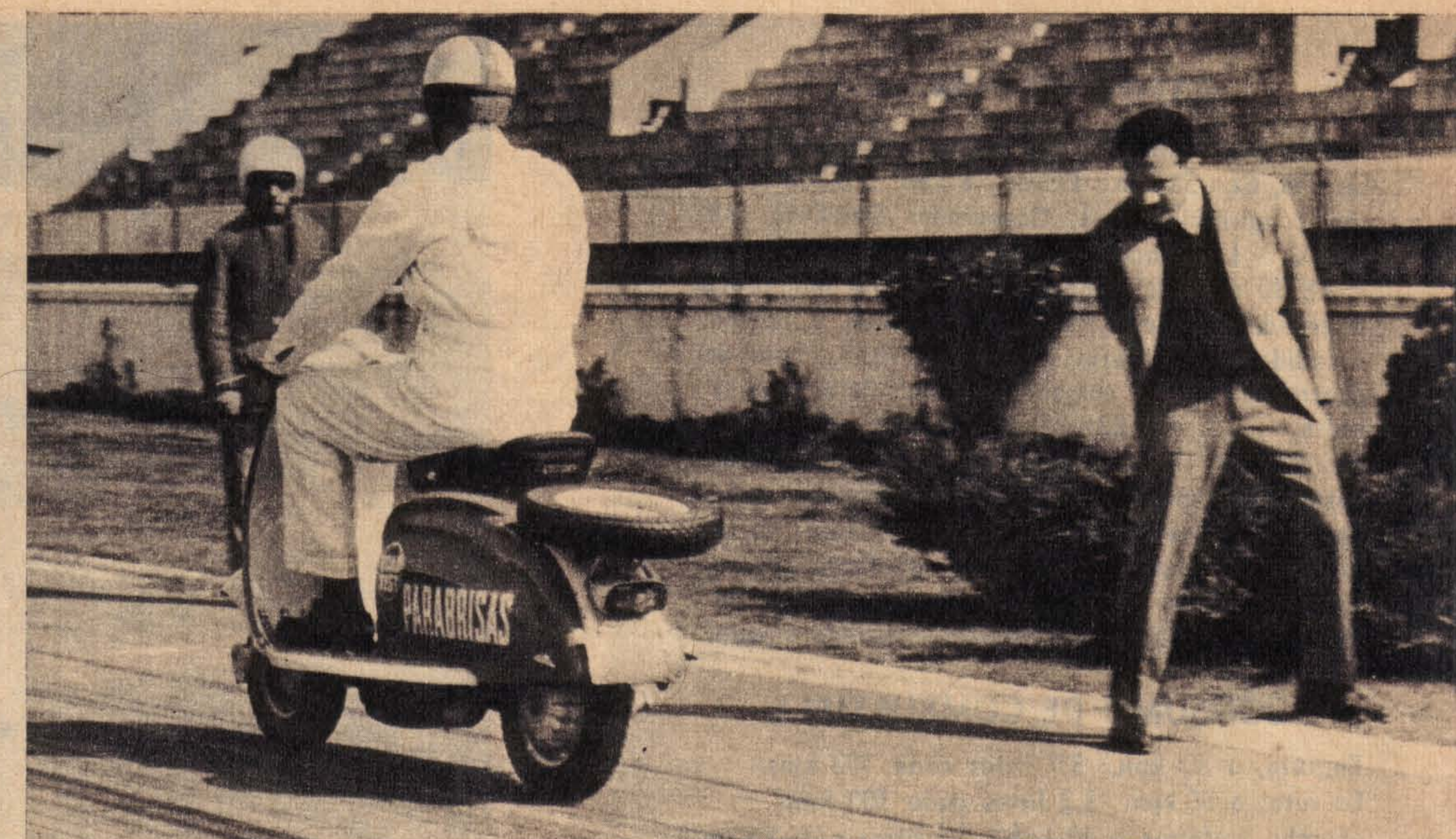
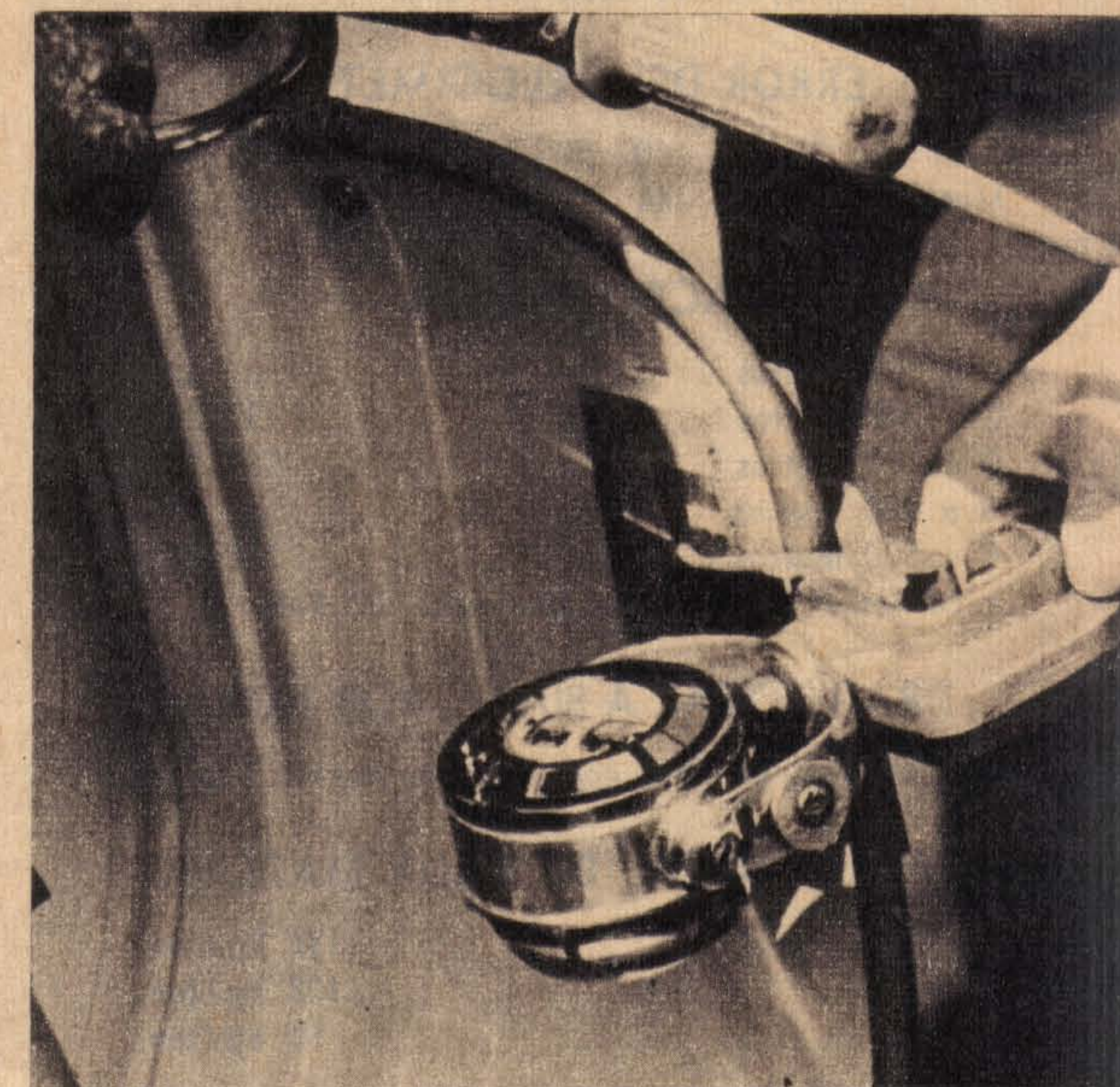
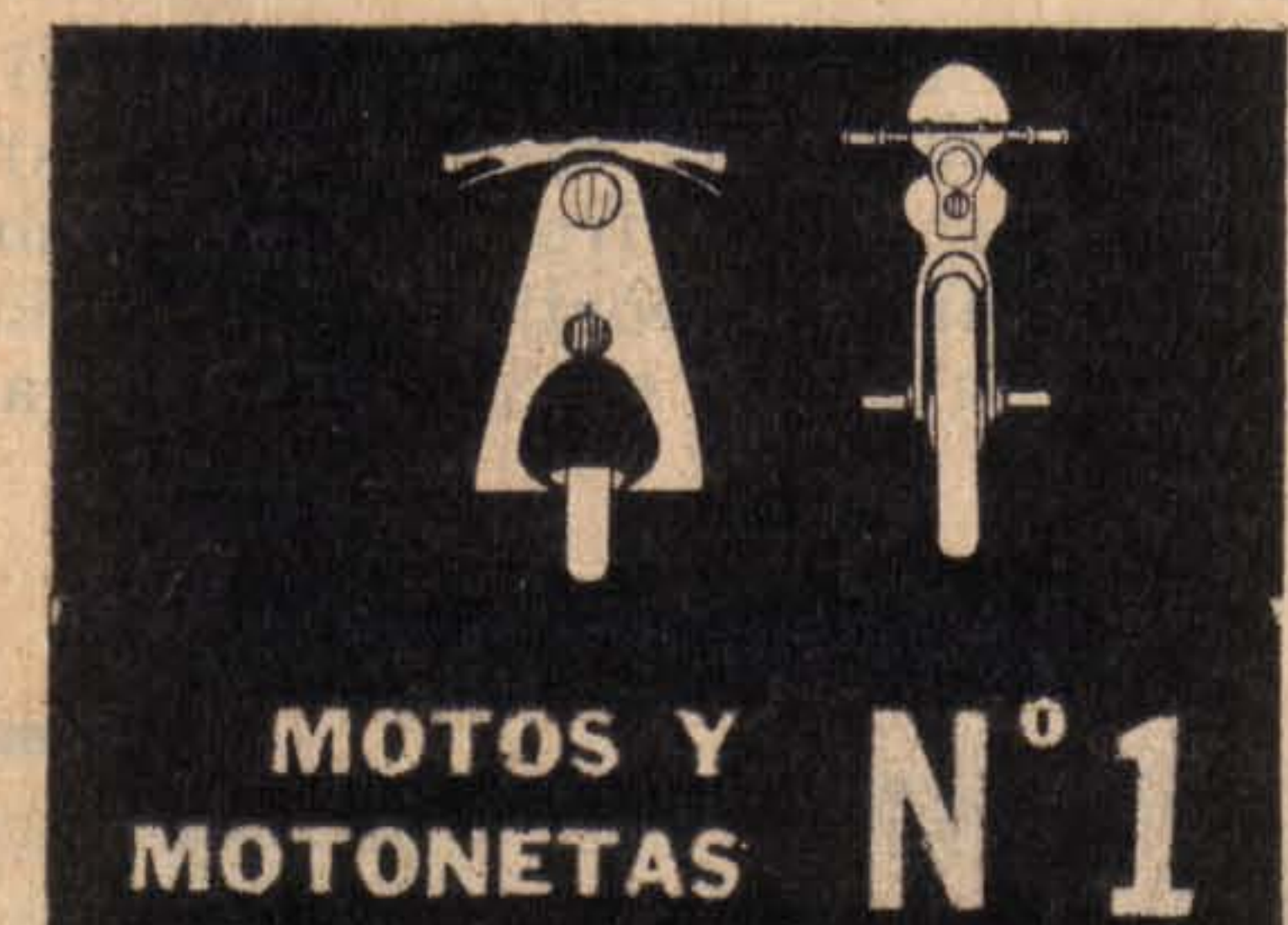




Izquierda: La Siambretta 175 TV en plena prueba de aceleración, prueba que se efectúa en la "recta del fondo" del Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires, promediando el resultado de dos corridas en sentidos opuestos para compensar las influencias del viento y la pendiente. Arriba: El Sr. Bausili, piloto de Siambretta S. A. comienza el frenaje al traspasar la línea de llegada. En las comprobaciones de deceleración se utilizaron los dos frenos. Derecha: los testers ajustan el acelerómetro Tapley que mide el empuje y la resistencia al avance, por sistema inercial.



ROAD-TEST



PARABRISAS

**1^{er.} road - test de
motos y motonetas.
Hoy probamos la**

SIAMBRETTA 175 TV

"Ya está lista...; vengan a buscarla." Al invitarnos a retirar de fábrica la Siambretta 175 TV, los testers se aprestaron a reverdecir viejos laureles motociclísticos que supieron conseguir en épicas y heroicas lides. Porque la verdad es sólo una: si hubo en nuestro equipo quien llegara a Córdoba en nueve horas con una Indian, y quien más o menos se tuteaba con el Autódromo, lo cierto es que nadie había convivido con el típico scooter durante más tiempo que el necesario para dar una vuelta manzana.

"La motoneta es para dos", "La motoneta es para una pareja feliz", "La motoneta es para mujeres". En el momento de retirarla, nos confesamos influidos por esa serie de asertos populares, y, muy a pesar nuestro, la posibilidad de tenerla unos 20 ó 30 días resultaba deliciosamente ridícula. No vamos

a vivir lo suficiente para arrepentirnos de haberlo pensado. Aunque siga siendo para dos, para parejas felices o para miembros del sector femenino, la motoneta es una nueva sensación para el motociclista y consecuentemente para el habitué del automóvil. Por otra parte, digna de ser vivida.

Técnicamente una motoneta se diferencia de una moto en que el ángulo de avance de la dirección es mayor, para reponer la estabilidad longitudinal que pierde al influir el viento sobre las generosas superficies del chaperío. Aparte, la distribución de pesos no es nada ortodoxa, puesto que la rueda trasera es la que está cargada casi con exclusividad, y por lo tanto, como es dable imaginar, las condiciones de estabilidad cambian en forma notable. Finalmente, las ruedas chicas "levantan" el baricentro, es

decir, que, en relación con la altura del eje, el centro de gravedad está más arriba.

Todo eso se piensa durante los primeros contactos con la motoneta. Los resultados son frenéticos "tamurés" bailados sin querer sobre el adoquín. Cuando se consigue domesticar las reacciones y adaptarlas a los requerimientos mecánicos de la máquina, o sea cuando empieza a doblar con el manubrio y no con el cuerpo, cuando el freno delantero se comienza a tratar como un señorito y cuando se juega con el acelerador cuidando de no ser demasiado expresivo, recién entonces se puede entrar a juzgar un divino aparato como la Siambretta 175 TV.

La primera impresión es de alfombra mágica. No hay ruidos de ninguna índole y el confort es burgués. La posición de manejo es

completamente funcional sin que se registren esfuerzos ni sobrecargas en el cuerpo del piloto. La suspensión, como elemento de comodidad, es óptima, aunque por ley de compensación, ello resiente algo la tenida. Pero evidentemente hay que partir de la base que la motoneta es para ir al club y no para andar tipo Grand Prix.

A los pocos días de andar, descubrimos un lunar entre las virtudes apuntadas: bajo el piso de la Siambretta hay una chapa transversal colocada a efectos de evitar que el barro y el agua que despiende la rueda delantera lleguen al cilindro. Pasa que terminamos usando la chapa de taquímetro, porque llegando el régimen a cierto punto vibraba de tal forma que o se pasaba el cambio o se encargaba una dentadura postiza. Al fin, resolvimos ajustarla con dos arandelas de presión.

DATOS TECNICOS

Motor: Monocilíndrico dos tiempos, refrigerado por turbina, 62 x 58 mm., 175 cc., 8,6 HP a 6.000 rpm., con compresión 7,6:1. Carburador Dell'Orto MB 21 BS 7. Lubricación por mezcla en el lubricante (SAE 30 al 4 %). Encendido a volante magnético alternador. Además, luces de posición y bocina, atendidas por batería de 6v. y 8 a/h. Caja de cuatro velocidades comando manual. Relaciones finales... 1ª: 12,522; 2ª: 8,762:1; 3ª: 6,304:1; y 4ª: 4,819:1. Ruedas 3.50 x 10 adelante y atrás. Suspensión delantera a bieletas oscilantes, resortes helicoidales y amortiguadores. Trasera: carter oscilante y amortiguador de doble efecto con resortes de paso variable. Frenos mecánicos. Delantero comando manual, trasero: comando a pedal.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

En ruta, a 80 kph.: 3,7 litros cada 100 kms.
En ruta, a 60 kph.: 3,2 litros cada 100 kms.
Marcha uniforme a 40 kph.: 2,6 litros c/100 kms.
En ciudad: 3,4 litros cada 100 kms.

ERROR DEL VELOCIMETRO

Real	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Motoneta	21	32	44	56	66	75	85	96	107

ACELERACION

0 a 100 metros	8" 2/5
0 a 200 metros	13" 2/5
0 a 300 metros	18" 1/5
0 a 400 metros	22"
0 a 500 metros	26" 2/5

recorriendo los 5 metros finales a 100 kph.

DRAG TOTAL A 80 Km. POR HORA

175 kg/ton, medidos con el acelerómetro Tapley.

EMPUJE TOTAL EN CADA MARCHA

2ª	135 kg/ton.
3ª	108 kg/ton.
4ª	96 kg/ton.

VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA

1ª	40 Kph
2ª	50 Kph
3ª	70 Kph

VELOCIDAD MAXIMA

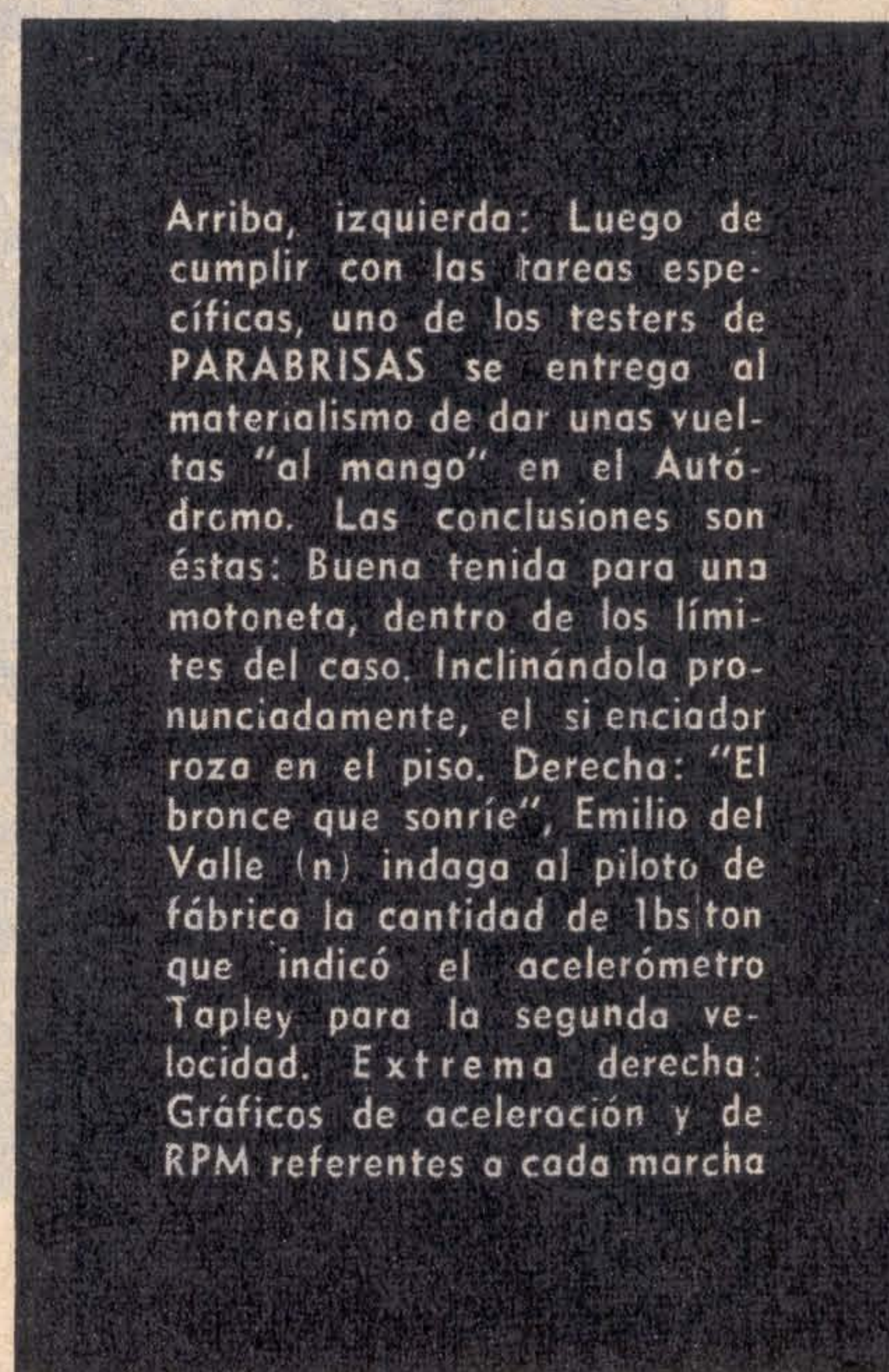
103,2 kph. con piloto apilado, promedio de varias corridas en sentidos opuestos.

DISTANCIAS DE FRENADO (Con los dos frenos)

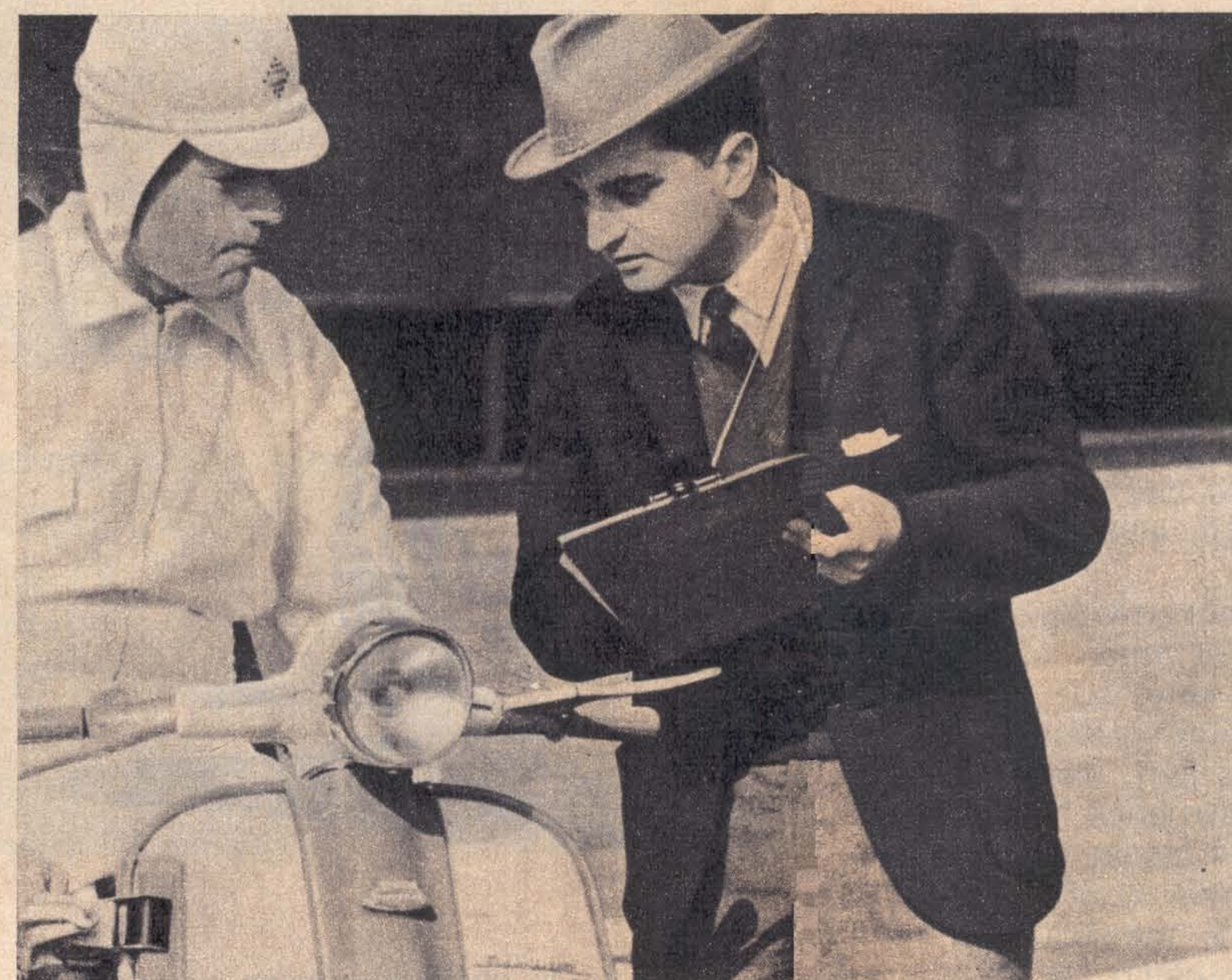
20 kph a 0:	2,35 metros
40 kph a 0:	6,60 "
60 kph a 0:	13,60 "
80 kph a 0:	34,20 "

DRAMATIS PERSONÆ

Este test fue realizado por el personal técnico de PARABRISAS, señores Ronald Hansen, Emilio del Valle (n), Guillermo Mártire y Carlos Marcelo Thiery. En las pruebas de aceleración y frenaje del Autódromo Municipal, pilotearon los Sres. Clemente Bousili y Francisco Roqué, de Siambretta S.A.



Arriba, izquierda: Luego de cumplir con las tareas específicas, uno de los testers de PARABRISAS se entrega al materialismo de dar unas vueltas "al mango" en el Autódromo. Las conclusiones son éstas: Buena tenida para una motoneta, dentro de los límites del caso. Inclínandola pronunciadamente, el silenciador roza en el piso. Derecha: "El bronce que sonríe", Emilio del Valle (n) indaga al piloto de fábrica la cantidad de lbs/ton que indicó el acelerómetro Tapley para la segunda velocidad. Extrema derecha: Gráficos de aceleración y de RPM referentes a cada marcha



nación y manufactura. La traba de dirección, tipo Neimann, no nos obsequió con inconvenientes en ninguna de sus dos funciones, es decir la específica y la de abrir y cerrar el baulito.

Las posiciones de la llave de encendido son las siguientes, de izquierda a derecha: 1) Luz de estacionamiento (la llave se puede retirar); 2) Off; 3) Marcha diurna; 4) Luz de posición y 5) Luces de ruta. El cambio de éstas se efectúa desde un interruptor que también agrupa a la bocina y que fue ubicado muy a mano junto al puño acelerador.

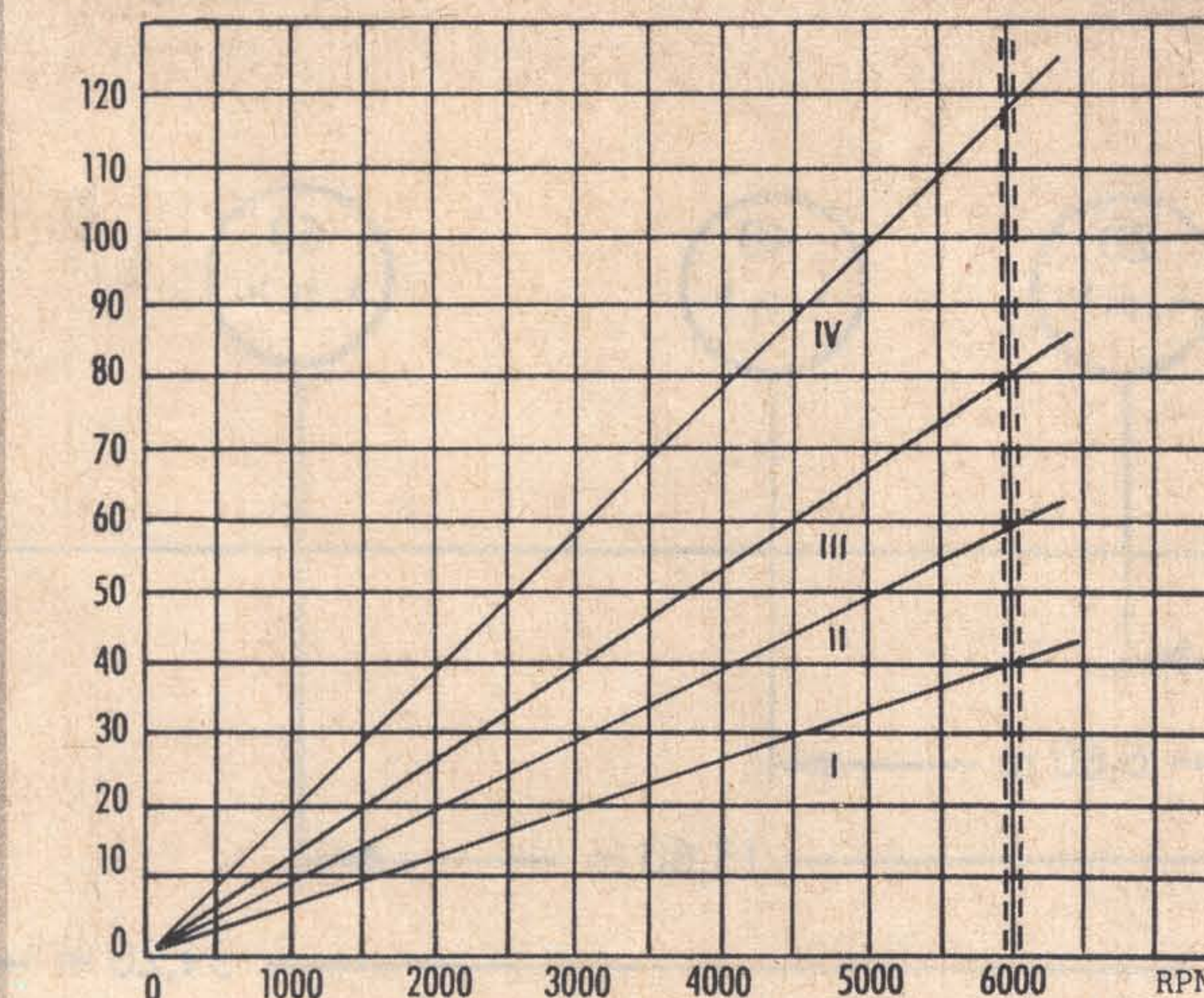
El caballete doble de la Siambretta facilita en forma notable la tarea de aparcarse desde cualquiera de los dos lados.

Un detalle interesante de la Siambretta 175 TV es su facilidad para el arranque en frío, para lo cual sólo

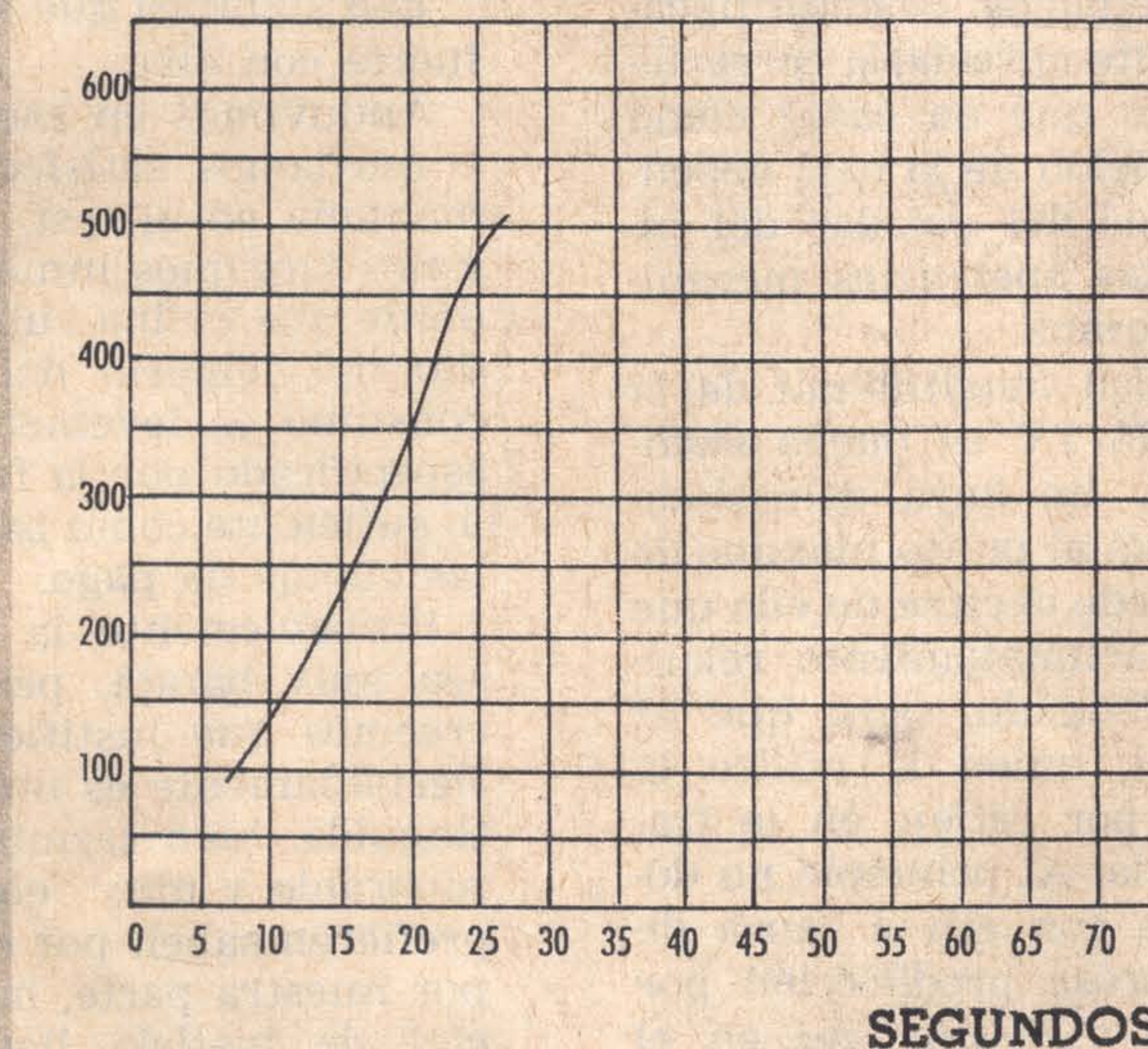
lo basta tirar del cebador y accionar la palanca de arranque cuidando de no acelerar el motor. La posición de los cambios está referida en el manillar izquierdo, que gira completo al efectuar un pasaje de marcha. La fábrica promociona al embrague como elemento prescindible de estas ocasiones, pero en bien de un andar sinfónico y sin ruidos tétricos recomendamos al menos "peinarlo" suavemente cada vez que deba cambiarse. Todos los comandos son lo suficientemente suaves como para que incluso una dama pueda pilotear la Siambretta sin pasar previamente por el gimnasio.

Apenas iniciada la marcha, se observa en la Siambretta una característica muy particular que la diferencia notoriamente de sus congéneres: la gran desmultiplicación que une el árbol motor del grupo

VELOCIDAD



METRO

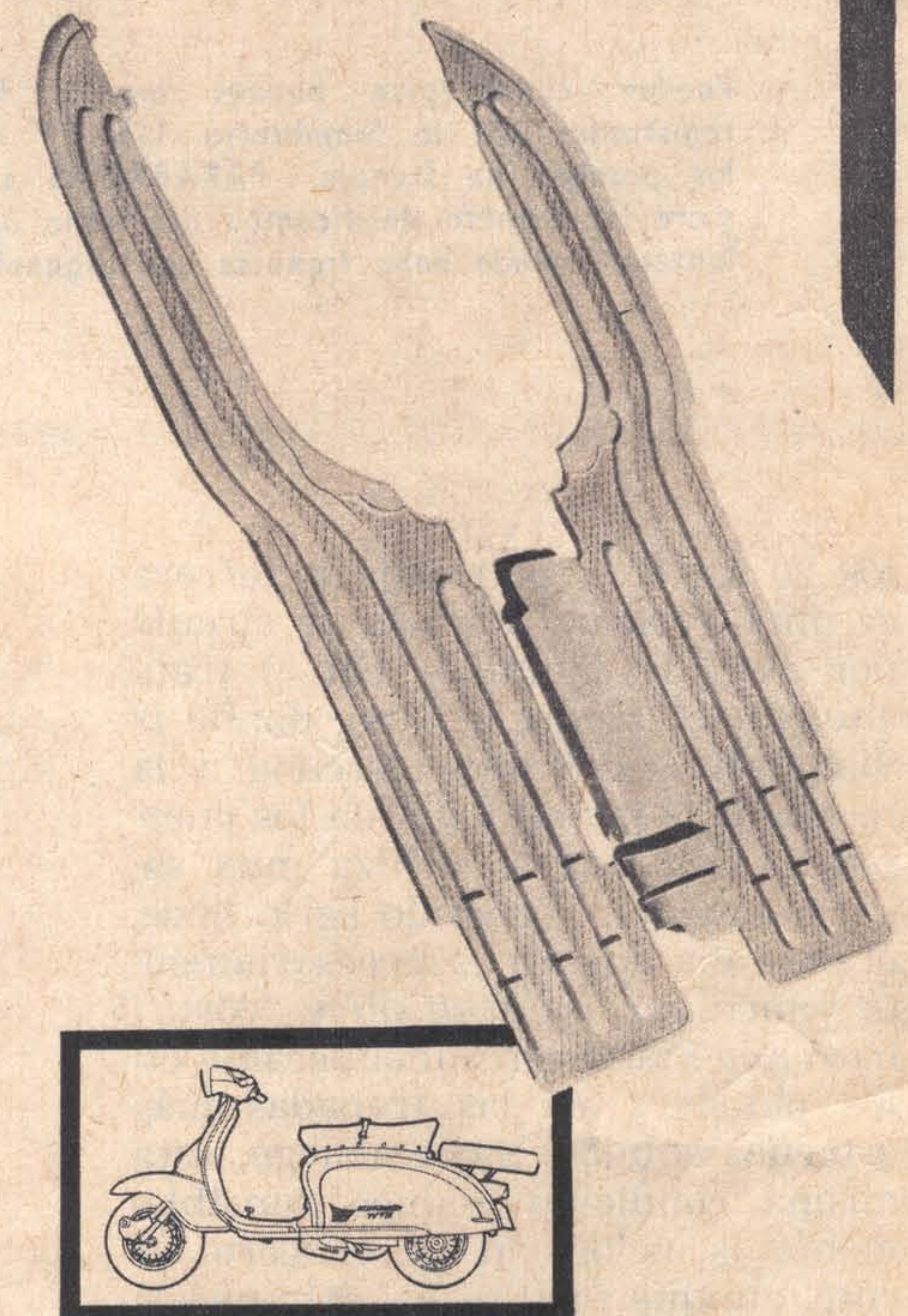


FABRICANTES DE ALFOMBRAS Y ACCESORIOS DE GOMA

Managua
M.R.

JERARQUIA EN ARTICULOS DE CAUCHO e HYCAR PARA MOTOS Y MOTONETAS

Para su Siambretta 175-TV y 150-LI



Alfombras de máxima calidad, colores gris, negro, azul, rojo, verde y celeste

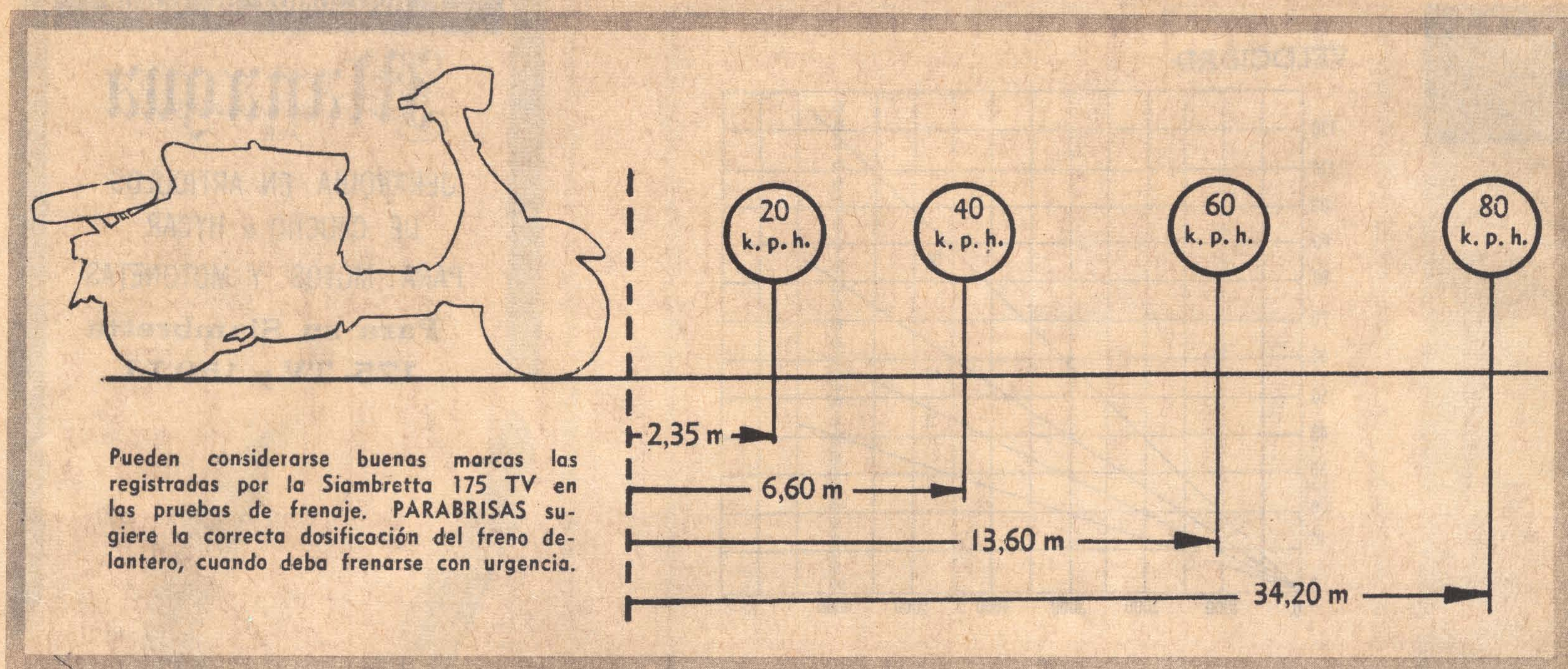
MOTOS	MOTONETAS
NORTON-GILERA	ALPINO-GUIZZO CARINA
ALPINO	ISO-SIAMBRETTA
PUMA - CAPRI-LEGNANO	RUMI-N.S.U. PRIMA
JAWA-B.S.A. - PAPERINO	PUCH - VESPA
ZANELLA-D.K.W. etc.	VICENTINA-T.V. 175 etc.

Fabricante
POMOTEX
INDUSTRIAL y COMERCIAL
Exposición y ventas: MORON 4046 - Tel. 69-0123 Buenos Aires

IMPORTADORES Y REPRESENTANTES EXCLUSIVOS MOTOS Y REPUESTOS
TRIUMPH
SALATINO y Cía. S.R.L.
LAS HERAS 3281 - Tel. 82-6788 Bs. As.

MOTORCAR
RECTIFICACION DE CILINDROS, REPARACION DE CIGUEÑALES VALVULAS Y GUIAS, CASQUILLOS, BIELAS, MURONES Y ARMADO DE MOTORES PARA TODO TIPO DE MOTO Y MOTONETA
THAMES 1252 - Tel. 54-1130

Realización EDDIE publicitaria 32-1424 y 32 7989



los 20 k.p.h. y el rebaje a tercera es muy eventual cuando se circula por avenidas amplias. En el tránsito estrictamente urbano, donde la Siambretta está muy cercana a la teoría de la penetración de los cuerpos, la segunda se utiliza muy espaciadamente, y cuando se lo hace, el pasaje a tercera es necesariamente inmediato. La *Multiplica* "corta" hace a la Siambretta insuperable en los piques y en las trepadas más o menos agudas. Sin embargo, esta misma condición reduce sensiblemente la velocidad de cruce en ruta, aunque facilite los sobrepasos y le confiera una reserva considerable de potencia hasta aproximadamente los 60 k.p.h. en cuarta. Nos gustaría un poquito más *larga*.

Es ideal para *viborear* en el tránsito, sobre todo cuando éste es detenido por semáforos, barreras, etc. en razón de su increíble radio de

giro. Abrir juicio acerca de la caja es un tanto arriesgado. Se nos ocurre que la reducida desmultiplicación no permite apreciarla correctamente, puesto que en casos como éste, la utilización de la caja depende mucho más del paladar del piloto que de las apetencias mecánicas de la máquina.

La estabilidad longitudinal de la Siambretta 175 TV es buena siempre y cuando no haya demasiado viento. Llevada al punto máximo de exquisitez puede decirse de ella que requiere un aclimataamiento relativamente prolongado, pero que al cabo del cual, quien la utilice la "acomodará" por reflejo en la trayectoria debida. Al principio no doblamos fuerte con ella a causa de nuestra fervorosa predilección por la prudencia, pero una vez en el Autódromo, si bien no batimos ré-

cords, ni bajamos marcas, nos divertimos como marranos.

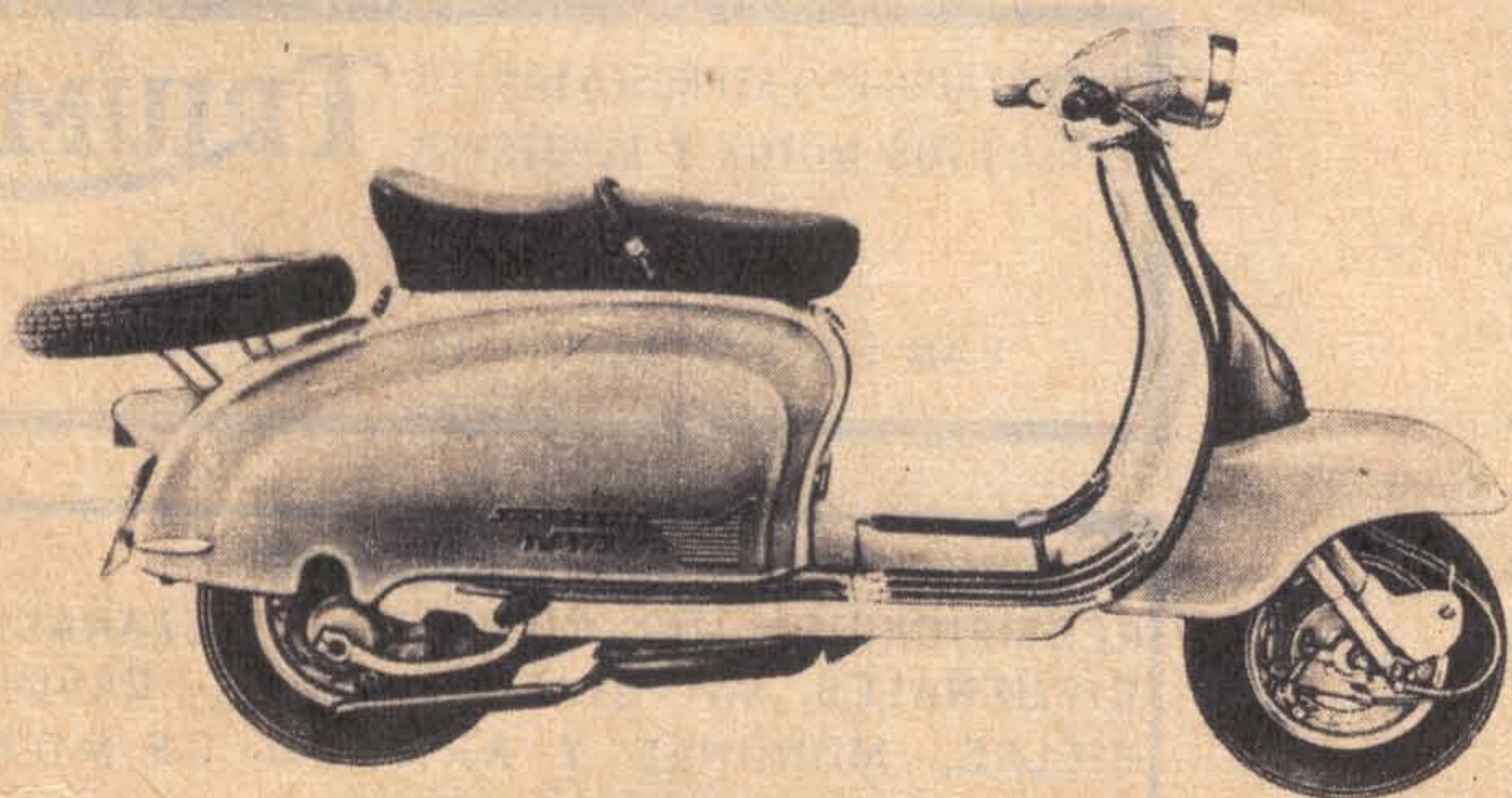
Eso significa que se puede doblar fuerte con ella.

Anduvimos en caminos de tierra y quedamos satisfechos. No hubo montaña en el test, pero trepamos y nos largamos innumerables veces desde una colina suburbana en medio del jolgorio del equipo... El consumo es levemente superior al especificado por la fábrica, pero no lo suficiente como para atrasarse en las cuotas de pago.

Probablemente la Siambretta no sea muy barata, pero ciertamente creemos que justifica lo que vale. Decididamente es una máquina distinguida, bien terminada, ágil, maniobrable y muy "chic". Quienes la prefieren saben por qué lo hacen, y por nuestra parte, hasta que el oficial de justicia llegue a nuestra puerta, no pensamos devolverla. *

DESPREOCUPESE DE LOS REPUESTOS LEGITIMOS Y REPARACIONES DE SU

Eddie



DISPONEMOS DE
MAQUINARIAS
E INSTRUMENTAL
MODERNO

Siambretta

175-T.V. y 150-LI

Cochabamba s.r.l.

AGENTES OFICIALES DE SERVICIO SIAMBRETTA
DEFENSA 548 - Tel. 33-4981 - Bs. As.