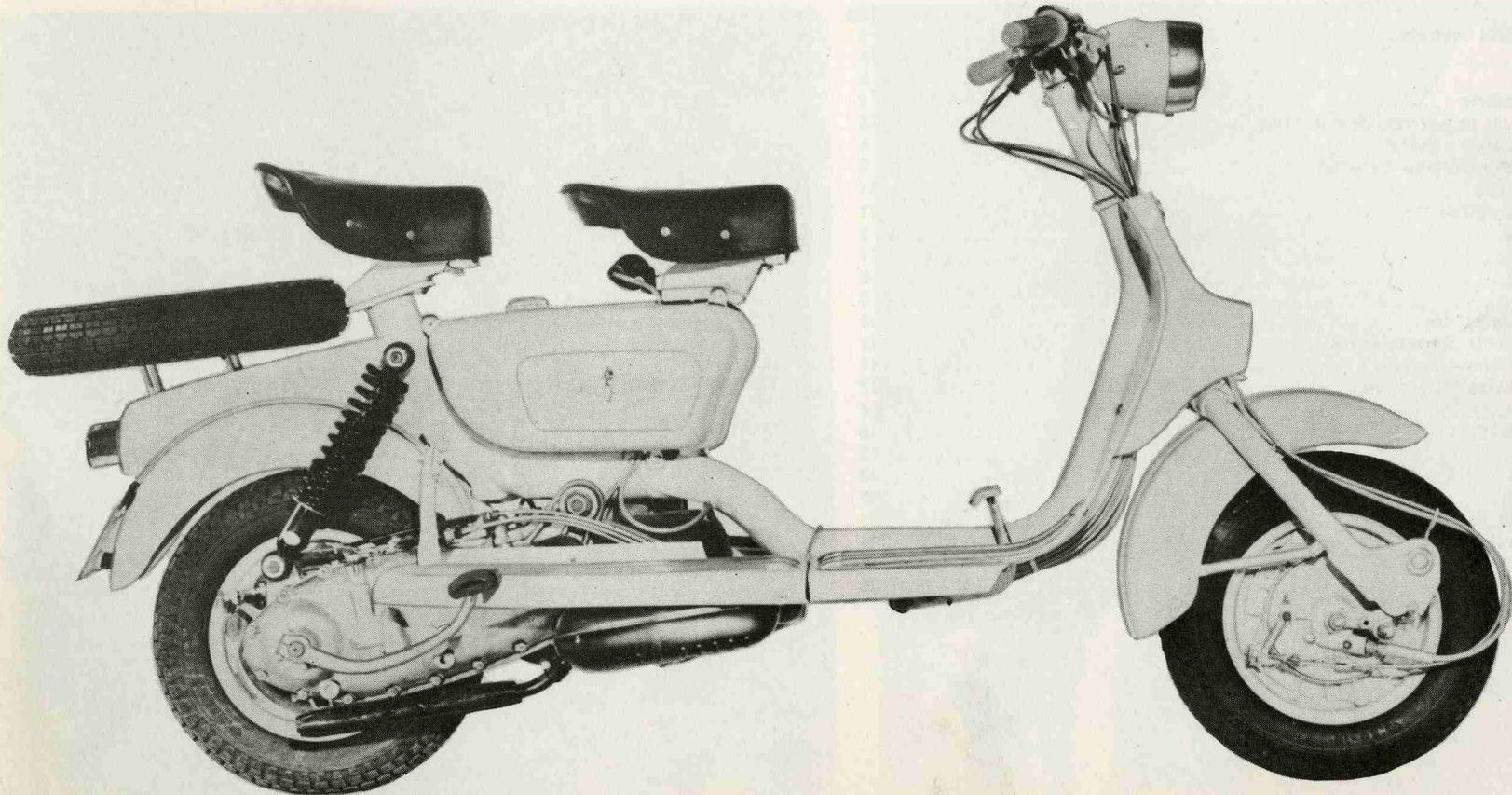
usted

es ahora flamante propietario de una nueva SIAMBRETTA SUPER STANDARD. Este manual de instrucciones ha sido confeccionado para facilitarle el conocimiento de la mecánica - que es muy simple-, del uso y la manutención de

su máquina. Utilícelo y podrá disfrutar plenamente de su SIAMBRETTA.

Una vasta red de Concesionarios garantiza en todo el país la larga vida de su SIAMBRETTA SUPER STANDARD. De serle necesario, hallará Ud. en el concesionario SIAMBRETTA, service especializado, repuestos legítimos y el cordial consejo de un amigo.

Buena suerte y muchos éxitos... con su SIAMBRETTA SUPER STANDARD!

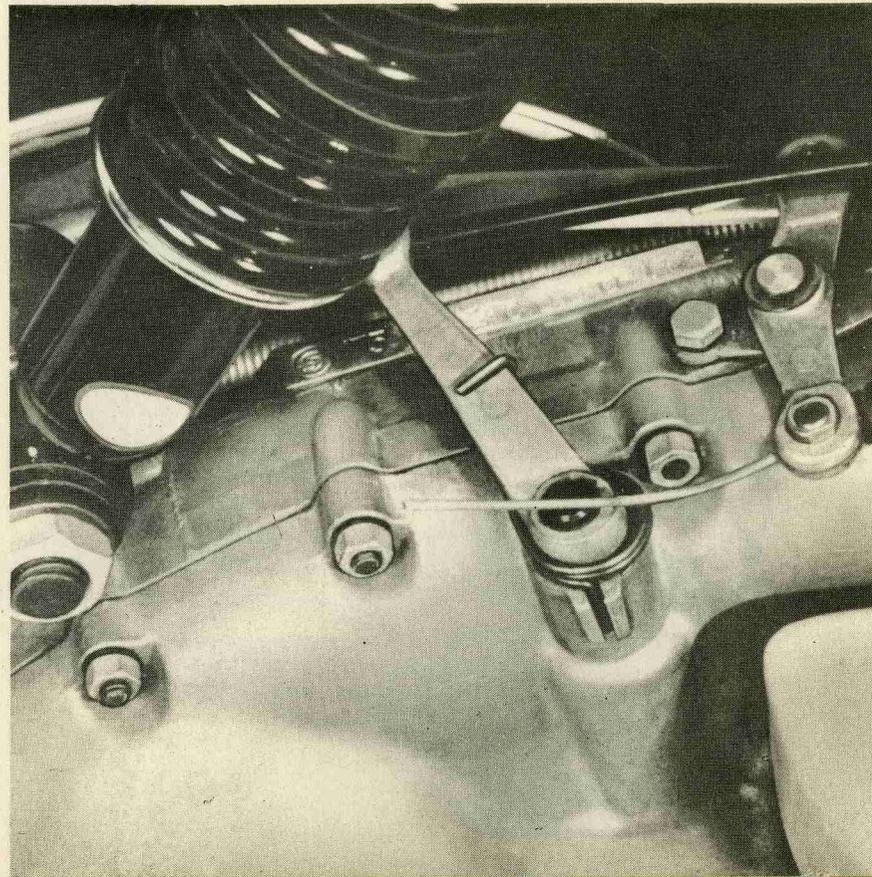


índice

	Pág.
Identificación de la motoneta	4
Llaves	5
Comandos	6
— Sobre el manubrio	6
— Sobre el piso de la protección delantera	6
— Sobre el carenado central	6
— Al costado del carenado derecho	6
Normas para el uso	7 y 11
— Durante el asentamiento	11
— Mezcla tanque	7
— Ruedas	7
— Frenos	8
— Embrague	9
Reglaje de luz delantero	11
— Baulito, equipo de herramientas	11
— Arranque - Marcha - Parada	11
Diagrama de instalación eléctrica	12
Diagrama de lubricación	14
Manutención periódica	13
— Cada 500 Km	13
— Cada 2.000 Km	13
— Cada 6.000 Km	15
— Limpieza de la motoneta	11
— Inactividad prolongada	11
Guía de localización de fallas	15
Características	15

IDENTIFICACION DE LA MOTONETA: Sobre el motor y el bastidor, en las posiciones indicadas en las figs. 1 y 2 respectivamente, se han estampado los números que servirán para la identificación de su motoneta. Los mismos números se reproducen en toda la documentación de su unidad.

Fig. 1



LLAVES: Las llaves provistas con su unidad, le servirán para el baulito embutido en la parte lateral derecha del carenado (fig. 3). Sobre cada llave está grabado el número que servirá para reproducirla en caso de extravío.

Fig. 2

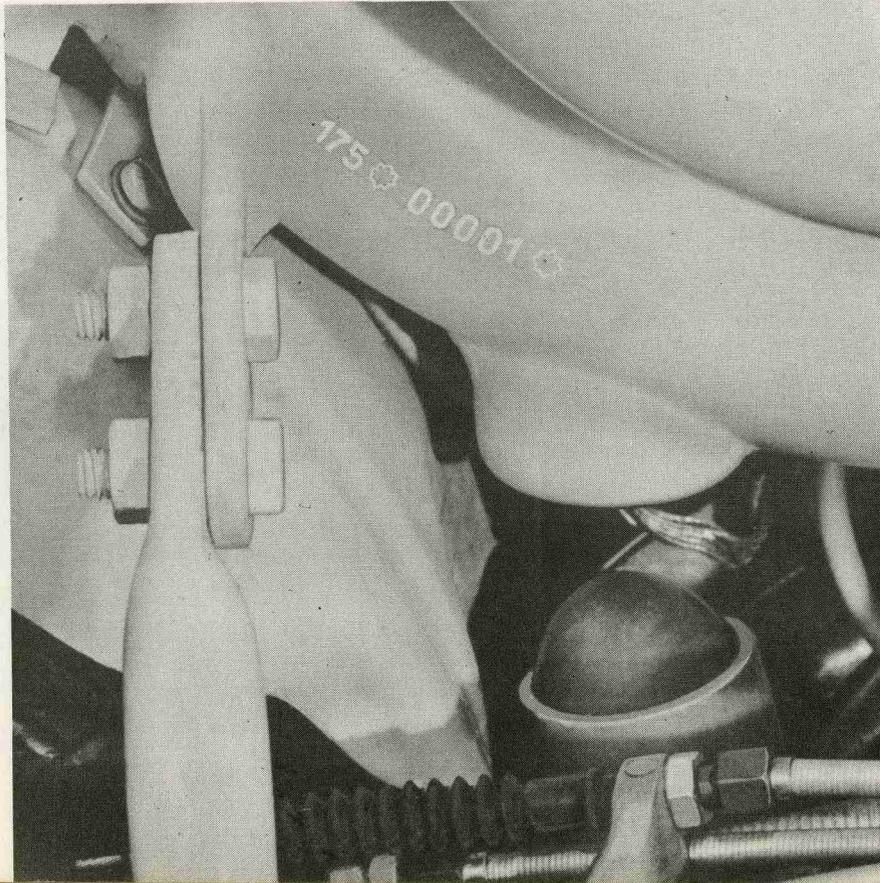


Fig. 3



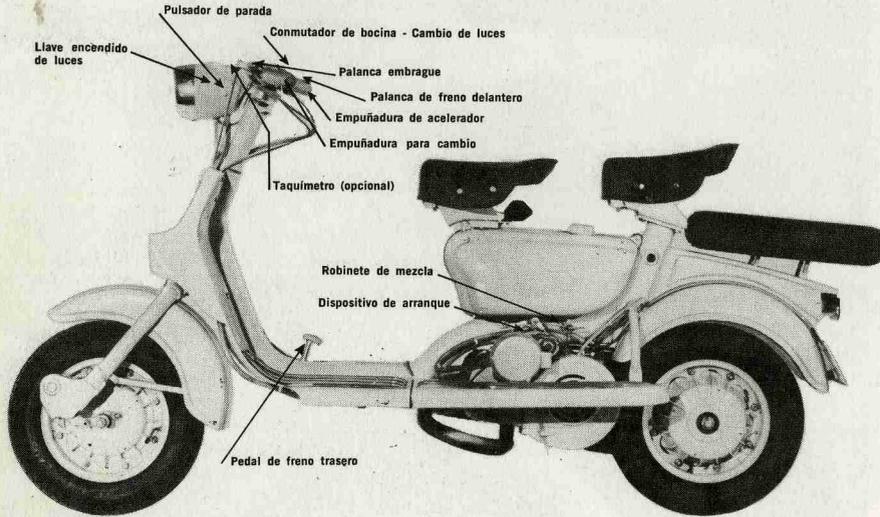
COMANDOS: La figura 4 ilustra los comandos de su motoneta, que son: en el manubrio a la derecha: empuñadura del acelerador, palanca del freno delantero y conmutador de bocina y cambio de luces. A la izquierda: empuñadura del comando de cambios y palanca del embrague. En el centro: farol delantero, pulsador de parada, velocímetro con cuenta kilómetros (opcional) y llave encendido de luces.

SOBRE EL PISO DE LA PROTECCION DELANTERA: Pedal de freno trasero.

EN EL CARENADO CENTRAL, DEBAJO A LA IZQUIERDA: Grifo de mezcla de tres posiciones (1 cerrado, 2 abierto, 3 reserva) (ver fig. 5 A).

Quando detenga el motor por períodos prolongados, cierre el paso de combustible. El tanque tiene una capacidad

Fig. 4



de 7.750 l. de mezcla. Es conveniente viajar siempre con el grifo en la posición de "abierto"; de ese modo, si accidentalmente se le termina el combustible, podrá recorrer aún de 20 a 25 Km. pasando a la posición de "reserva".

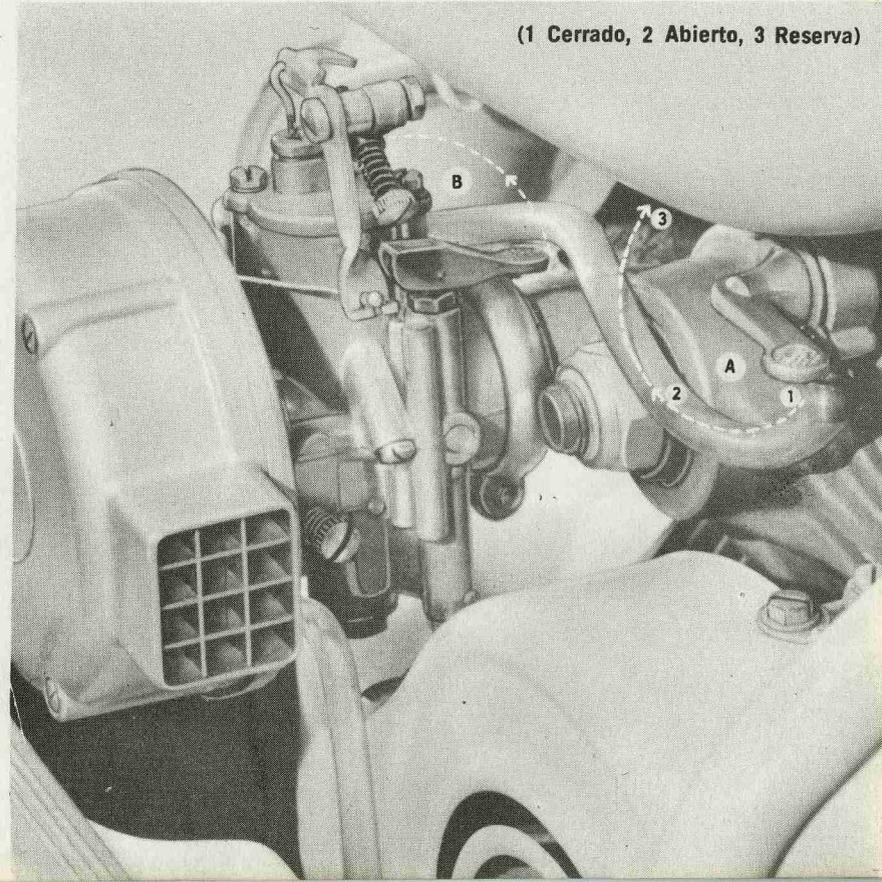
DISPOSITIVO DE ARRANQUE: Accionarlo colocando la palanca en posición vertical (fig. 5 B) solamente para

la puesta en marcha con el motor frío.

RECUERDE VOLVERLO A LA POSICION INICIAL TAN PRONTO COMO EL MOTOR FUNCIONE NORMALMENTE.

SOBRE EL COSTADO DERECHO: Pedal de arranque: antes de accionarlo verificar si el cambio está en punto muerto.

Fig. 5

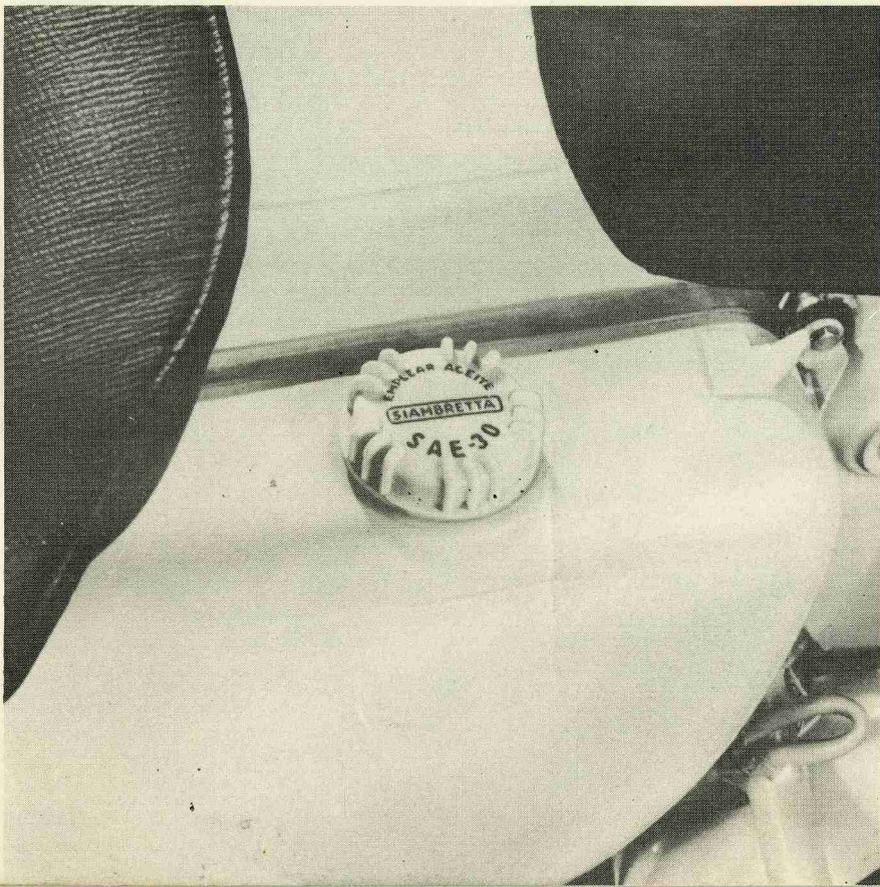


MEZCLA TANQUE: Use como combustible una mezcla de nafta y aceite mineral S.A.E. 30 en las siguientes proporciones: durante el período de asentamiento (primeros 3.000 Km.) 5%, después del período de asentamiento 4%. La buena calidad del combustible y del lubricante es esencial para el rendimiento y conservación de la máquina.

El depósito de combustible tiene una capacidad total de 7.750 l., incluida la reserva de 0,5 l. La boca del tanque está ubicada entre los dos asientos (figura 6). El funcionamiento del grifo de paso está explicado en la figura N° 5 A de la página 6

RUEDAS: Cubiertas 3.50 x 10". Presión de marcha: adelante, 1 Kg/cm²; atrás

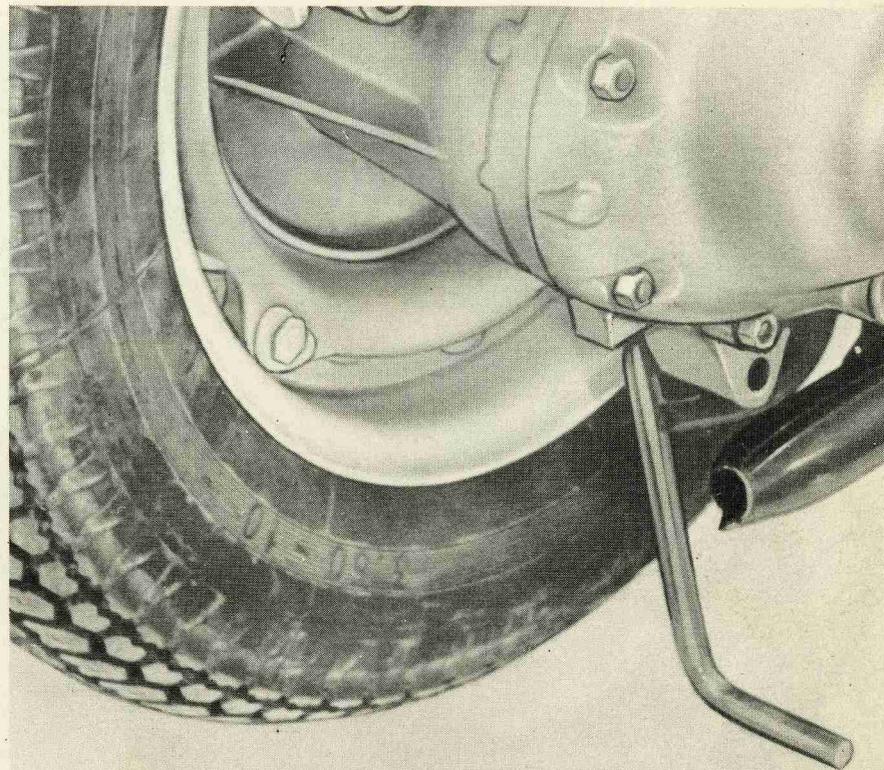
Fig. 6



con conductor solamente 1,5 Kg./cm² ó 21 lb./pulg.²; atrás con conductor y pasajero 2,5 Kg./cm² o 35 lb./pulg.² Las ruedas son intercambiables; para desmontarlas levante previamente la máquina sobre el caballete, luego con las herramientas provistas (ver pág. 11) proceda del modo siguiente: rueda delantera, aflojar las cuatro tuercas ciegas que fijan la llanta a la campana

de freno. Tener la precaución de no confundir éstas con las tuercas comunes que unen las llantas. Desenroscar las dos tuercas que sujetan el eje a las palancas portarrueda y separar las arandelas de sus asientos. Aflojar el tornillo de fijación del plato portazapatas. Bajar la rueda de las palancas cuidando de no quebrar o estirar el bowden del freno o la transmisión del

Fig. 7



taquímetro. Terminar de sacar las tuercas ciegas y desprender la llanta de la maza.

RUEDA TRASERA: Insertar el puntal -provisto con el equipo- en el cárter para elevar la rueda del suelo (fig. 7). Luego proceder de acuerdo a lo indicado para la rueda delantera.

DESMONTAJE DEL NEUMATICO: Desinflarlo por completo, sacar entonces las tuercas que unen las dos medias llantas. Para el armado: seguir las operaciones a la inversa.

FRENOS: Mantenerlos constantemente registrados de modo que las ruedas giren libremente; no obstante el frenaje debe iniciarse no bien se accione el comando correspondiente. La distancia entre cintas y campana se modifica por medio de los reguladores mostrados en las figuras 8 y 9.

Fig. 8

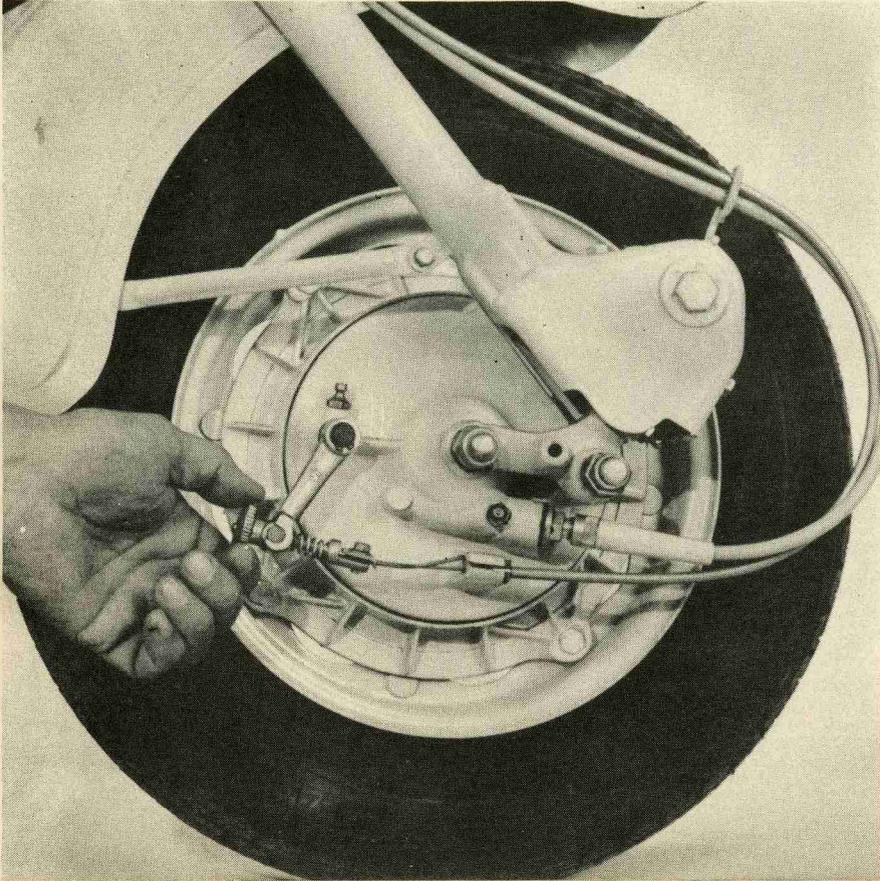
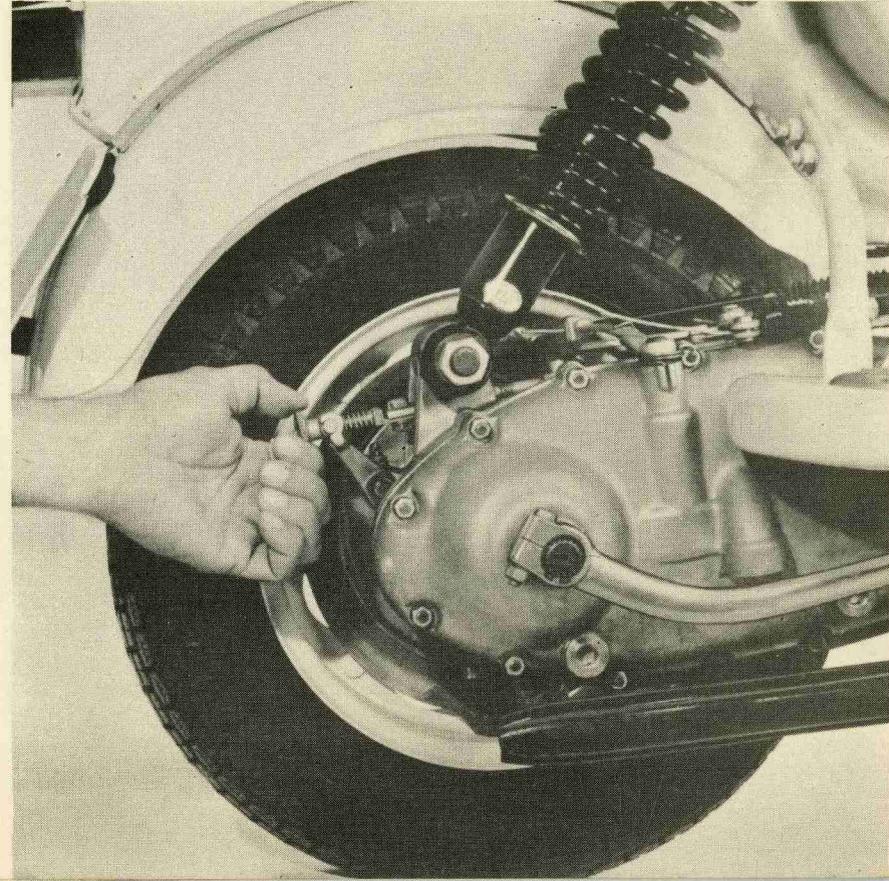


Fig. 9



EMBRAGUE: Regularlo periódicamente por medio del registro indicado en la fig. 11 de modo que comience a deslizarse cuando la palanca se desplaza según lo indicado en la fig. 10.

Fig. 10

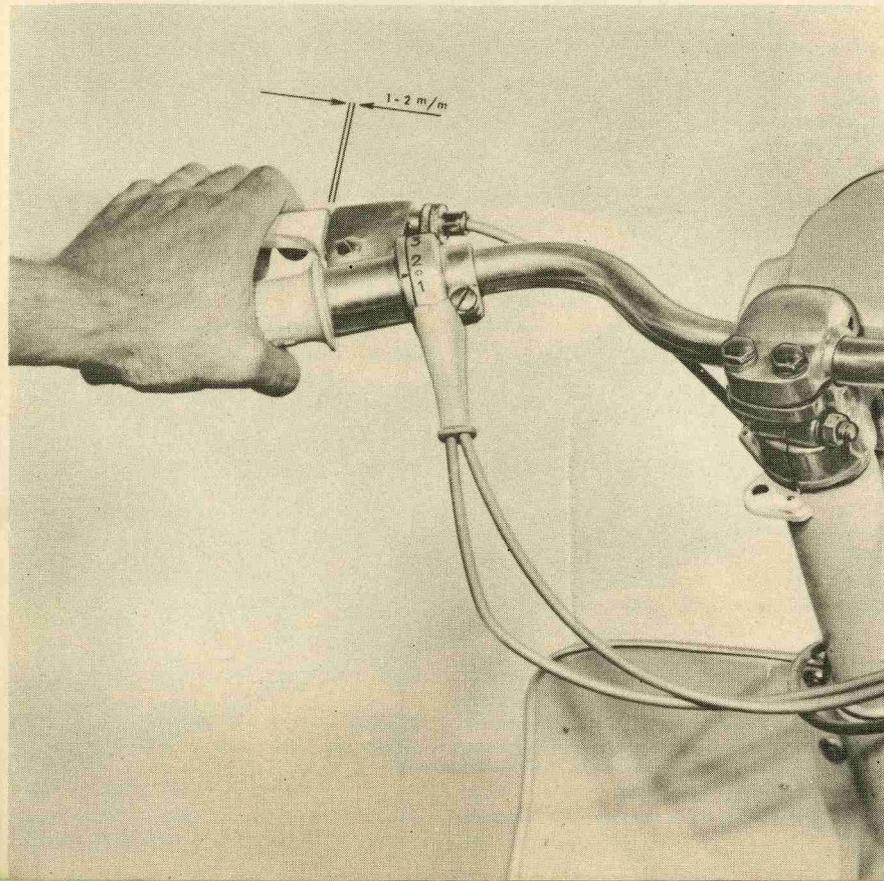
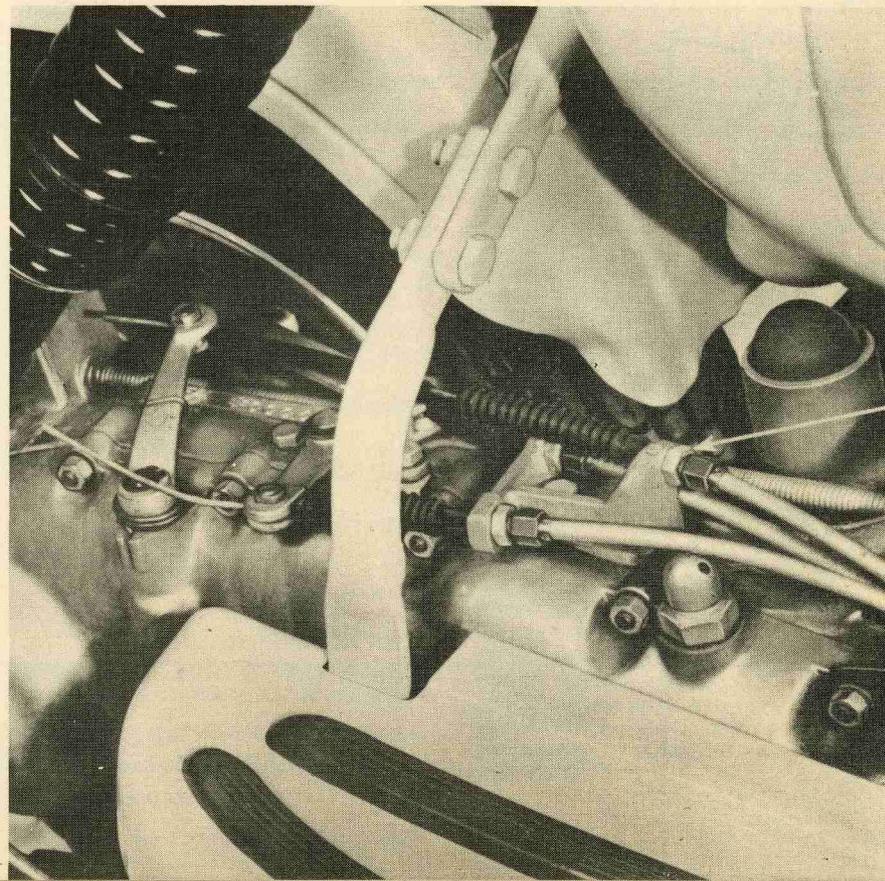
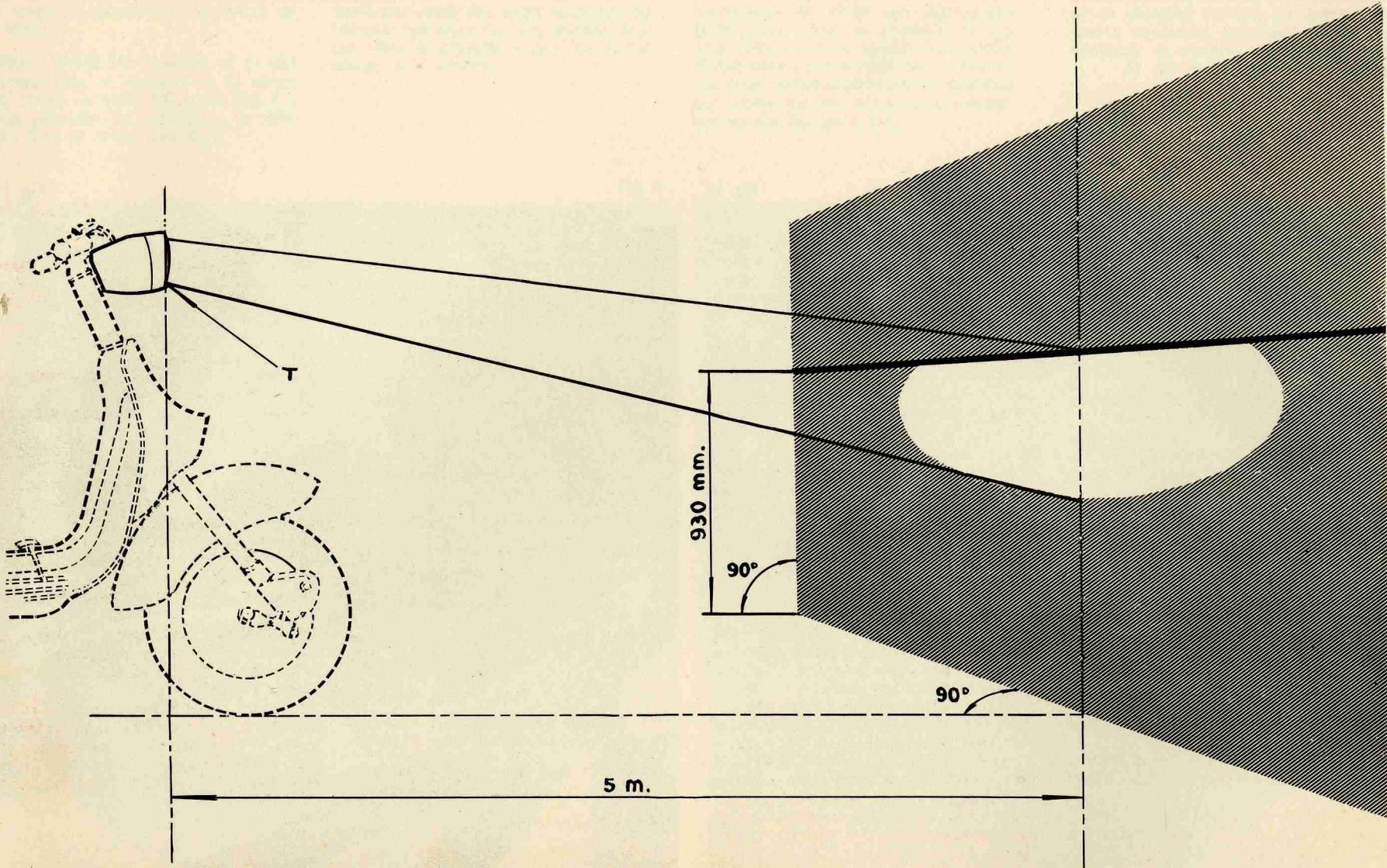


Fig. 11





REGLAJE DEL FARO: Controlar previamente la presión de los neumáticos (ver pág. 7) colocar la motoneta en las condiciones habituales de carga frente a una superficie vertical marcada, como lo indica la fig.12. Aflojar los tornillos del faro (T) y girarlo hasta que el borde superior de la zona iluminada por la luz de cruce coincida con la horizontal trazada a tal fin.

BAULITO - HERRAMIENTAS: El baulito está colocado en la parte lateral derecha del carenado (ver fig. 3) y contiene las siguientes herramientas:

- 1 llave de tubo 14/21 mm. para bujía y tuercas de rueda y llanta.
- 1 llave exagonal de 10 mm. para los tapones de aceite del cárter.
- 1 llave de 14/27 mm. para la tuerca de la rueda posterior.
- 1 llave de 8/10 mm.
- 1 destornillador.
- 1 puntal para levantar la rueda posterior.
- 1 lima para platinos.
- 1 llave exagonal de 4 mm. para los tornillos de fijación de los cables.

ARRANQUE - MARCHA - PARADA: Para poner en marcha el motor: Colocar la máquina sobre el caballete. Controlar que el cambio esté en punto muerto. Abrir el grifo de la mezcla. Si el motor está frío usar el dispositivo de arranque.

Con el acelerador al mínimo accionar el pedal de arranque.

Mantener una ligera aceleración hasta que el motor tome la temperatura adecuada para la marcha; si se ha usado el dispositivo de arranque volverlo a la posición inicial.

PARA PARTIR: Bajar la máquina del caballete.

Con la mínima aceleración, apretar a fondo la palanca del embrague y con la manopla izquierda acoplar la 1ª velocidad.

Aflojar lentamente la palanca del embrague acelerando simultáneamente para mantener el motor a un régimen casi constante.

Continuar la aceleración hasta lograr el régimen apropiado para pasar a la velocidad siguiente.

PARA CAMBIAR DE VELOCIDAD: Reducir por completo la aceleración al mismo tiempo que se aprieta a fondo la palanca del embrague.

Acoplar la marcha que corresponda. Aflojar gradualmente el comando del embrague acelerando simultáneamente. El motor se deteriora funcionando a un régimen inapropiado, tanto por falta como por exceso de revoluciones; para evitarlo haga los cambios en el momento oportuno y no acelere el motor en vacío.

PARA PARAR EL MOTOR: Reducir completamente la aceleración.

Apretar a fondo la palanca del embrague y pasar el cambio a punto muerto. Interrumpir el encendido apretando el pulsador de parada que se encuentra en el costado izquierdo del farol delantero.

NORMAS PARA EL USO: Durante el período de asentamiento (primeros 3.000 Km.) observe cuidadosamente las siguientes recomendaciones, recordando que la vida útil de su motoneta, depende en gran parte de haberla asentado correctamente:

- No superar las velocidades indicadas.

Hasta los 1500 Km.	En 1ª	En 2ª
	24 Km./h.	36 Km./h.
	En 3ª	En 4ª
	48 Km./h.	65 Km./h.

De 1500 a 3000 Km.	En 1ª	En 2ª
	24 Km./h.	36 Km./h.
	En 3ª	En 4ª
	48 Km./h.	75 Km./h.

- No marchar durante largos periodos a las máximas velocidades indicadas.

- Acelerar suave y progresivamente hasta alcanzar la velocidad deseada.

- No acelerar en vacío.

- Realizar todas las revisiones y servi-

cios consignados en su garantía en el taller de un agente autorizado.

ACONDICIONAMIENTO PARA LARGOS PERIODOS DE INACTIVIDAD: Lavar y secar según lo indicado precedentemente.

Vaciar por completo el tanque y la cubeta del carburador.

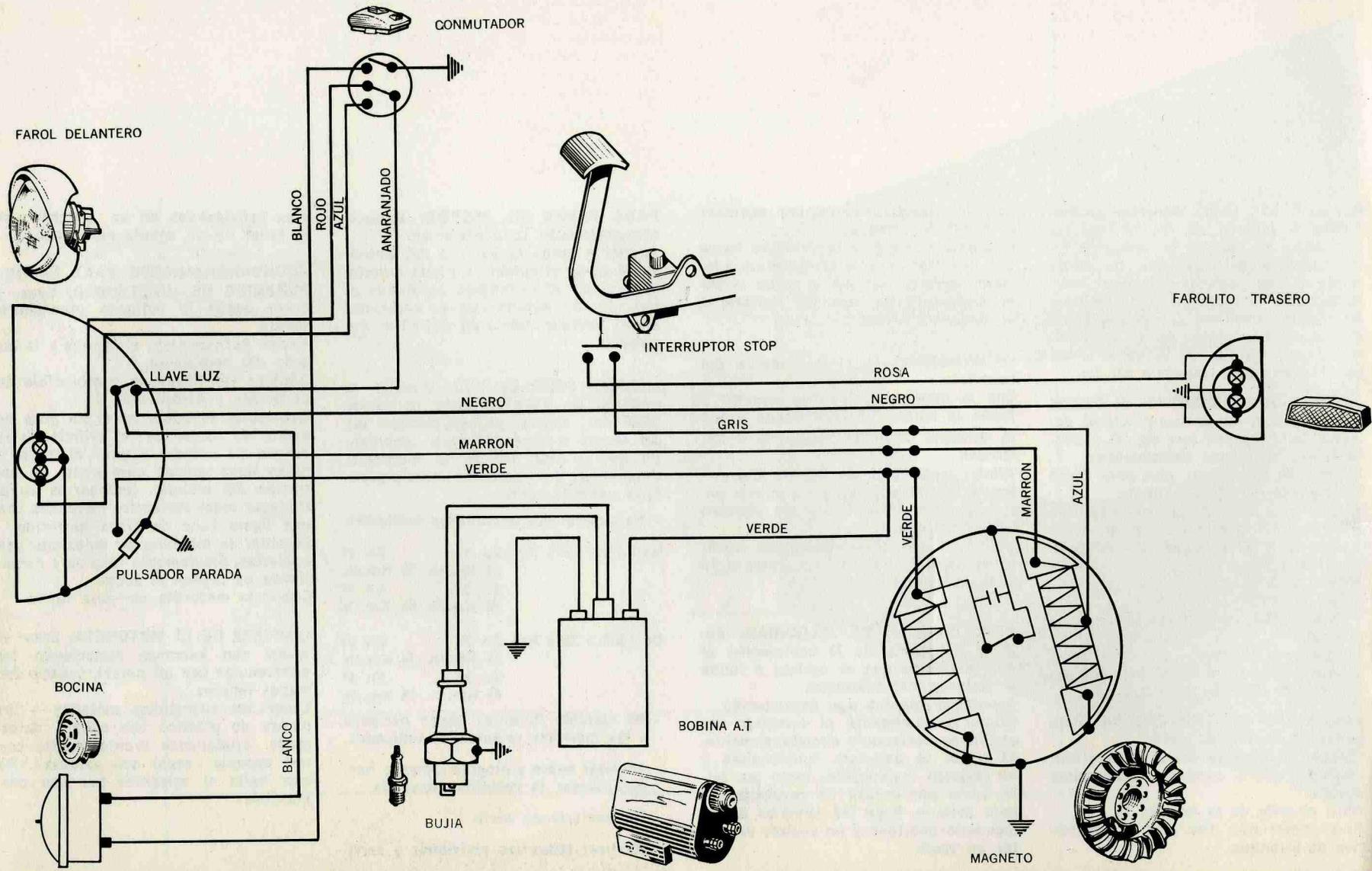
Limpiar los filtros de combustible en el tanque y carburador.

Desmontar la bujía, verter un poco de aceite de motor por el orificio de la cabeza de cilindro y girar el motor a mano unas vueltas para evitar la corrosión del cilindro. Reponer la bujía. Proteger todas las partes metálicas con una ligera capa de grasa antióxido. Levantar la máquina de modo que las cubiertas, previamente limpias y desinfladas no toquen el suelo.

Cubrir la motoneta con una funda.

LIMPIEZA DE LA MOTONETA: Lavar el motor con kerosene removiendo las adherencias con un pincel, secarlo con trapos limpios.

Lavar las superficies pintadas y las partes de plástico con agua y detergente, ayudándose eventualmente con una esponja - secar con gamuza -. No usar nafta ni solventes que son perjudiciales.



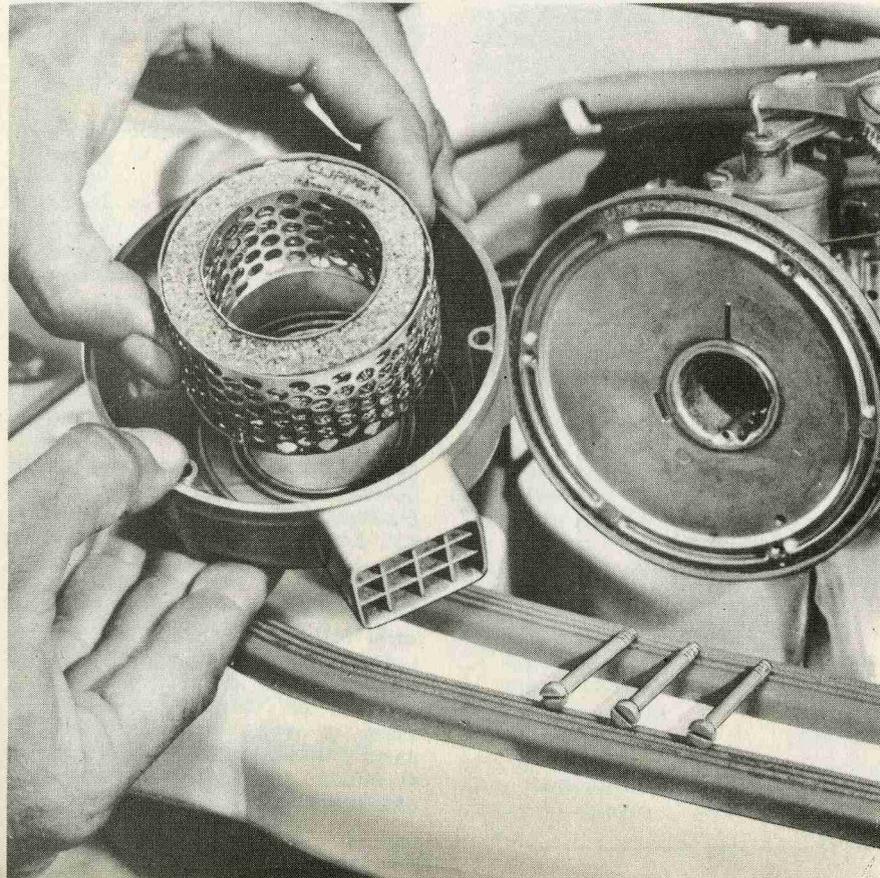
MANUTENCION PERIODICA: Cada 500 Km.: Filtro de aire, desmontarlo: lavar con nafta limpia y soplearlo con aire (ver fig. 14).

Cada 2000 Km. Frenos: Controlarlos (ver pág. 8).

Bujía: Limpiarla, eliminando las incrustaciones internas, en especial de los electrodos, que deben calibrarse una vez limpios y pulidos a una distancia

de 0,5 - 0,6 mm.

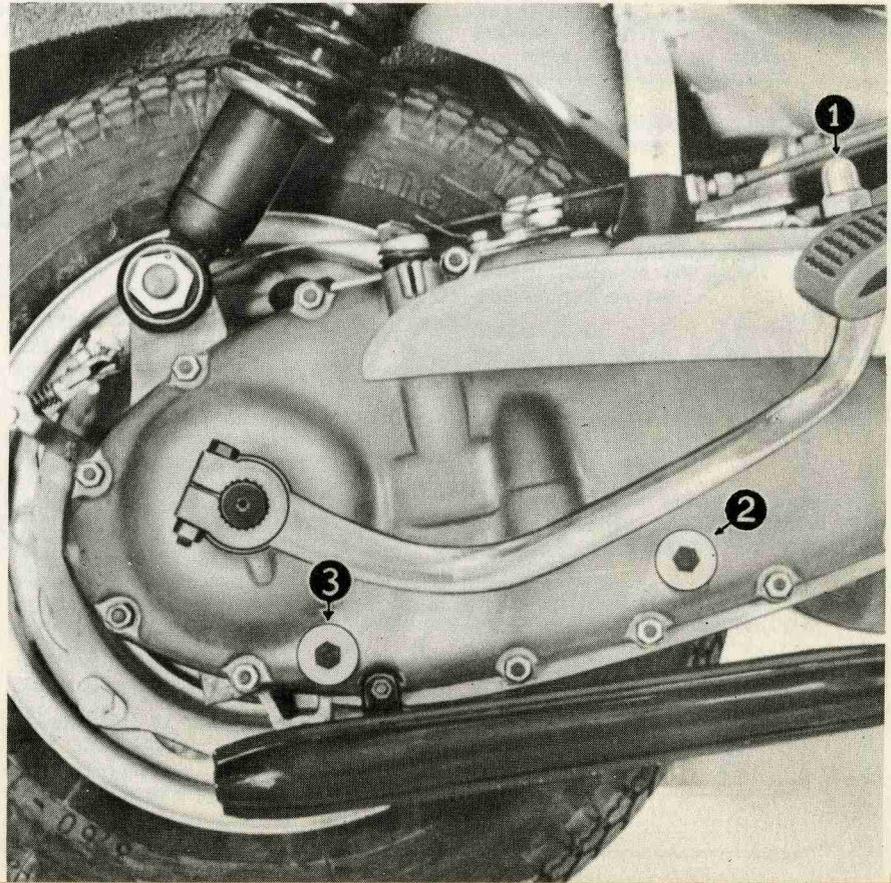
Fig. 14



LUBRICACION: Cáster motor: Restablecer el nivel con aceite para cambio y transmisión S. A. E. 90. Para esta operación es necesario quitar los tapones de nivel y carga y verter el aceite por este orificio hasta que empiece a salir por el de nivel (ver fig. 15).

- 1 Tapón de carga.
- 2 Tapón de nivel.
- 3 Tapón de descarga.

Fig. 15



LUBRIQUE PERIODICAMENTE: (1) Cáster motor: Efectuar el primer recambio a los 1.500 Km. con aceite para cambio y diferencial S. A. E. 90. (2) Articulaciones de cables comando cambio sobre la palanca doble. (3) Articulación cable comando embrague y varilla de comando cambio. (4) Articulaciones cable freno posterior. (5) Leva freno posterior. (6) Perno pedal freno posterior.

(7) Articulación cable freno anterior. (8) Acople del taquímetro (opcional). (9) Cojinete rueda delantera. (10) Palanca suspensión delantera. (11) Leva freno delantero. (12) Caja suspensión delantera. (16) Articulación palancas comandos sobre el manubrio. C = Tapón de carga de aceite en el cárter. N = Tapón de nivel. D = Tapón de descarga.

ESPECIFICACIONES:

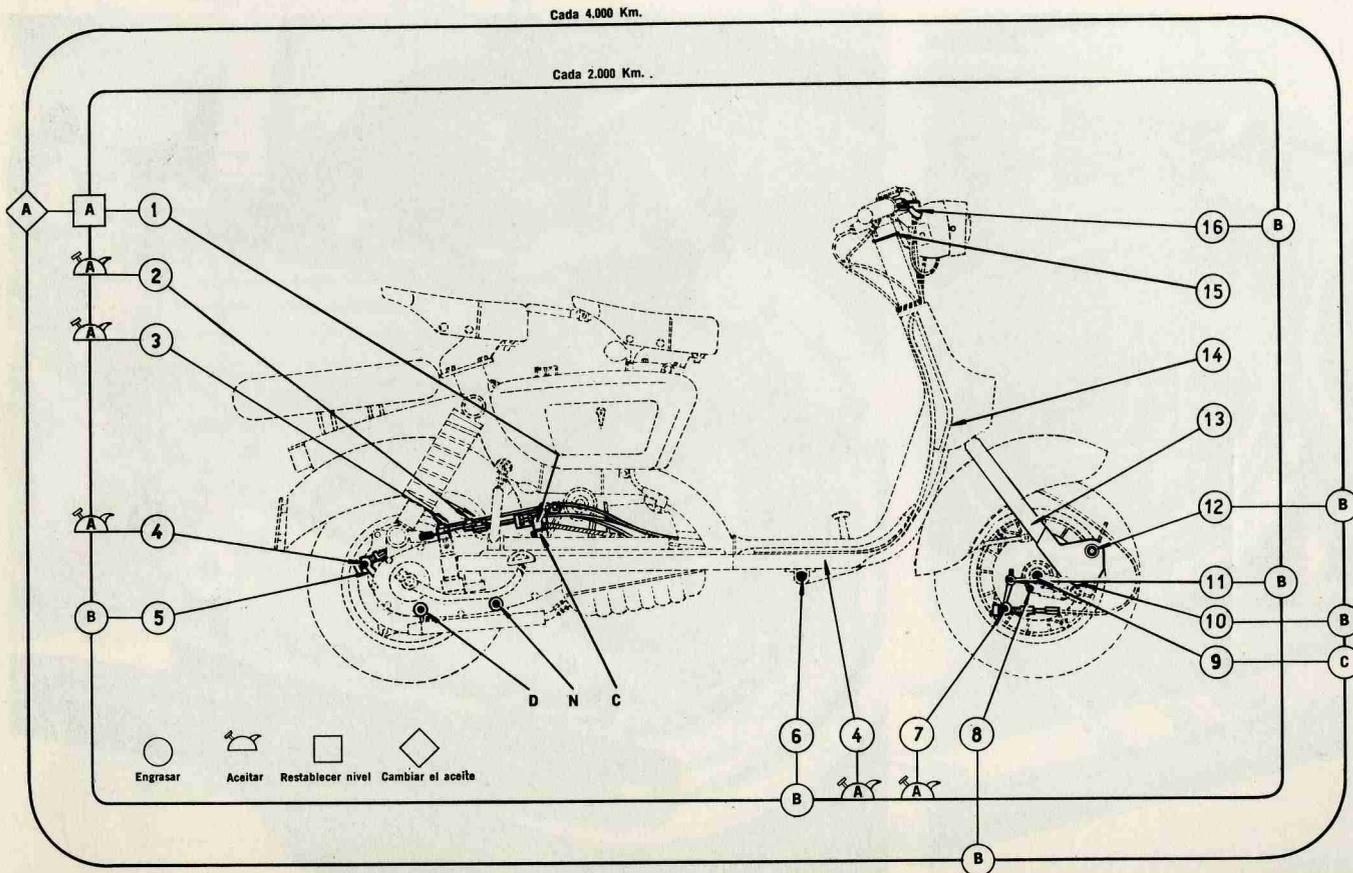
A - Aceite para cambio y transmisión S. A. E. 90.

B - Grasa adhesiva para chasis.

C - Grasa fibrosa para cojinetes

INSTRUCCIONES PARA EL SERVICE: Previo al montaje deberán lubricarse los siguientes puntos: (2), (3), (4), (7) y (12) con grasa adhesiva para chasis; (14) y (15) cojinetes de la dirección con grasa fibrosa para cojinetes. (16) Articulaciones de las palancas de mando con aceite para cambio y transmisión S.A.E. 90. (13) Resortes suspensión delantera untarlos con grasa adhesiva para chasis. La cubierta de los comandos flexibles deberá llenarse antes de introducir los cables con grasa adhesiva para chasis.

Fig. 16



Articulación cable comando Embrague

Articulación cable comando Cambio

Sobre la doble palanca Articulación cable freno trasero

Articulación cable freno delantero

Aceitar con S.A.E. 90

Leva freno delantero y trasero

Articulaciones palancas de comando sobre el manubrio

Perno pedal freno trasero

Engrasar con grasa chasis

Cada 4.000 Km.: Comando embrague: Controlar el registro (ver pág. 9). Platinos: limpiarlos y calibrarlos entre 0,35-0,45 mm. Recomendamos hacer esta operación en una agencia autorizada.

Filtro de la leva del ruptor: humedecerlo con una gota de aceite.

Lubricación cárter motor: con el motor caliente quitar el tapón de descarga y vaciar por completo el cárter. Reponer el tapón, desenroscar los de carga y nivel, verter aceite nuevo por el orificio correspondiente hasta que empiece a salir por el de nivel.

Son necesarios aproximadamente 600 cm³ de aceite para cambio y transmisión S.A.E. 90.

Conexión de taquímetro (opcional): Engrasar con grasa adhesiva para chasis. Cojinetes rueda delantera: Engrasar con grasa fibrosa para cojinetes.

CADA 6.000 KM: Proceder a la descarbonización del silenciador, cilindro, cabeza de cilindro y pistón. Recomendamos realizar esta operación en una agencia autorizada.

GUIA PARA LOCALIZACION DE FALLAS COMUNES

El motor no arranca o se para en seguida.

Alimentación irregular del combustible.

- Limpiar el filtro del tanque y carburador.
- Limpiar el robinete y el tubo de alimentación del carburador.
- Destornillar y limpiar los surtidores (chicler).

Carburador ahogado.

- Cerrar el robinete y con el acelerador a fondo accionar repetidamente el pedal de arranque o bien desmontar y secar la bujía.

Flotante del carburador averiado.

- Cambiarlo.

Bujía empastada.

- Proceder a la limpieza.
- Electrodo de bujía descalibrados.
- Calibrarlos a 0,5 - 0,6 mm.
- Bujía inapropiada o deteriorada.
- Sustituirla.

SI NO LLEGA CORRIENTE A LA BUJIA

- Platinos en estado deficiente
 - Circuito de A. T. interrumpido.
 - Bobinas deterioradas.
- Recurrir a una agencia autorizada.

EL MOTOR PISTONEA
Carburante inapropiado.

• Sustituirlo por el adecuado.

Autoencendido.

- Descarbonizar la bujía y la cabeza de cilindro.

Exceso de avance.

- Poner en fase en una agencia autorizada.

EL MOTOR PIERDE REVOLUCIONES

Alimentación irregular del carburador.

- Revisar el sistema de alimentación.
- Electrodo de bujía muy separados.
- Calibrar a 0,5 - 0,6 mm.

Bujía empastada.

- Limpiarla.

Platinos sucios o mal regulados.

- Limpiarlos y calibrarlos a 0,35 - 0,45 mm.

EXPLOSIONES EN EL CARBURADOR

Recalentamiento de la bujía.

- Sustituirla por otra más fría.

Bujía con exceso de carbón.

- Limpiarla.

Alimentación irregular del carburador.

- Revisar el sistema.

EL MOTOR NO GENERA POTENCIA O SE CALIENTA EN EXCESO.

Mezcla demasiado pobre.

- Enriquecerla ajustando el tornillo de regulación de aire.

Avance incorrecto.

- Poner en fase en una agencia autorizada.

Encendido defectuoso.

- Revisarlo en una agencia autorizada.
- Silenciador o lumbreras de escape parcialmente obstruidos.
- Descarbonizar.

Cabeza de cilindro floja.

- Ajustar convenientemente las tuercas de bloqueo.

CARACTERISTICAS

Largo total	1.820 mm.
Ancho total	710 mm.
Alto total	1.030 mm.
Distancia mínima al suelo	165 mm.

Distancia entre ejes 1.290 mm.

Basidior central de tubos de acero.

Carrocería de chapa estampada.

Suspensión delantera de bielas oscilantes, con resortes helicoidales de paso variado.

Suspensión trasera a cárter oscilante, con resortes helicoidales de paso variado y amortiguador hidráulicos.

Caballote doble.

Peso sin accesorios Aprox. 105 Kg.

Capacidad del tanque 7.750 l.

Velocidad máxima con el piloto sentado 100 Km./h.

Velocidad máxima con el piloto tendido 104 Km./h.

(Según normas CUNA)

Consumo (Según normas CUNA) 2 l. c/100 Km.

Autonomía Aprox. 380 Km.

Pendiente superable

En 1ª	36 %
En 2ª	24 %
En 3ª	15 %
En 4ª	9 %

RUEDAS Y FRENOS

Ruedas: Intercambiables.

Llantas: Desarmables de acero estampado.

Frenos: Mecánicos de expansión.

Medida de los neumáticos: 3,50 x 10".

Presión del neumático delantero:

1 Kg./cm² - 14 lb. pulg.²

Presión del neumático trasero (Conduc-

tor solamente: 1,5 Kg./cm² - 21 lb. por pulg.²

Presión del neumático trasero (Conduc-

tor y pasajero): 2,5 Kg./cm² - 35 lb./pulg.²

SISTEMA ELECTRICO

Magneto alternador de 4 polos, 27 W.

UBICACION Y CARACTERISTICAS DE LAS LAMPARAS:

Farol delantero: 1 lámpara de 6 V - 25/25 W (Luces de cruce y carretera).

Farol trasero: 1 lámpara de 6 V - 5/20 W

(Luz de posición) y "Stop".

MOTOR

Monocilíndrico de 2 tiempos refrigerado por corriente de aire reforzada por turbina.

Diámetro 62 mm.

Carrera 58 mm.

Cilindrada 175 c.c.

Relación de compresión 7,6 : 1

Potencia a 6.000 r.p.m. 8,6 HP

Lubricación Por mezcla

Arranque A pedal

CARBURADOR:

Dell'Orto MB 21 BS 7 - Toma de aire con filtro de malla de acero.

ENCENDIDO:

A volante magnético - Regulación de avance con motor parado. Bobina de AT externa.

BUJIA:

De 14 mm. - Rosca larga - Grado Térmico: Durante el asentamiento, 225 escala Bosch; luego de 225 a 240, según las condiciones de uso.

EMBRAGUE:

De discos múltiples en baño de aceite.

TRANSMISION:

A cadena de eslabones dobles y amortiguador de torque.

CAMBIO:

Sistema de toma permanente con cuatro velocidades, alternativamente acopladas al eje posterior por medio de un cursor.

DESMULTIPLICACION DE TRANSMISION MOTOR - RUEDA:

1ª Velocidad	
Relación	1/12,522
2ª Velocidad	
Relación	1/8,762
3ª Velocidad	
Relación	1/6,304
4ª Velocidad	
Relación	1/4,819

 **siambretta**

SARRATEA 2900 - T. E. 208-5491/5 VALENTIN ALSINA

