USO Y ENTRETENIMIENTO

LAMBRETTA LOCOMOCIONES S. A. • EIBAR (ESPAÑA)

Lambretta 125, mod. A
Lambretta 125, mod. B

USO Y ENTRETENIMIENTO

LAMBRETTA LOCOMOCIONES, S. A.
EIBAR (ESPAÑA)

En su propio interés **PIDA** *y* **EXIJA**

RECAMBIOS ORIGINALES LAMBRETTA

Los precios de los
RECAMBIOS ORIGINALES LAMBRETTA
se hallan fijados libres de todo gasto
en el domicilio del agente vendedor

El listín de los precios de recambios está a disposición de los compradores para toda clase de comprobaciones

PRESENTACION

LAS **LAMBRETTA 125 A** y **LAMBRETTA 125 B** *reúnen los máximos progresos y mejoras que han sido aplicados al «scooter» y si las presentamos con su característica de dualidad, se debe a que los usuarios de la* **LAMBRETTA** *se dividen en dos categorías bien distintas, cuyas preferencias han sido sugeridas por circunstancias prácticas. Estos modelos responden por su perfeccionamiento a ciertos deseos especiales de los clientes; más aún, representan el esfuerzo del constructor, que tiende a obtener una comodidad y un rendimiento cada vez más notable en un vehículo que ya ha mostrado claramente que sus posibilidades están muy por encima de lo que se esperaba de él.*

El motor, de mínimo consumo de carburante y de la máxima seguridad de funcionamiento, forma un bloque con la transmisión y rueda trasera. Las suspensiones anterior y posterior, a muelles combinados con palancas y barra de torsión respectivamente, le asegurarán la más suave comodidad. Finalmente el silenciador, dejando inalterable el brillante rendimiento del motor, consigue amortiguar casi completamente su ruido.

He aquí, pues, a su disposición un medio de transporte moderno, ágil, práctico, elegante, silencioso y de una seguridad perfecta.

La **LAMBRETTA** *satisface sus deseos y colma sus aspiraciones; tanto si se utiliza para desplazamientos rápidos en la ciudad, turismo a gran distancia, o como ayuda en su trabajo, asegura un rendimiento constante; aun no tratándose de un vehículo potente, podrá proporcionarle una buena velocidad, no superior sin embargo a límites seguros, con tal de que no se pretenda utilizarla en condiciones peligrosas o en carreteras y caminos que la prudencia no aconseja.*

Si usted la conserva bien, nunca se sentirá defraudado por la **LAMBRETTA;** *estará siempre a su servicio, le satisfará plenamente y, sobre todo, le proporcionará ese sentido de independencia y esa facilidad para los desplazamientos que pensaba conseguir solamente con el automóvil.*

También para ustedes, señoras y señoritas, ofrece la **LAMBRETTA** *comodidades y ventajas. A medida que ustedes la utilicen, verán que es fácil de conducir, que adquiere pronto una gran velocidad, que su sistema de suspensión es confortable, y que sube con facilidad las pendientes, todo ello en una posición cómoda y desenvuelta sin detrimento de su elegancia y personalidad.*

Utilice su **LAMBRETTA** *con la máxima confianza, ateniéndose a los consejos fundamentales que en las siguientes páginas encontrará expuestos en forma clara y con las necesarias ilustraciones. Por otra parte, podrá recurrir a la organización de servicios de la zona donde usted radique; tanto del agente por el cual haya obtenido la* **LAMBRETTA,** *como de los restantes a quienes se dirija, podrá obtener con toda facilidad la asistencia necesaria.*

USO Y ENTRETENIMIENTO

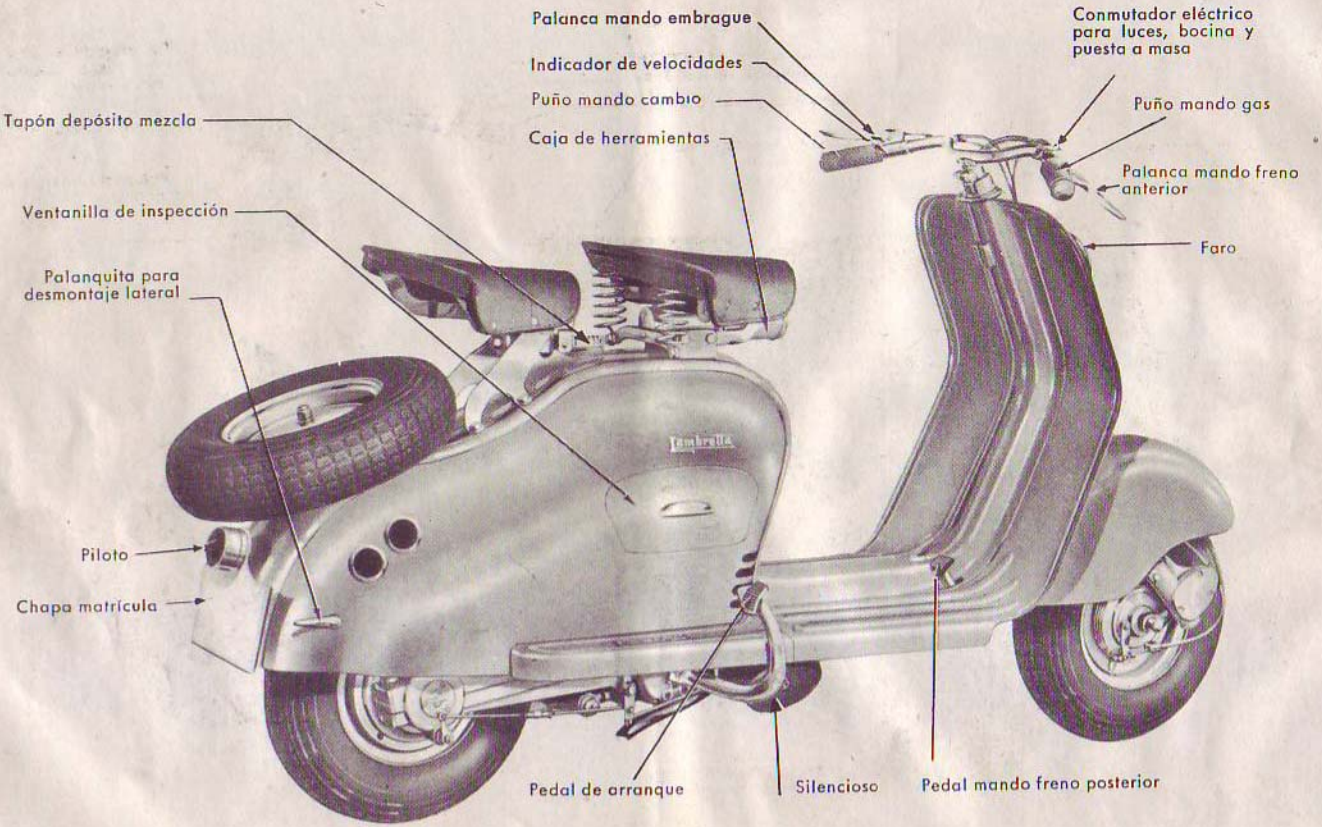


Figura 1 - **Modelo A**

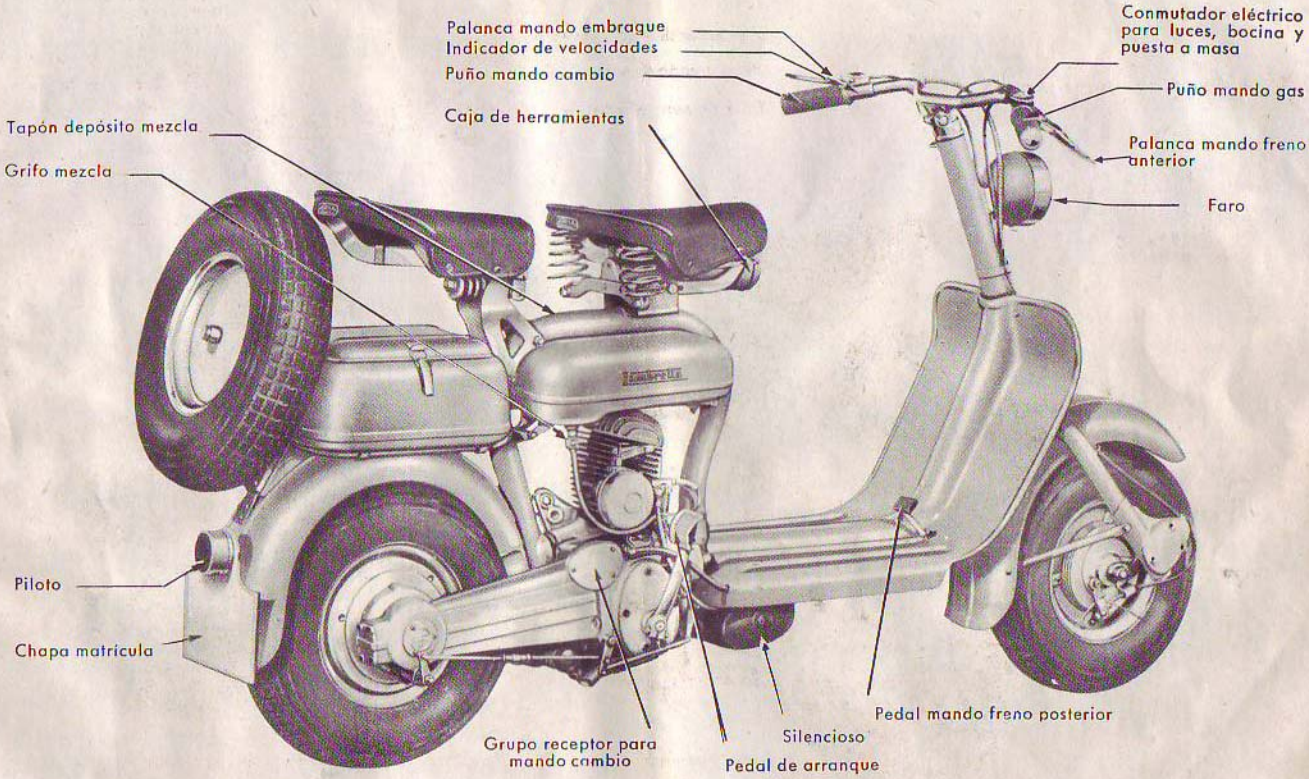


Figura 2 - **Modelo B**

CARACTERISTICAS GENERALES

	Tipo A	Tipo B
Longitud máxima ..... m.	1,770	1,770
Altura máxima ..... m.	0,960	0,960
Altura mínima ..... m.	0,110	0,110
Anchura máxima (manillar) .. m.	0,740	0,740
Distancia entre ejes de ruedas. m.	1,281	1,281
Peso en vacío (sin accesorios) Kg.	85	70
Velocidad máxima ..... Km./h.	70-75	70-75
Consumo a velocidad económica (50 Km./h.)	1 litro de mezcla cada 50 Kms.	

Pendientes superables

Primera velocidad:
26 % con «rapport» de transmisión ... 1 : 14,3

Segunda velocidad:
16 % con «rapport» de transmisión ... 1 : 8,32

Tercera velocidad:
7 % con «rapport» de transmisión ... 1 : 4,83

Motor

Monocilíndrico de dos tiempos.

Cilindrada ..... cm.³	123
Diámetro del pistón ..... mm.	52
Recorrido ..... mm.	58
Relación de compresión	1: 6,3
Potencia máxima ..... HP.	5
Régimen correspondiente ..... r. p. m.	4.600

Cilindro de aleación especial con alta resistencia al desgaste.

Culata de aleación ligera especial, fundida a presión.

Pistón estampado de aleación ligera.

Biela de acero de alta resistencia con cojinete de rodillos.

Arbol motor montado sobre cojinete de bolas.

Lubrificación por mezcla.

Carburador con filtro de gasolina y depurador de aire.

Dell'Orto: tipo MA 18 B2, con difusor de 18 mm. y surtidor máximo de 75/100 mm., o bien:

Zenith: tipo MCT 19, con difusor de 19 mm. y surtidor máximo de 100/100 mm.

Encendido por magneto con reglaje del avance a motor parado.

Volante magnético de 4 polos 24 watios.

Bujía lateral de grado térmico: 225 (escala Bosch).

Puesta en marcha por pedal.

Enfriamiento:

Tipo B, por aire libre.

Tipo A, por aire forzado mediante ventilador sobre volante.

Embrague

De discos múltiples en baño de aceite, fácilmente reglable.

Mando por palanca sobre el puño izquierdo (véase figura 1-2).

Cambio de velocidades

De tres velocidades con engranajes de toma continua y en baño de aceite. Engranajes de acero de alta resistencia.

Mando con puño giratorio a la izquierda del manillar y transmisión flexible.

Indicador de las velocidades al lado del puño izquierdo.

Transmisión

Entre motor y cambio (primario), con grupo de engranajes cónicos; entre cambio y grupo cónico posterior (secundario), mediante barra de torsión, de acero especial, particularmente eficiente contra los golpes causados por variaciones repentinas de régimen. El árbol está encerrado en el cárter (A - figura 10); el grupo cónico se halla en baño de aceite. Quitando la tapa (B) se encuentra la toma para acoplar el mando del cuentakilómetros.

Bastidor

De tubo de acero especial de fuerte sección, muy resistente, que es de la mayor rigidez y elimina toda vibración.

Suspensión elástica

Anterior: (véase la figura 3) de bieletas de retroceso, con bola de extremidad que comprime, mediante interposición de un pistoncito, un resorte helicoidal de paso variable, situado en el interior de los tubos (A) de la horquilla. Los grupos, herméticamente protegidos del agua y del polvo, trabajan en la grasa contenida de las cajas (B), permitiendo así una larga duración sin ningún entretenimiento.

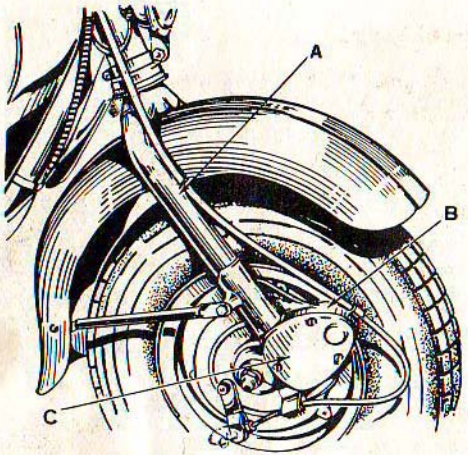


Figura 3

Posterior: (véase figura 4) con largo brazo oscilante constituído por el cárter de transmisión (A - figura 10) fijado sobre una corredera muy resistente (B) situada sobre el bastidor; dicho brazo carga, con su movimiento, una barra de torsión de acero especial de alta resistencia colocada en un asiento a propósito (A). Las oscilaciones del grupo motor no son transmitidas directamente a la barra de torsión, sino por medio de palancas de retroceso (C), debidamente proporcionadas para reducir el ángulo de torsión de la barra al aumentar la carga.

Esto permite obtener sobre la barra unas variaciones del ángulo de torsión que no son directamente proporcionales a la carga.

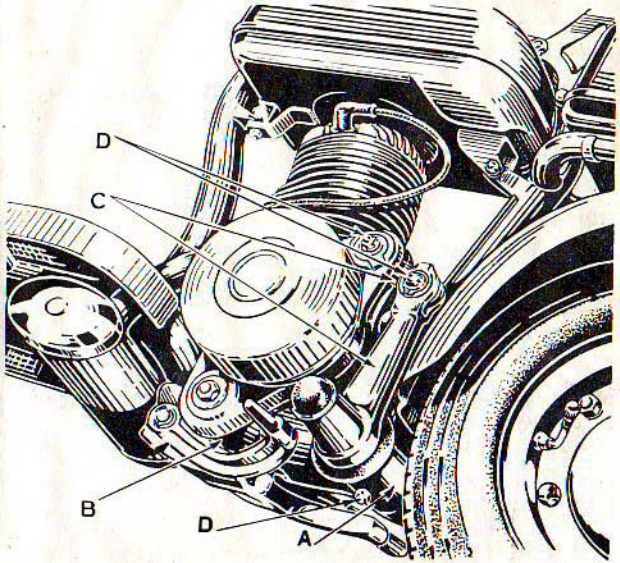


Figura 4

Se obtiene con esta solución una mejor suspensión al variar la carga. Los codos de las palancas de retroceso (C) y la barra de torsión están debidamente protegidos y lubrificados por medio de engrasadores (D). Está prevista también la aplicación eventual de amortiguadores.

Frenos

De expansión con transmisión flexible mandada a mano sobre la rueda anterior y accionada por medio de pedal sobre la rueda posterior.

Ruedas

Intercambiables. Rueda posterior tipo automóvil. Desmontaje fácil de las llantas en dos mitades, de chapa de hierro estampada.

Neumáticos 4,00 x 8". Presión: 0,7/0,8 Kg./cm.^{2} para la rueda delantera y 1,75 Kg./cm.^{2} para la rueda posterior, con dos personas.

Depósito

Capacidad: 5,6 litros, más 0,7 litros de reserva.

Grifo de tres posiciones (véase figura 5).

C = cerrado. A = abierto. R = reserva.

Instalación eléctrica

Alimentada por volante magnético.

Faro delantero de dos luces. Seis voltios, 25 x 25 watios.

Piloto: lámpara de 6 voltios, 3 watios.

Claxon con mando unido al conmutador de las luces.

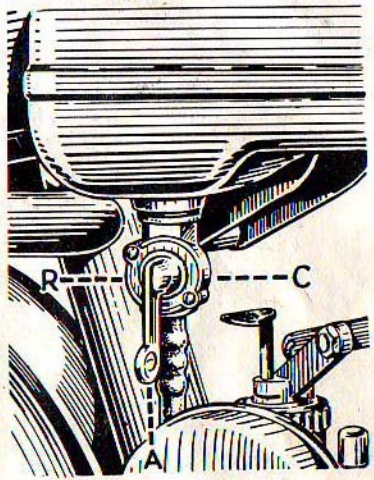


Figura 5

Equipo de herramientas

Una llave fija múltiple.

Una llave doble de tubo.

Un destornillador.

Accesorios

Para el tipo B: sillín posterior, baulito, rueda de repuesto y reposapiés para el segundo pasajero.

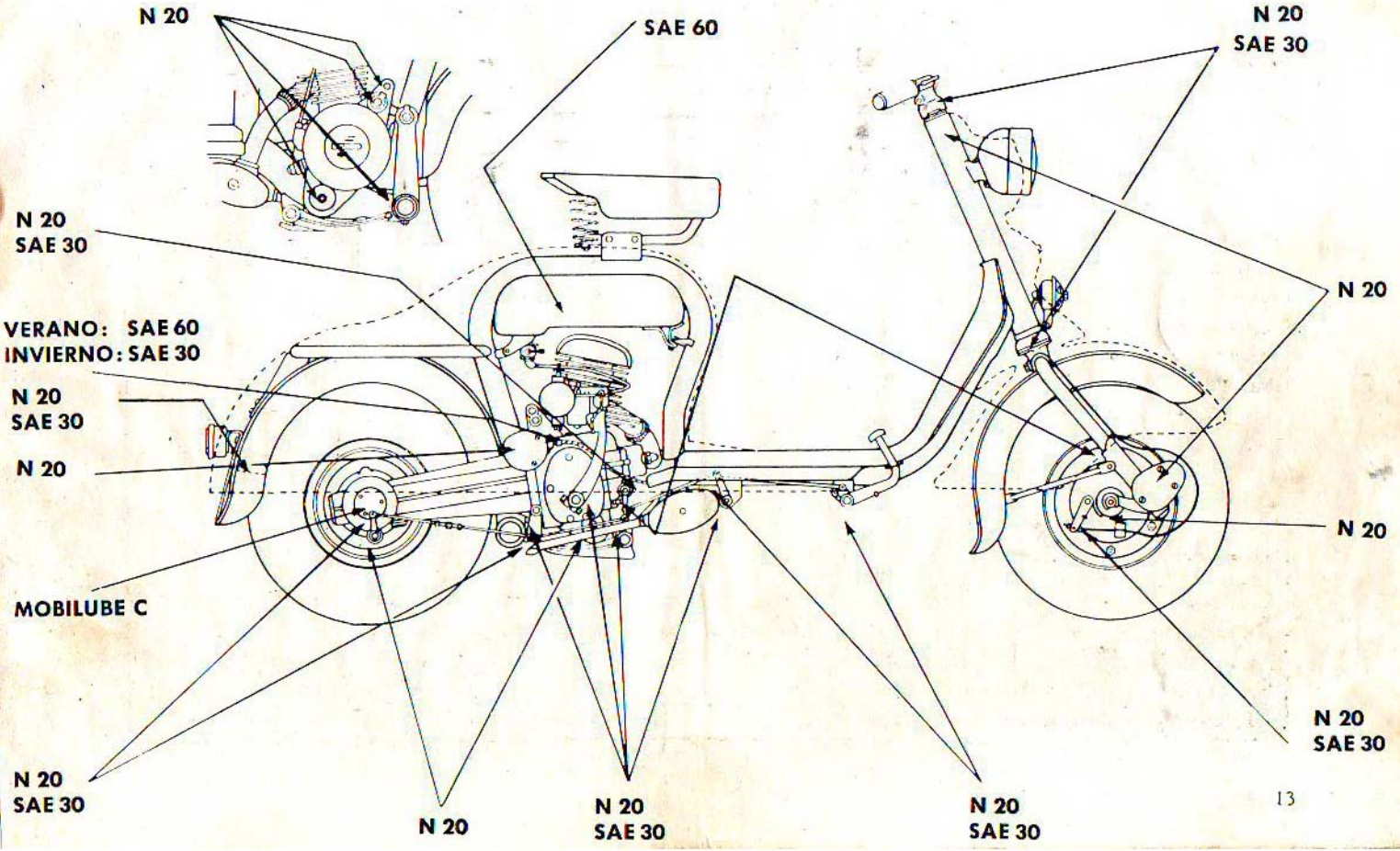
Para el tipo A: sillín posterior y rueda de repuesto.

Todos ellos con sus soportes y dispositivos para fijarlos en la máquina.

TABLA DE LUBRIFICACION

Organos a lubrificar	Operaciones a efectuar	Período	Tipo de lubrificante
Motor.....	Mezclar a la gasolina el 8 % de aceite. Mezclar a la gasolina el 5 % de aceite.	Por los primeros 500 Kms. Después de los primeros 500 Kms.	SAE 30.
Cambio.....	Restablecer el nivel. Cambiar el aceite.	Cada 1.500 Kms. La primera vez a los 500 Kms.; después, cada 3.000 Kms.	SAE 30. En las regiones y meses cálidos, SAE 60.
Cable mando embrague..... Pernos articulación del freno posterior.... Cable mando freno anterior	Engrasador de jeringa.	Al montaje.	N 20.
Perno zapata freno anterior..... Articulaciones mando del manillar..... Caja de arranque	Lubrificar con aceitera.	Cada 1.500 Kms.	SAE 30.
Caja de transmisión posterior.....	Restablecer el nivel.	Cada 3.000 Kms.	MOBILUBE C.
Pernos articulación suspensión posterior .. Perno rotación cárter.....	Engrasador de presión.	Cada 1.500 Kms.	N 20.
Pernos retorno y palanca freno posterior..	Engrasador de jeringa.	Cada 1.500 Kms.	N 20.
Cajas suspensión anterior ..... Muelles suspensión anterior.....	Untar.	Cada 3.000 Kms.	N 20.
Cojinete de bolas de la dirección.....	Untar.	Cada 3.000 Kms.	N 20.
Cojinetes rueda anterior.....	Engrasador de jeringa.	Cada 3.000 Kms.	N 20.
Ganchos de cierre de los laterales A.....	Untar.	Cada 3.000 Kms.	N 20.
Caja receptora, mando del cambio.....	Untar.	Cada 3.000 Kms.	N 20.

ESQUEMA DE LUBRIFICACION



CONSEJOS PARA EL USO

La **LAMBRETTA** ha sido estudiada y proyectada para que sea accesible a la mayoría del público sin distinción de edad y no requiera para su entretenimiento ninguna práctica especial. Sin embargo, para obtener una perfecta adaptación de las partes mecánicas en vista a una mayor duración en el funcionamiento, es muy importante que, por lo menos durante los primeros 1.000 Kms., la máquina sea utilizada a velocidad reducida, evitando superar los 55 Km./h. y subir cuestas a todo gas. Deseamos, de todos modos, exponer a continuación algunas normas así como algún consejo.

Carburante

Para el aprovisionamiento del carburante, desatornillar el tapón situado a la izquierda del depósito. Se recomienda el empleo de buena gasolina para auto, mezclada al 8 °/₀ en volumen, para los primeros 500 Kms. y sucesivamente no menos del 5 °/₀ con aceite mineral flúido correspondiente a la clasificación SAE 30. Es indispensable mezclar bien el aceite con la gasolina para obtener una buena carburación y lubrificación. El tapón del depósito lleva un pequeño medidor con capacidad de 50 cm.³ (5 °/₀ de un litro). Es oportuno agitar la mezcla en el depósito antes de su uso en el motor-scooter. De ningún modo se debe alimentar el motor con gasolina no mezclada o mezclada en proporciones inferiores a las prescritas.

Lubrificantes

Verifíquese el exacto nivel del lubrificante por los correspondientes tapones.

Para el cambio deberá usarse el mismo aceite indicado para la mezcla. En los meses de verano o en regiones cálidas, deberá usarse aceite correspondiente a la clasificación SAE 50. Para el grupo cónico de la transmisión debe ser empleado aceite para diferenciales (véase esquema de la lubrificación en las páginas 12 y 13).

Bujía

Montar la bujía introduciéndola con la debida inclinación. Asegurarse de que exista la junta. La bujía debe ser enroscada a mano; la llave sirve sólo para el blocaje a fondo.

Carburador

El surtidor máximo indicado en las *Características Generales*, está tarado para satisfacer todas las exigencias en climas normales. En climas fríos, para evitar irregularidades de funcionamiento del motor (pre-encendidos, golpeteo, etc.), es conveniente usar un surtidor de diámetro mayor. En el carburador Dell'Orto, surtidor de 78/100 mm.; en el Zenith, surtidor de 102/100 mm.

En caso de que se obstruyera el surtidor, bastará desatornillarlo y limpiarlo.

La llegada del aire para conseguir el mínimo, se regula actuando sobre el tornillo horizontal aplicado sobre el carburador.

Se aconseja, en los períodos en los cuales la **LAMBRETTA** esté parada (naturalmente si se trata de mucho tiempo), no dejar mezcla en el carburador, con el fin de evitar que al separarse el aceite de la gasolina se provoque la obstrucción del surtidor. De

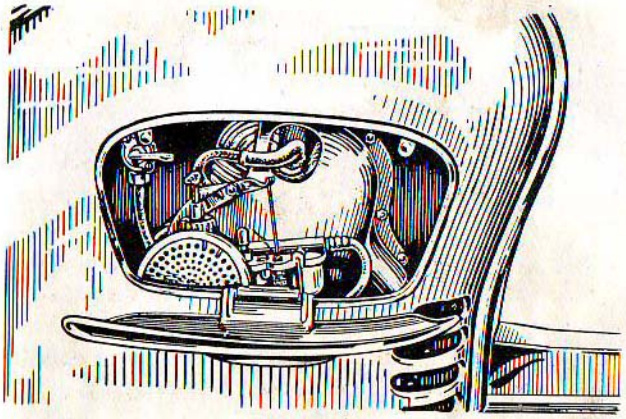


Figura 6

todos modos, teniendo que utilizar la **LAMBRETTA** después de un largo período de descanso, convendrá agitar la mezcla en el depósito.

En el tipo A, para acceder al carburador, abrir el ventanillo situado en el lateral derecho de la carrocería (figura 6).

Puesta en marcha

Asegurarse por el indicador de las marchas, que el cambio se encuentre en punto muerto (entre la primera y segunda velocidad); luego pisar el pedal

de arranque y acelerar ligeramente el motor accionando el mando del gas (puño derecho del manillar). Si la puesta en marcha resulta difícil, se deberá hacer llegar mezcla al carburador oprimiendo tres o cuatro veces el pulsador D (figura 10) y especialmente en la

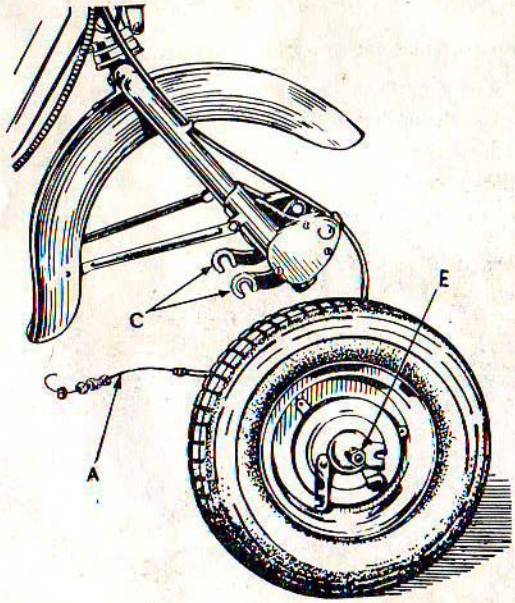


Figura 7

estación fría limitar la entrada de aire en el carburador, empujando hacia abajo la varilla vertical del dispositivo de arranque que sale de la tapa. Una vez arrancado el motor, hay que levantar dicha varilla para permitir la llegada normal del aire.

Cambio de velocidades

El mando es a mano y está situado sobre el puño izquierdo del manillar (véanse figuras 1 y 2).

Para el cambio de las velocidades, reducir el gas al mínimo, apretar la palanca del embrague y girando el puño engranar la marcha. Una vez engranada la velocidad, soltar dulcemente el embrague y acelerar progresivamente el motor, esto especialmente a la salida, para evitar demasiado esfuerzo al embrague y la parada del motor. Después de un poco de práctica, estas operaciones se harán con la mayor facilidad.

Es oportuno no arrancar con el motor muy acelerado para evitar una salida brusca y el patinar de las ruedas.

El cambio tiene tres marchas, con *punto muerto* entre la primera y segunda velocidad, como aparece claramente en el indicador montado al lado del puño izquierdo (véanse figuras 1 y 2).

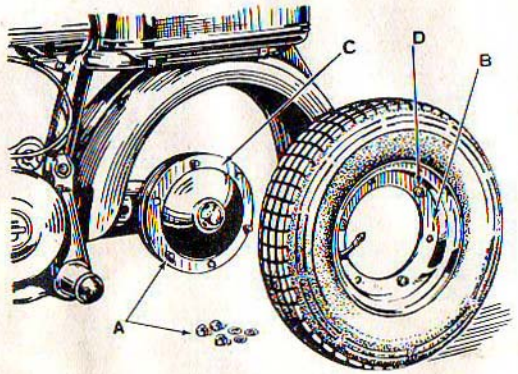


Figura 8

Para engranar la primera velocidad, girar el puño hacia atrás. Para pasar de la primera a la segunda velocidad, girar el puño hacia adelante, hasta que se note que la marcha queda engranada. Para pasar de la segunda a la tercera velocidad, girar nuevamente hacia adelante hasta el final del recorrido. Para los cambios inversos (de la tercera a la segunda y de la segunda a la primera velocidad) es necesario girar hacia atrás el puño. Para llevar el cambio desde la primera velocidad a *punto muerto* hay que girar el puño a medio recorrido entre la primera velocidad y la segunda, hasta advertir un ligero chasquido.

Se recomienda pasar de una a otra marcha en el momento oportuno, con el fin de evitar que las vueltas del motor se eleven excesivamente y que el motor funcione con *par motor* demasiado elevado.

Desmontaje de ruedas y neumáticos

Para desmontar la rueda delantera, tanto en el tipo A como en el tipo B (véase figura 7), separar, ante todo, de la misma el cable de mando del

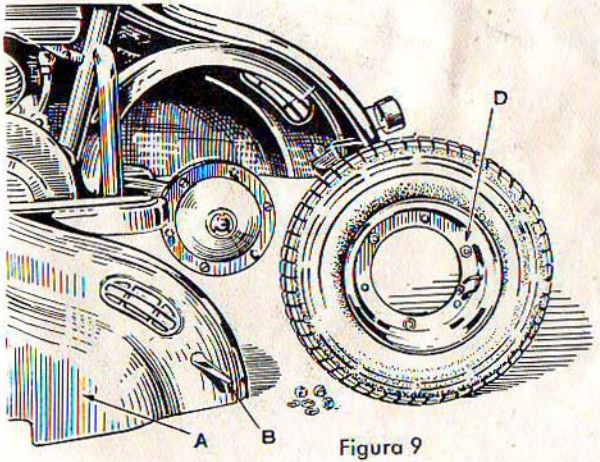


Figura 9

freno (A), luego desatornillar las dos tuercas laterales (B) que la fijan a las bieletas oscilantes (C) y desplazar las arandelas encajadas en las mismas bieletas.

Para desmontar la rueda posterior en el tipo B (véase figura 8) desatornillar las tres tuercas ciegas (A) que fijan la llanta al cubo (C); en el tipo A, para efectuar la misma operación (véase figura 9) es necesario desmontar antes el lateral izquierdo (A) de la carrocería, aflojando el correspondiente gancho (B).

Para desmontar los neumáticos de las llantas, después de haber desmontado las ruedas, tanto para la delantera como para la posterior de ambos tipos de máquina, desatornillar las otras tres tuercas (D, figuras 8 y 9), desinflando previamente los neumáticos.

Varios

Durante los primeros 1.000 Kms. de marcha no se debe forzar el motor y rebasar los 55 Kms./h. Después de los primeros 500 Kms. es conveniente sustituir el aceite en las cajas del cambio y del grupo cónico posterior, lavando previamente su interior con petróleo; conviene también examinar la oportunidad de apretar los bulones de la culata del cilindro.

Para parar el motor, se interrumpe el encendido empujando la palanquita sobre la caja del conmutador de mando de las luces, a la posición de masa (M).

No conviene hacer funcionar mucho tiempo el motor teniendo la máquina estacionada. Siendo fácil volver a ponerlo en marcha, conviene pararlo.

ENTRETENIMIENTO PERIODICO

Cada 1.500 Kms. (véase esquema de lubrificación, páginas 12 y 13).

Verificar y restablecer el nivel del aceite en la caja del cambio, introduciéndolo por el tapón E, hasta que se le vea salir del orificio del tapón F.

Lubrificar por medio de los oportunos engrasadores los codos de las palancas de la suspensión posterior (1) así como el perno de mando del freno posterior (6).

Lubrificar todas las demás articulaciones, los codos, las palancas de mando, con algunas gotas de aceite para motor (SAE 30).

Cada 3.000 Kms. (véase esquema de la lubrificación).

Verificar y restablecer la cantidad de grasa en las dos cajas de la suspensión delantera, quitando la pequeña tapa C (figura 3).

Sustituir el aceite del cambio con el motor caliente Para sacar el aceite quitar el tapón G (figura 10).

Introducir luego en la caja, por el tapón E, la cantidad de 400 grs

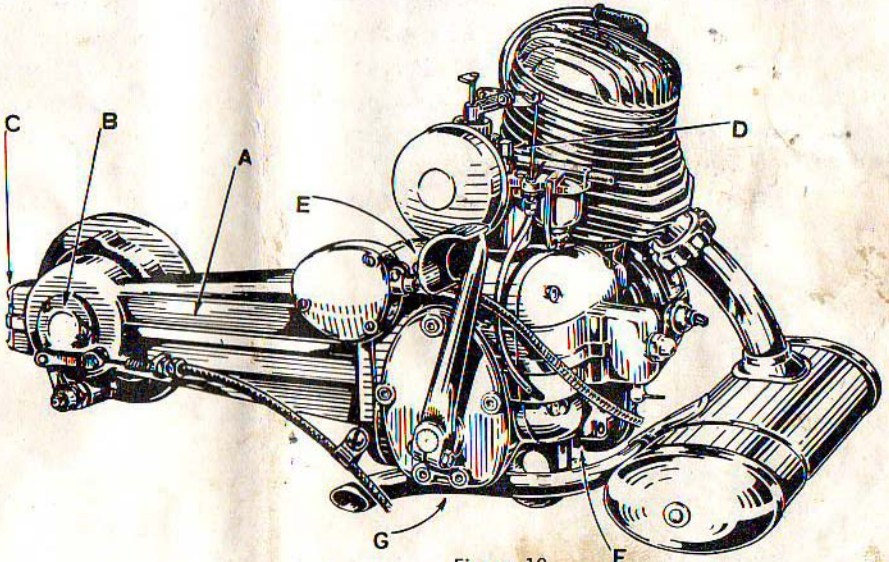


Figura 10

Verificar y restablecer la cantidad de aceite en la caja de la trasmisión, utilizando la correspondiente tapa B (figura 10).

Lubrificar los cojinetes de la rueda delantera, inyectando, con el engrasador.

Desmontar y limpiar el filtro del carburador

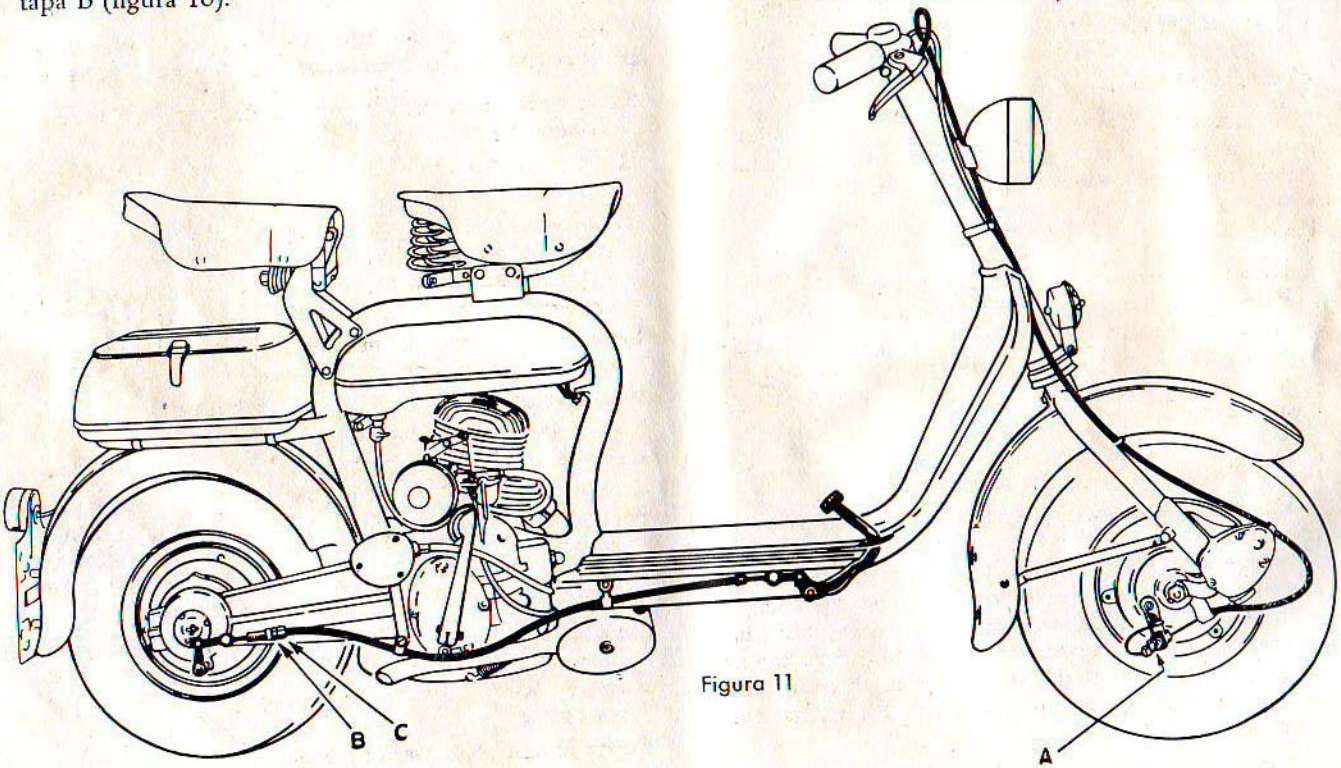


Figura 11

de las impurezas que se han ido depositando sobre el mismo, así como quitar la carbonilla del silencioso y tubo de escape.

Cada 5.000 Kms.

Desmontar el motor, quitar las incrustaciones sobre la cabeza del pistón, al interior de la misma y en el orificio de escape sobre el cilindro.

Frenos

Deben ser usados siempre con suavidad.

Para su reglaje, con el fin de graduar la acción de los mismos, reglar debidamente los oportunos registros (figura 11). Para el freno delantero reglar la tuerca (A), para el posterior reglar el manguito (B) y la tuerca (C).

Encendido

Verificar la puesta a punto del volante magnético. El encendido está fijado con un ángulo de avance de 28° respecto al P. M. S. del pistón, correspondientes a un arco medido sobre la circunferencia del volante A. B. G. Para conseguir un buen encendido, las puntas de la bujía deben tener entre sí una distancia de 0,5 a 0,6 mm. y no deben tener incrustación alguna. Eventualmente deberán ser limpiadas con papel de esmeril muy fino.

Varios

En caso de que la máquina quede por mucho tiempo inactiva, se debe proceder a su limpieza general:

Sacar completamente la mezcla del depósito y de la cubeta del carburador.

Limpiar los filtros de la gasolina sobre el depósito y sobre el carburador.

Introducir en el cilindro, por el orificio de la bujía, un poco de aceite y hacer rodar a mano el árbol dos o tres vueltas con el fin de extender una pequeña capa protectora de aceite sobre la pared del cilindro.

Levantar del suelo la máquina, limpiar los neumáticos y deshinchar las cámaras de aire.

Engrasar con grasa anti-óxido todas las partes metálicas no barnizadas.

Limpiar exteriormente el motor usando petróleo; lavar en cambio con agua las partes barnizadas.

Secar el motor con trapos limpios y las partes barnizadas con gamuza. El uso del petróleo sobre las partes barnizadas es muy dañino, porque las vuelve mate y las deteriora rápidamente.

Limpiar las piezas de plástico marfil (palancas sobre el manillar, conmutador de luces, etc.) solamente con agua, evitando su contacto con gasolina, que las corroe.

Tapar la máquina con una lona.

INCONVENIENTES, CAUSAS Y REMEDIOS

Para eliminar un inconveniente de funcionamiento del motor, se debe proceder sistemáticamente a su busca, con el fin de localizar la causa. Efectuar y repetir eventualmente las verificaciones para restringir el campo de las indagaciones. Siguiendo las instrucciones detalladas a continuación llegará a localizar el defecto y a ponerle remedio.

CAUSAS	REMEDIOS
El motor no arranca o se para en seguida.	
Llegada irregular de la mezcla al carburador.	Verificar y localizar la causa que impide la llegada de la mezcla. Llenar el depósito.
Grifo del depósito cerrado.	Abrir el grifo.
Filtros o tubos obstruídos.	Limpiar los filtros o los tubos.
Falta de chispa en la bujía o chispa irregular.	Verificar el contacto del pequeño pistón sobre la toma de alta tensión. Fijar bien el cable a la toma. Reglar la distancia de los electrodos de la bujía (0,5/0,6 mm.). Limpiar la bujía. Sustituirla si el aislante está roto.
El motor golpetea.	
Carburador no adecuado.	Sustituir el carburante por otro mejor.
Auto-encendido.	Limpiar la bujía.
Encendido demasiado avanzado.	Reglar la puesta a punto del volante magnético.
Calentamiento excesivo.	Dejar enfriar el motor.

El motor pierde rendimiento.	
Llegada irregular de la mezcla al carburador.	Verificar la llegada de la mezcla.
Electrodos de la bujía demasiado separados.	Restablecer la distancia exacta entre los electrodos.
Bujía sucia.	Limpiar la bujía.
Puntas del ruptor sucias.	Limpiar las puntas del ruptor del volante magnético.
Explosiones en el carburador.	
Mezcla demasiado pobre.	Reglar, cerrándolo ligeramente, el tornillo del aire sobre el carburador.
Auto-encendido por excesivo calentamiento de la bujía.	Sustituir la bujía por otra que tenga coeficiente térmico más elevado.
Bujía con fuertes incrustaciones.	Limpiar la bujía.
El motor pierde potencia o calienta excesivamente.	
Mezcla demasiado pobre.	Reglar, cerrándolo ligeramente, el tornillo del aire.
Encendido retardado o defectuoso.	Poner a punto el encendido.
Tubo de escape o silencioso obstruídos.	Limpiarlos.
Culata no perfectamente blocada sobre el cilindro.	Cerrar a fondo las tuercas que blocan la culata al cilindro.

NORMAS PARA LA CIRCULACION

Mano a tener.—Siempre la derecha.

Señales a efectuar.—Usar el claxon todas las veces que sea indispensable. En estos casos, aun en las zonas en que exista la prohibición de dichas señales.

En las zonas en que está permitido: en todos los cruces, en las curvas, para pedir o efectuar el adelantamiento, en los momentos de escasa visibilidad.

Tener encendidos los faros desde media hora después de anochecido hasta media hora antes del alba, y todas las veces que por cualquier causa no se tenga buena visibilidad. En el cruce con otros vehículos usar las luces de cruces.

De noche, avisar con variaciones de las luces de los faros en los cruces, curvas y sitios peligrosos en general.

Adelantamiento de los vehículos.—Debe hacerse siempre por el lado izquierdo respecto a los vehículos que circulan sin raíles. Respecto a los tranvías, el adelantamiento debe hacerse por el lado izquierdo, si hay sitio, tratándose de doble vía aparejada; o bien por el lado libre para tranvías de vía simple o de doble vía distanciadas con carretera central. Para efectuar el adelantamiento, pedir el paso al vehículo que precede, colocarse en el lado correcto, adelantar y situarse a la derecha lo antes posible, pero sin cortar el paso al vehículo adelantado. El vehículo que ha sido adelantado debe, si es necesario, facilitar la maniobra de adelantamiento aflojando la marcha y teniendo escrupulosamente la derecha.

Está prohibido el adelantamiento

Cuando haya vehículos procedentes en sentido contrario.

Cuando el vehículo que se vaya a adelantar esté a su vez, tratando de adelantar a otros vehículos.

En las curvas, en los cruces y las rasantes.

Cuando no exista una buena visibilidad.

Cuando haya alguna señal de prohibición.

Cruces y precedencias.—Se debe tener la mayor prudencia al atravesar los cruces, moderando la velocidad y avisando con el claxon.

La precedencia en los cruces corresponde en todo caso a los vehículos sobre raíles, a los de socorro en general y a los vehículos que efectuen transportes públicos con horario fijo. En los demás casos, la precedencia corresponde al vehículo que viene por la derecha, sin discriminación de importancia de las calles (a falta de la debida señal de precedencia).

Los vehículos que salgan de una calle particular deben dar la precedencia a los que transitan por la vía pública.

Está prohibido atravesar cortejos, procesiones y formaciones militares encuadradas.

Otras normas.—Respetar absolutamente todas las señales hechas con carteles indicadores.

No pararse en sitio donde exista prohibición de estacionamiento, especialmente en el caso de evidente necesidad de tener despejada la vía ya insuficiente al tráfico.

Cuando se desee tercer a la derecha, hacerlo con prudencia, sin interrumpir imperiosamente el flujo de peatones en las zonas reservadas al cruce de los mismos.

En cambio, al volver a la izquierda, efectuar un recorrido largo, con cambios sucesivos de dirección siguiendo las indicaciones de los semáforos o de los guardias, en donde existan.

Luces indicadoras de paso

Verde: Vía libre en la dirección hacia la cual va proyectada la luz verde.

Amarillo: Tiempo de transición; desalojamiento del cruce por parte de los peatones que ya han iniciado el cruce; parada para los vehículos que aún no han empezado el cruce.

Rojo: Prohibición de paso en la dirección hasta la cual está proyectada la luz roja.

VALVERDE, S. A. - S. SEBASTIAN