Lambretta 125 B

USO E MANUTENZIONE

www.scooterdepoca.com

scooterdepoca.com

PRESENTAZIONE

Questo libretto, riservato al nuovo possessore di una "Lambretta 125/B", è uno strumento semplice e facile, che contiene le norme fondamentali per la manutenzione razionale del nostro motor-scooter. La "Lambretta" è un mezzo di trasporto fatto per venire incontro alle esigenze più diffuse, ed è quindi realizzato per essere usato da tutti, nel senso più esteso. Non vi troverete perciò in situazioni imbarazzanti, a patto che, pure da profani, Vi atteniate ad una saggia condotta motoristica.

Vi renderete conto immediatamente che il motor-scooter "Lambretta" è capace di darvi quanto da esso speravate. Non è un motoveicolo dalle caratteristiche spinte e quindi non pretendete da esso eccessive velocità. È un mezzo di svago e di lavoro sicuro, pratico, economico e confortevole. Quanto può esserlo, data la sua natura, e certamente più di quanto vi aspettavate.

Se saprete trattarla bene, la "Lambretta" non vi deluderà; sarà sempre pronta a servirvi, vi procurerà soddisfazioni, e soprattutto quel senso di indipendenza e quella disinvoltura di spostamenti che pensavate si potesse raggiungere solo con l'automobile.

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

Prima di voi, altri l'hanno usata sistematicamente per lunghi percorsi abitudinari, per giri continui di affari e di diporto, su strade dalle caratteristiche diverse, e parecchi si sono avventurati in raids veri e propri fino a ieri creduti impossibili con veicoli di piccola cilindrata e di modesto costo.

Se siete una signora o una signorina vi troverete perfettamente a vostro agio; la "Lambretta" è confortevole; trattata con giudizio tratta sempre bene a sua volta; vi dà spigliatezza e mai a scapito della vostra compostezza e della vostra personalità.

Via via vi renderete conto che è facile guidarla, che fila veloce, che ha un'ottima ripresa, che il molleggio vi preserva dai disagi, che nelle salite si arrampica a buon passo. Ma non dovete pretendere troppo, nè prendervi eccessiva confidenza.

Piú avanti troverete le istruzioni per dosarne l'aumento successivo di velocità ai fini motoristici, e piú avanti ancora abbiamo creduto utile rammentarvi le norme fondamentali di circolazione, al fine di informare il vostro senso di disciplina che sarà prezioso per voi e per gli altri.

Viaggiate fiducioso e attenetevi ai pochi consigli fondamentali che qui troverete esposti in forma chiara e con le necessarie illustrazioni. D'altra parte Vi potrete appoggiare ovunque, in tutta Italia, alla organizzazione di assistenza che vedrete sempre piú estesamente segnalata; e tanto dal Commissionario che vi ha fatto acquistare la "Lambretta", quanto da tutti gli altri cui vi rivolgerete sul vostro cammino, potrete avere, premurosamente, i servizi che vi abbisognano. Essi saranno ben lieti di rendere piacevole e regolare la vostra vita di Lambrettista, e la nostra Società, che in questo momento ve lo augura vivamente, vi dimostrerà, per esperienze successive, di aver fatto col massimo scrupolo quanto le era possibile per fornirvi un motoveicolo moderno e adeguato alle vostre aspirazioni.

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

Fig. 1

www.scooterdepoca.com

scooterdepoca.com

PRINCIPALI CARATTERISTICHE

Lunghezza massima	mt.	1,680
Altezza	mt.	0,900
Larghezza massima (manubrio)	mt.	0,650
Altezza minima	mt.	0,120
Interasse (passo).	mt.	1,250
Peso	circa Kg.	68
Velocità massima	Km/h	65/70

Consumo a velocità economica
(45 Km/h) 1 litro di miscela ogni 50 Km.

Pendenze superabili:
in 1ª velocità
22% con rapporto di trasmissione 1 : 9,25
in 2ª velocità
13% con rapporto di trasmissione 1 : 6,38
in 3ª velocità
8% con rapporto di trasmissione 1 : 4,35

Telaio

In lamiera stampata con forte sezione resistente che consente la massima rigidità eliminando ogni vibrazione.

Sospensione elastica

Sospensione della ruota anteriore con ammortizzatori rispettivamente a frizione ed idraulico che consentono un ottimo smorzamento delle oscillazioni.

Motore monocilindrico a due tempi

Cilindrata	c.c.	123
Alesaggio	mm.	52
Corsa	mm.	58
Rapporto di compressione . .		1 : 6
N° giri max di utilizzazione . .		4200-4500
Potenza max	CV	4,30

L'andamento della curva di potenza del motore della "Lambretta" è stato studiato in modo da ridurre il più possibile la necessità di cambiare le marce.

Cilindro in ghisa speciale - Testa in lega leggera, fusa sotto pressione - Pistone stampato in lega leggera - Biella in acciaio ad alta resi-

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

stenza con cuscinetto di testa su rullini - Albero motore scomponibile montato su cuscinetti a sfere - Raffreddamento ad aria - Accensione ed illuminazione con volano magnete con regolazione dell'anticipo da fermo.

Frizione

A dischi multipli in bagno d'olio con comando a mano.

Cambio di marcia

A tre velocità, con comando a mano sulla manopola sinistra abbinato con la frizione. Ingranaggi in acciaio ad alta resistenza.

Trasmissione

Diretta alla coppia conica posteriore con barra di torsione parastrappi in acciaio speciale e da questa alla coppia d'ingranaggi cilindrici nella scatola oscillante. La ruota è innestata sul perno dell'ingranaggio di maggior diametro.

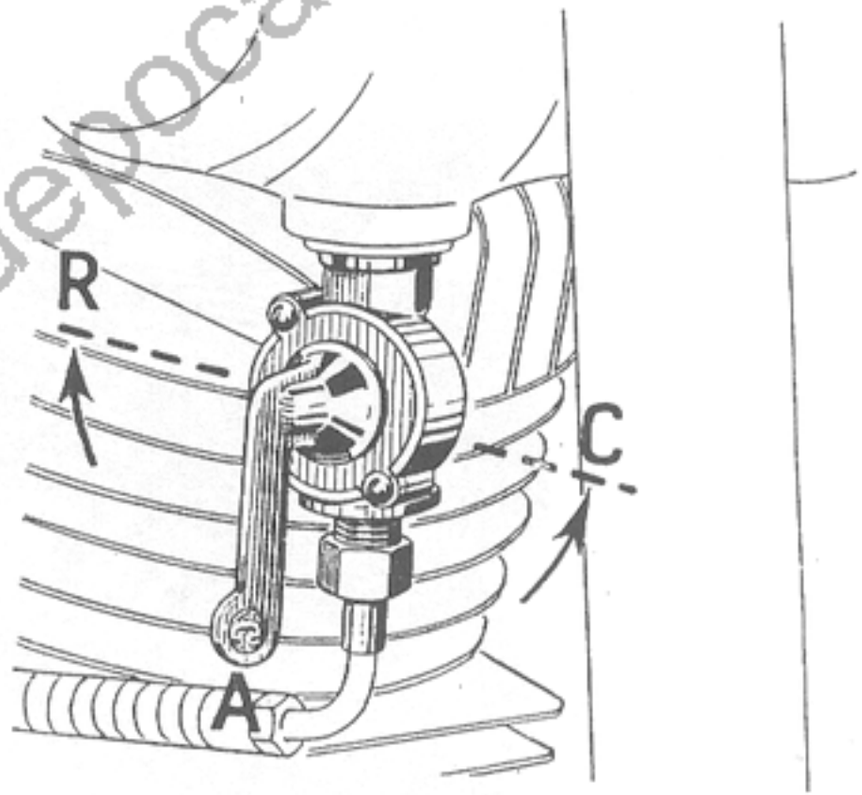
Avviamento

A pedale.

Serbatoio

Capacità di 6 litri, più litri 0,8 di riserva.
Rubinetto a tre vie.

Fig. 2



La figura qui accanto (fig. 2) illustra le tre posizioni del manettino del rubinetto:
C = chiuso A = aperto R = riserva

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

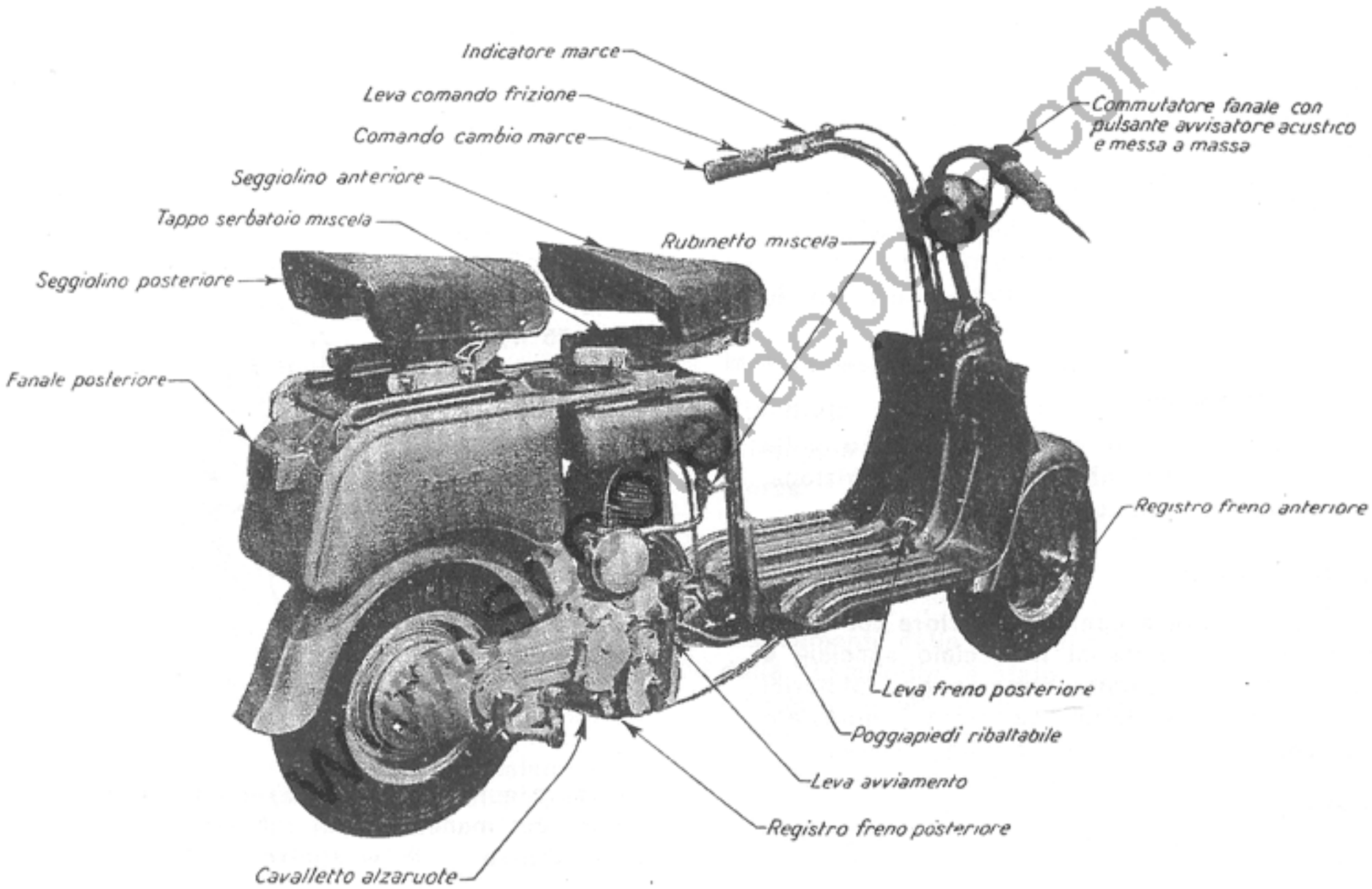


Fig. 3

scooterdepoca.com

Lubrificazione

Motore: a miscela, aggiungendo cioè l'olio lubrificante alla benzina.

Cambio: Ingranaggi a bagno d'olio contenuti nella relativa scatola della capacità di 180 grammi. Coppia conica e cilindrica lubrificate con grasso speciale, sono contenute nella relativa scatola dalla capacità di 130 grammi.

N.B. - Appositi tappi determinano il livello sia per la scatola del cambio che per quella delle coppie coniche e cilindriche.

Ruote

In lamiera stampata, intercambiabili. Pneumatici da 3,5"×8"; pressione di gonfiaggio 0,7 a 0,8 Kg/cmq. per il pneumatico anteriore; 1,75 Kg/cmq. per il posteriore, con due persone a bordo.

Freni

A tamburo con comando a mano sulla ruota anteriore ed a pedale sulla ruota posteriore.

Illuminazione

A mezzo volano magnete, con fanale anteriore biluce e fanalino posteriore con catarifrangente.

Caratteristiche lampade

Lampada fanale anteriore Volta 6-Watt 25×25
Lampada fanalino posteriore Volta 6-Watt 5

Carburatore

Dell'Orto tipo MA 16 - diffusore 16 - getto normale 68

Attrezzi

1 chiave fissa multipla
1 chiave a tubo doppia
1 cacciavite

Accessori

Sella posteriore applicata mediante 4 fascette con vite al telaio tubolare solidale al coperchio del bauletto.

Parabrezza in plexiglas applicato elasticamente mediante due fascette con perno a vite ed un attacco pure con vite, al manubrio.

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

CONSIGLI PER L'USO DELLA "LAMBRETTA"

La "Lambretta", come si è detto in precedenza, è stata studiata e progettata per renderla accessibile alla massa del pubblico senza distinzione di età e non richiede, per la sua manutenzione, alcuna pratica speciale, tuttavia, per ottenere un perfetto adattamento delle parti meccaniche a tutto vantaggio della durata di funzionamento, è della massima importanza che, almeno per i primi 1000 Km., essa sia utilizzata a gas ridotto evitando di superare la velocità massima di 55 Km/h e di effettuare salite a pieno gas.
Vogliamo comunque esporre qui di seguito alcune norme ed anche qualche consiglio.

Serbatoio e carburante

Per accedere al serbatoio occorre ribaltare il sellino anteriore svincolandolo dagli appositi fermi.
Si raccomanda l'impiego di buona benzina auto miscelata all'8% per i primi 500 Km., e successivamente al 5% con olio minerale fluido rispondente alla classifica SAE 30. Noi raccomandiamo l'uso del MOBILOIL A della Vacuum Oil Company.
È indispensabile miscelare bene l'olio nella benzina per avere una buona carburazione e lubrificazione, il misurino che è nel serbatoio corrisponde a cmc. 50 (5% di un litro).
È opportuno agitare la miscela nel serbatoio prima dell'uso del motor-scooter.
Non alimentare assolutamente il motore con benzina non miscelata o miscelata in proporzioni inferiori alle prescrizioni.
Aprire il rubinetto e verificare che la miscela arrivi al carburatore. Se necessario, premere il pulsante del carburatore perchè affluisca sufficiente miscela nella camera del galleggiante.

Lubrificazione

Verificare il giusto livello del lubrificante dagli appositi tappi. Per il cambio va usato lo stesso olio indicato per la miscela (MOBILOIL A).
Per i mesi estivi o in regioni calde, va usato un olio rispondente alla classifica S A E 50 (**Mobiloil BB** della Vacuum Oil Co.). Per la coppia conica e cilindrica della trasmissione, deve essere impiegato un grasso speciale. Noi raccomandiamo il MOBILGREASE N. 2 della Vacuum Oil Company.

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

Molleggio ruota posteriore

Il molleggio della ruota posteriore è combinato con un ammortizzatore idraulico a pistone che deve essere sempre pieno di olio speciale per ammortizzatori. Noi raccomandiamo il **Mobil Shock Absorber Oil Light** della Vacuum Oil Company.
Il tappo (D - fig. 7) serve da riempimento e da livello.

Avviamento

Limitare l'entrata dell'aria nel carburatore specialmente durante la stagione fredda abbassando la levetta con tasto zigrinato applicata sul coperchio del carburatore stesso. Assicurarsi, sull'apposito indicatore, che il cambio sia in posizione "folle" (fra la prima e la seconda velocità); quindi azionare il pedale di avviamento agendo contemporaneamente sul comando del gas (manopola sul manubrio a destra). (Fig. 4)

Avviato il motore, alzare la levetta con tasto zigrinato del carburatore per permettere un maggior afflusso d'aria.

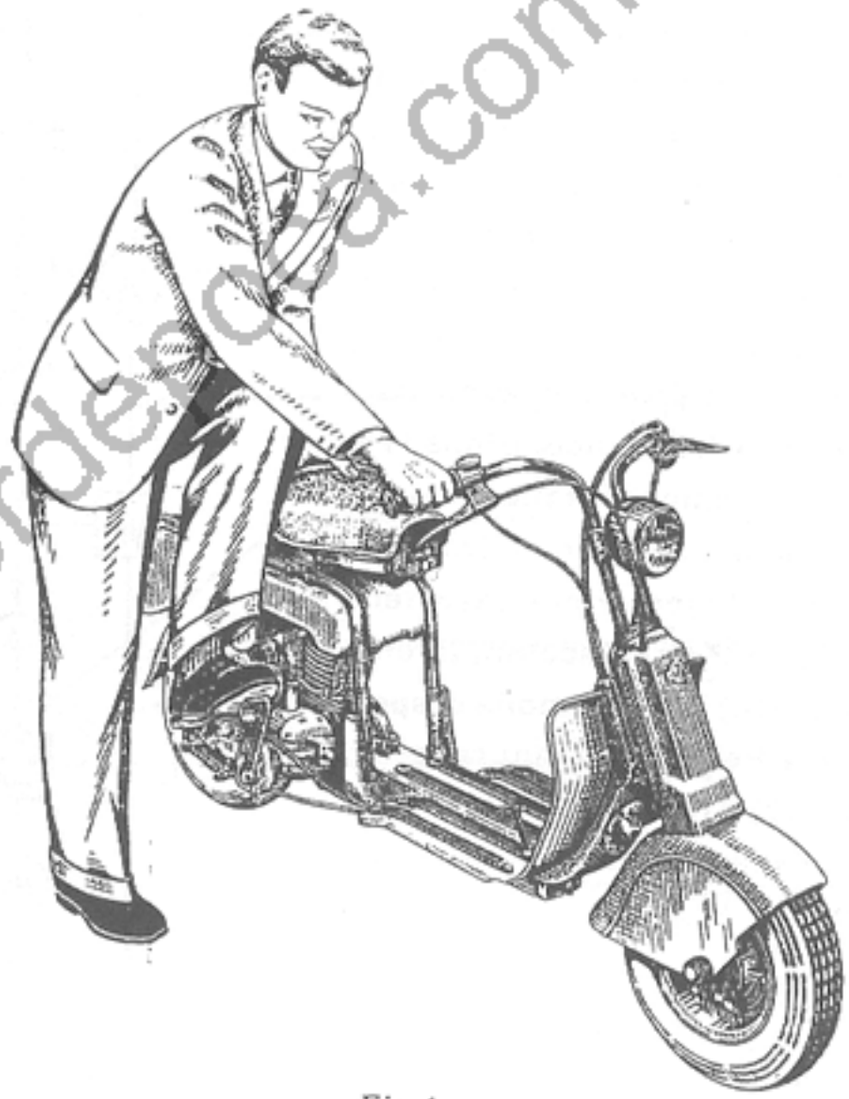
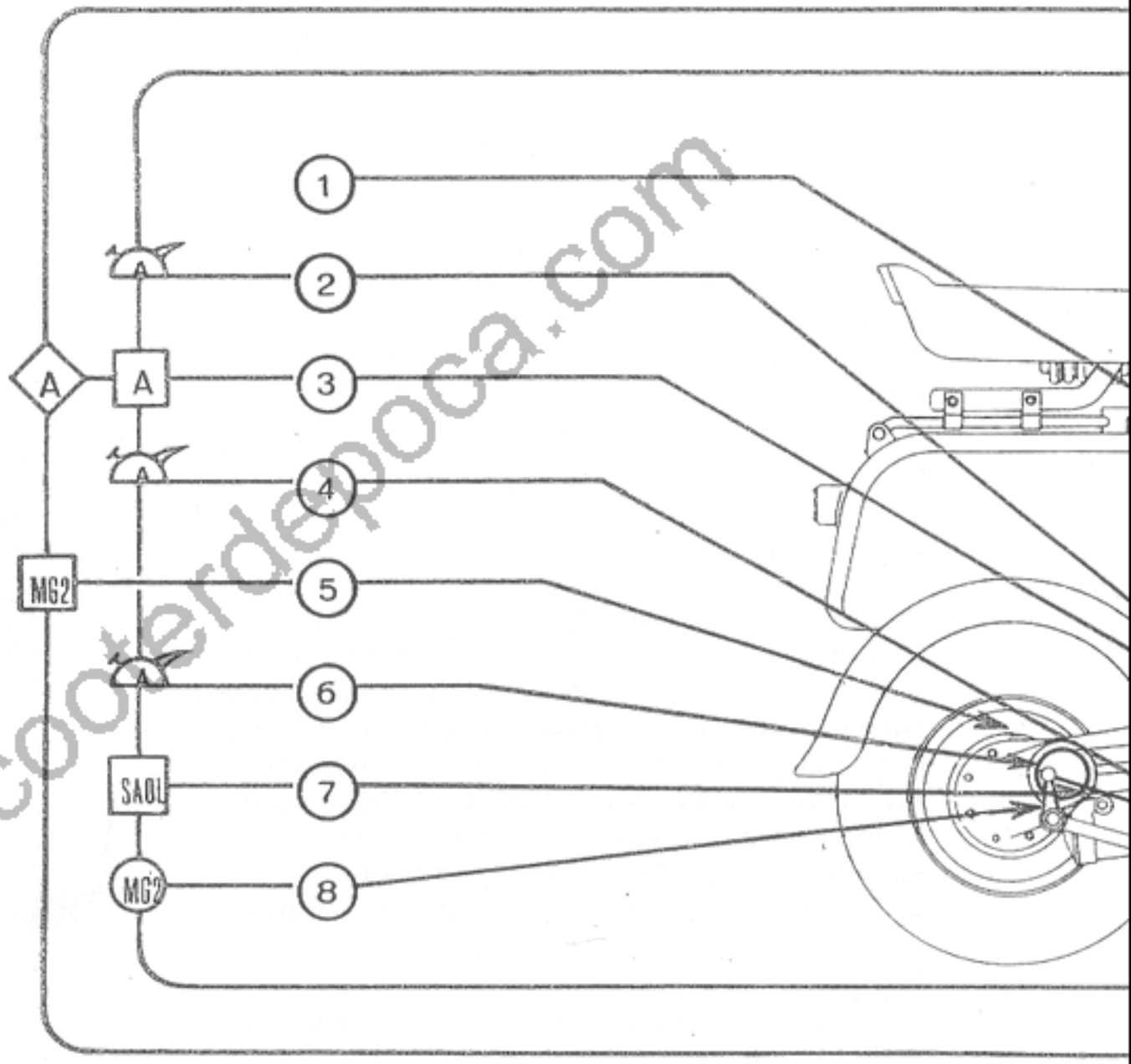


Fig 4

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

(1) Serbatoio carburante: miscelare alla benzina il 5% di **Mobiloil A** (8% per i primi 500 km. o per competizioni) (3) Cambio di velocità (nei mesi estivi o nelle regioni calde impiegare **Mobiloil B B**) effettuare il primo ricambio dopo 1000 km.; (5) Trasmissione finale; (6) Articolazione freno a pedale; (8) Perno oliva freno a pedale; (7) Ammortizzatore; (4) Cavo comando freno a pedale; (2) Cavo comando cambio di velocità; (9) Articolazione leva freno e cavo comando freno; (10) Cuscinetto ruota; (11) Perno oliva freno a mano; (12) Articolazione cavo freno a mano; (13) Perni biscottini inferiori forcella; (14) Ritegno molla sospensione; (15) Perni biscottini superiori forcella; (16) Articolazioni freno e comandi (Freno, Frizione, Acceleratore, Cambio).

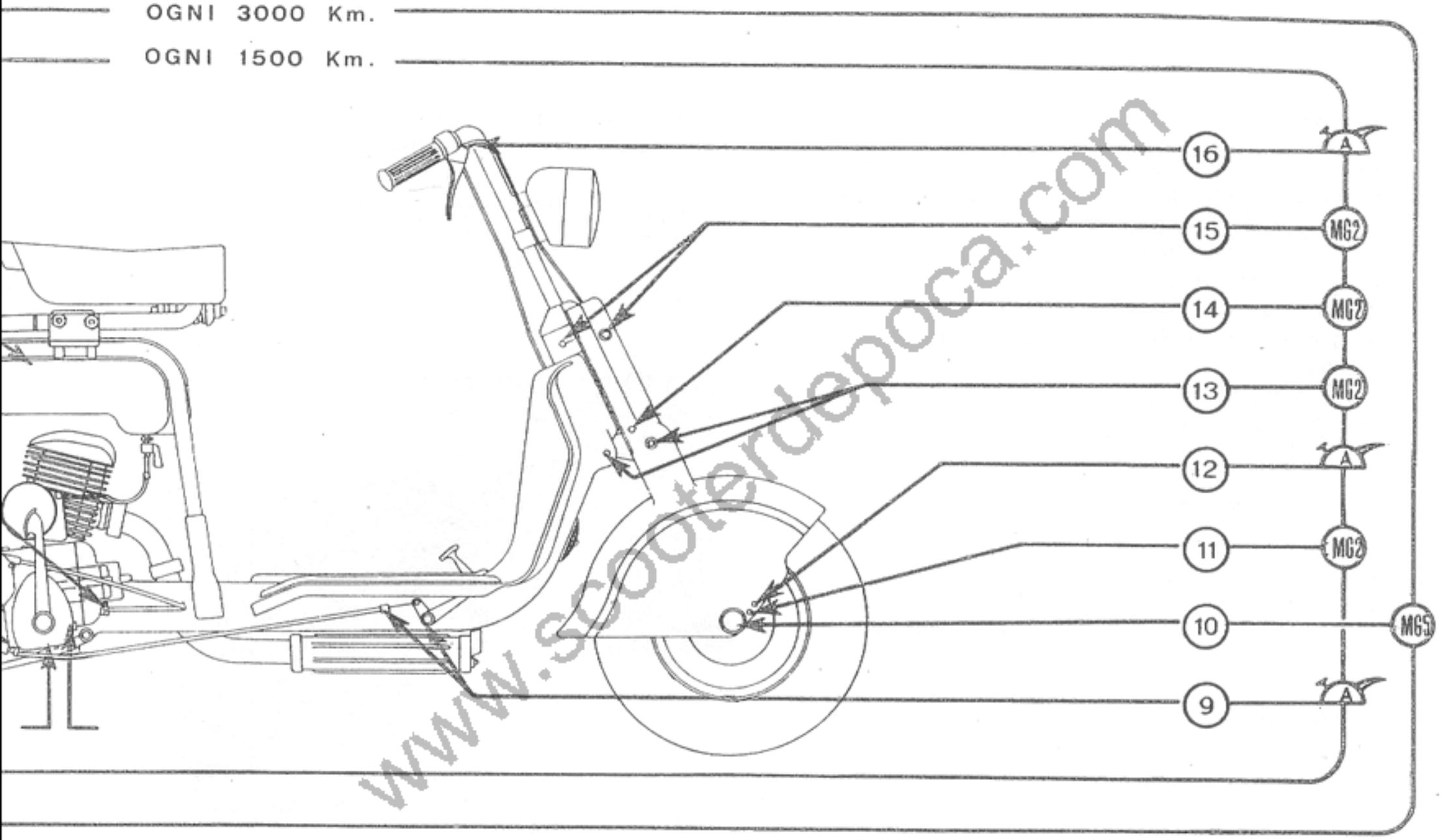
S = Tappo scarico olio dal cambio di velocità; L = Tappo di livello olio cambio di velocità



Oliatore — Ingrassatore a siringa — Ripristinare il livello — Ricambiare l'olio.

www.scooterdepoca.com

scooterdepoca.com



Spiegazione dei simboli: "A" significa Mobiloil A; "MG2" significa Mobilgrease N. 2; "MG5" significa Mobilgrease N. 5; SAOL significa Mobil Shock Absorber Oil Light Prodotti della VACUUM OIL COMPANY, S.p.A. Genova.

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

Accensione

Per avere una buona accensione le puntine della candela devono distare fra loro da 0,5 a 0,6 mm. e non devono presentare incrostazioni. Eventualmente, vanno pulite con tela smeriglio a grana finissima.
Nel montare la candela, aver cura di applicare la guarnizione e di imboccarla con la dovuta inclinazione.
L'avvitamento deve essere fatto a mano e la chiave serve solo per bloccare a fondo.

Cambio delle marce

Il comando è a mano ed è posto sulla manopola sinistra del manubrio.
Per il cambio delle marce, ridurre il gas, azionare la leva della frizione e, ruotando la manopola, innestare la marcia. A marcia innestata, accelerare progressivamente il motore e contemporaneamente lasciare dolcemente la frizione, ciò specialmente in partenza, per evitare gravose sollecitazioni alla frizione e l'arresto del motore. Dopo un po' di pratica, queste operazioni riusciranno facilmente.

È opportuno non partire da fermo con il motore a giri elevati, per evitare una brusca partenza e lo slittamento delle ruote.
Il cambio ha tre marce con posizione "folle", fra la prima e la seconda velocità.
Per innestare la prima marcia, girare a destra la manopola.

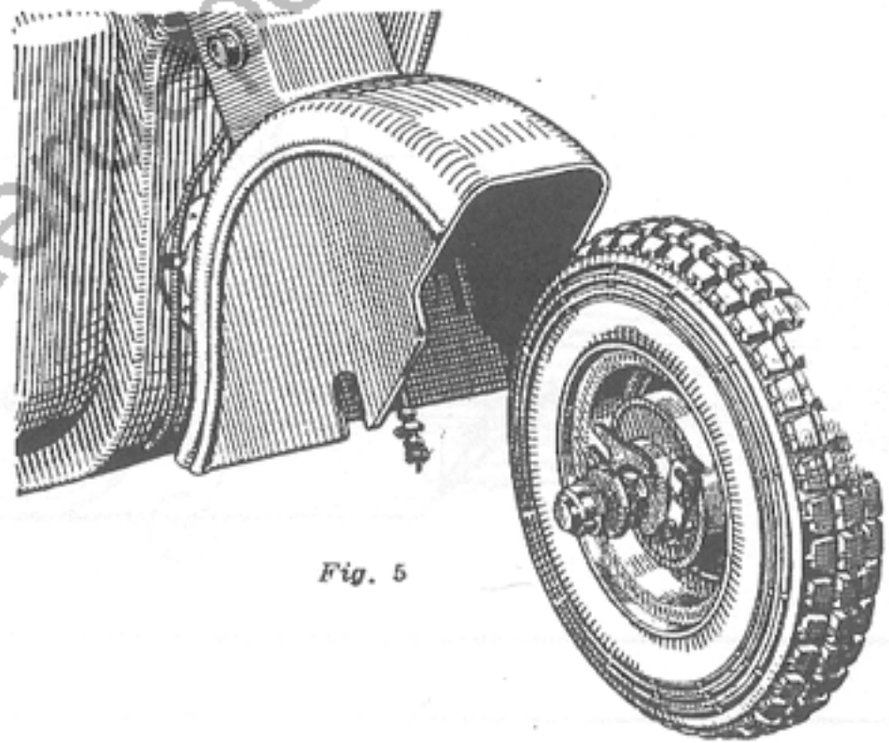


Fig. 5

www.scooterdepoca.com

scooterdepoca.com

Per passare dalla prima alla seconda velocità, girare a sinistra la manopola fino a quando si avverte lo scatto.
Per passare dalla seconda alla terza velocità, girare ulteriormente a sinistra fino a fondo corsa.
Per i cambiamenti inversi (dalla terza alla seconda e dalla seconda alla prima velocità) occorre girare a destra la manopola. Per portare il cambio dalla prima velocità a "folle" occorre girare la manopola a metà corsa fra la prima velocità e la seconda velocità fino ad avvertire un leggero scatto.
Si raccomanda di passare dall'una all'altra marcia al momento opportuno, allo scopo di evitare che i giri del motore si elevino eccessivamente e che il motore funzioni con coppia motrice troppo elevata.

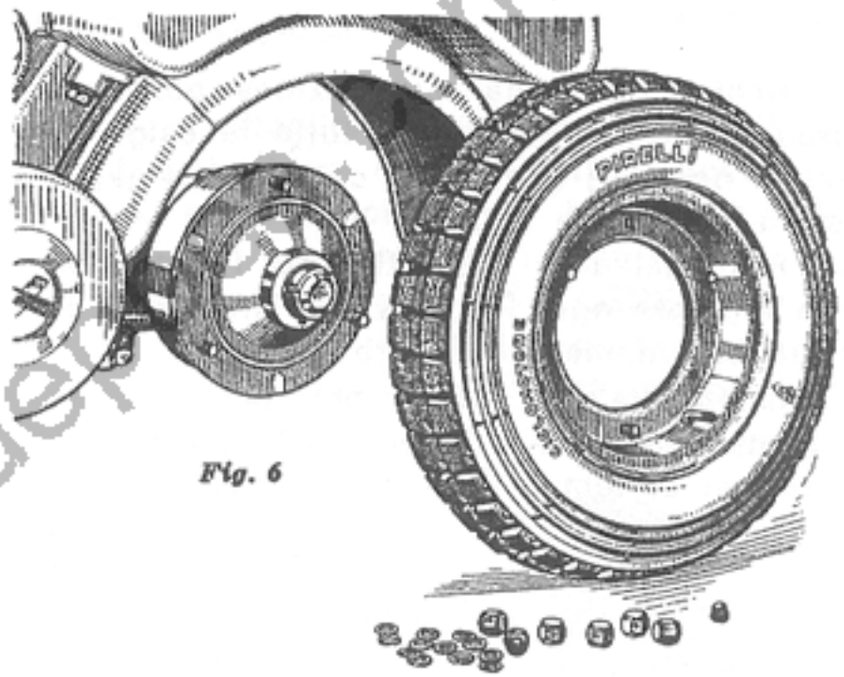


Fig. 6

Smontaggio ruote e pneumatici

Per smontare la ruota anteriore, svitare i due dadi laterali e sfilarla dalla forcella.
Per smontare la ruota posteriore, svitare i 3 dadi ciechi che fissano i cerchioni al mozzo.
Per smontare i pneumatici dai cerchioni svitare gli altri 3 dadi dopo aver sgonfiato i pneumatici. Ciò vale anche per lo smontaggio dei cerchioni della ruota anteriore.
Le figure 5 e 6 dimostrano il procedimento per smontare le ruote ed i pneumatici.

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

Carburatore

Non richiede nessuna registrazione poichè il getto è tarato per soddisfare tutte le esigenze in climi normali; qualora si ostruisse il getto, basterà svitarlo e pulirlo.
L'afflusso dell'aria per ottenere il minimo, viene regolato agendo sulla vite inclinata applicata esternamente al carburatore.
È consigliabile che per i periodi nei quali la "Lambretta" rimane inoperosa (naturalmente se trattasi di tempo abbastanza lungo) non vi sia miscela nel carburatore, ad evitare che la naturale separazione dell'olio dalla benzina provochi l'ostruzione del getto. Comunque, dovendo utilizzare la "Lambretta" dopo un periodo piuttosto lungo di riposo, sarà bene agitare la miscela nel serbatoio.

Varie

Durante i primi 1000 Km. di marcia non forzare il motore e non superare i 55 Km/h. Dopo i primi 500 Km. è bene sostituire l'olio del cambio e della coppia conica posteriore; è anche opportuno esaminare l'opportunità di stringere i bulloni della testa del cilindro.
Nelle salite ripide e con poca benzina nel serbatoio, è consigliabile aprire il rubinetto della riserva per avere un regolare afflusso della benzina al carburatore.
Per arrestare, il motore, spingere la leva della scatola del clacson e del comando delle luci, fino al punto estremo di sinistra, indicato con la lettera M.
Non far funzionare a lungo il motore tenendo la macchina ferma. Nelle soste, dato che è facile riavviarlo, conviene fermarlo.

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

MANUTENZIONE PERIODICA

Ogni 1500 Km.

Verificare e ristabilire il livello dell'olio nel cambio, introducendolo da B fino a quando lo si vede uscire da A (togliere i rispettivi tappi indicati nella fig. 7). Usare MOBILOIL A (nei mesi estivi o, nelle regioni calde, MOBILOIL BB). Lubrificare i perni della sospensione anteriore, i perni fusi e gli altri organi provvisti di attacco per siringa iniettando MOBILGREASE n. 2 (ingrassatori I della sospensione indicati in fig. 8). Lubrificare tutte le articolazioni, gli snodi, le leve comando, con qualche goccia di olio da motore (MOBILOIL A).
Pulire la feritoia di scarico del cilindro e la marmitta dalle eventuali incrostazioni.

Ogni 3000 Km.

Verificare e ristabilire il livello nella scatola della trasmissione finale. Usare MOBILGREASE n. 2.
Sostituire l'olio del cambio a motore caldo. Per scaricare l'olio togliere il tappo C. Indi riempire da B fino a quando si vede uscire l'olio da A (togliere i rispettivi tappi indicati nella fig. 7). Usare il MOBILOIL A (nei mesi estivi o, nelle regioni calde, MOBILOIL BB). Lubrificare il cuscinetto ruota anteriore, iniettando mediante siringa il MOBILGREASE n. 5. Smontare e pulire il carburatore per togliere i depositi e le impurità eventualmente depositatesi.

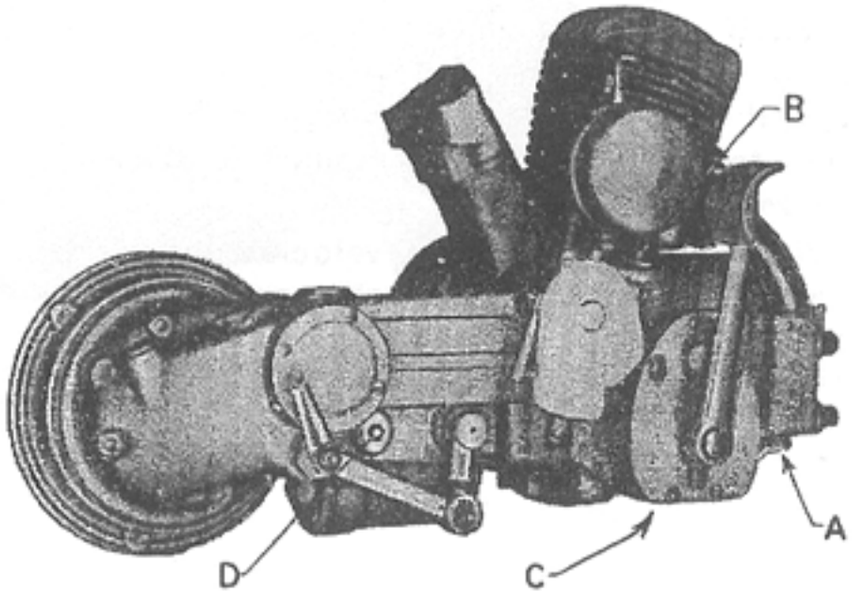


Fig. 7

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

Ogni 5000 Km.

Smontare il motore e togliere le incrostazioni nella testa del pistone, nella testina e nelle luci di scarico. Rinnovare l'olio dell'ammortizzatore attraverso il tappo (D) fig. 7.

Registrazione cambio

La macchina, come è consegnata, ha il cambio registrato e nessuna registrazione richiede anche dopo lungo uso. Tuttavia, qualora per casi imprevisti si debba smontare la scatola del cambio o il comando sul manubrio, è bene attenersi alle seguenti norme:

1°) montare il comando sul manubrio e disporlo sulla 2ª velocità.

2°) disporre sulla seconda velocità anche gli ingranaggi del cambio. A tale scopo, è stata segnata una linea di riferimento sul mozzo della leva uscente dal carter. Questa linea dovrà corrispondere alla metà fra le due linee tracciate sul carter le quali si riferiscono alla posizione dei due "folli".

3°) montare la scatola ricevente insieme all'ingranaggio ed al cavo sulla leva uscente dal carter, tenendo presente che devono corrispon-

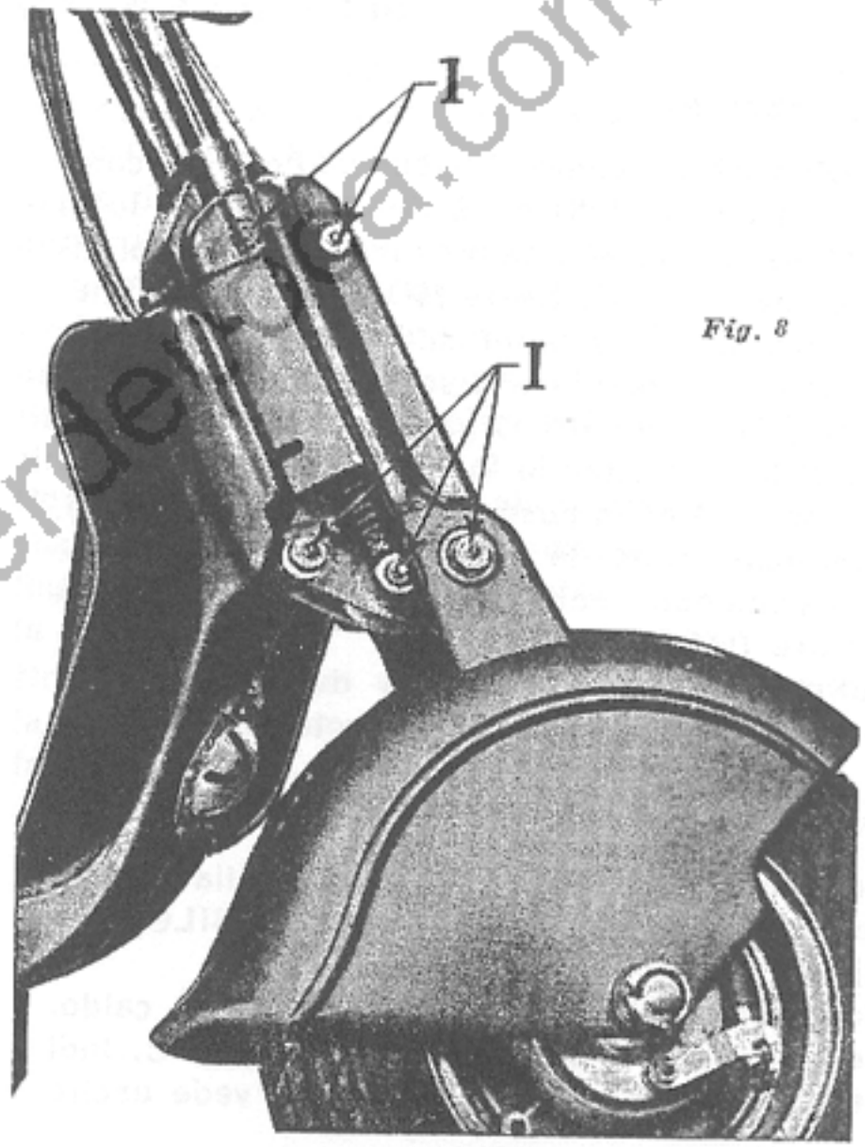


Fig. 8

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

dere le apposite linee di riferimento segnate sulla leva e sull'ingranaggio.

4°) fissare la scatola e l'ingranaggio con le relative viti.

5°) assicurarsi che il comando funzioni, provando varie volte a cambiare le marce e controllare che il "folle" sia perfettamente libero. In caso contrario, ruotare leggermente la scatola nella posizione giusta dopo avere svitate le viti di bloccaggio.

Freni

Debbono essere usati sempre dolcemente. Per la loro registrazione, allo scopo di graduare l'azione frenante, regolare opportunamente i registri G (fig. 9).

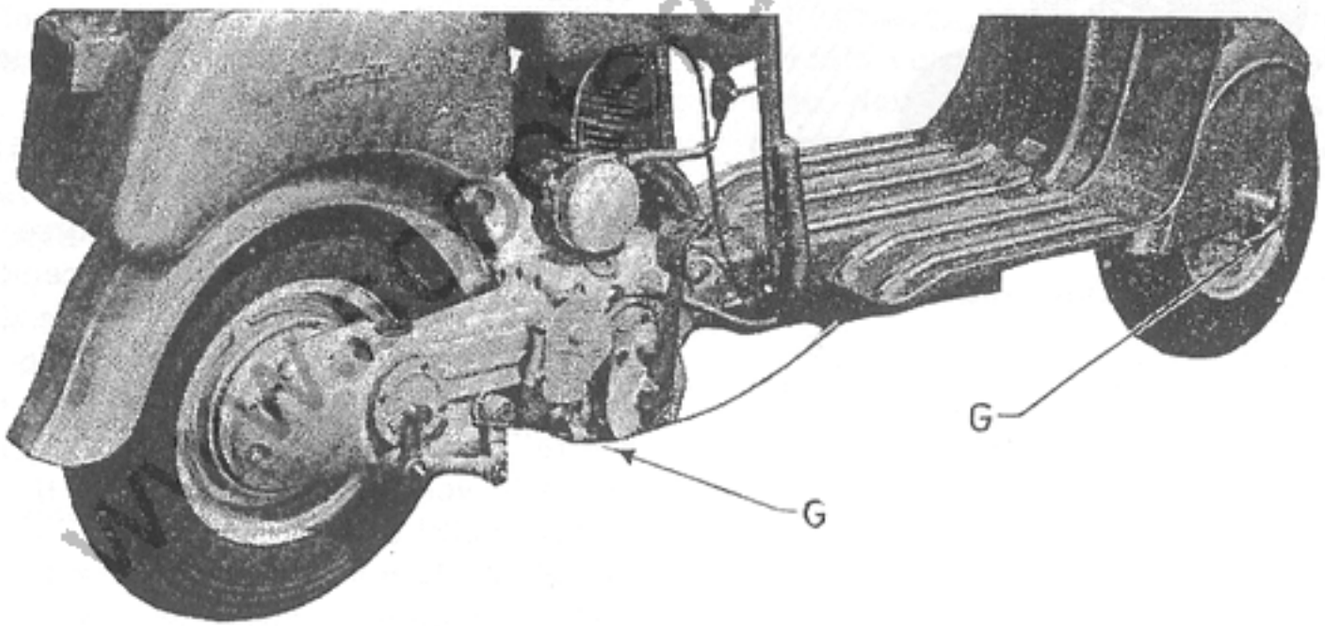
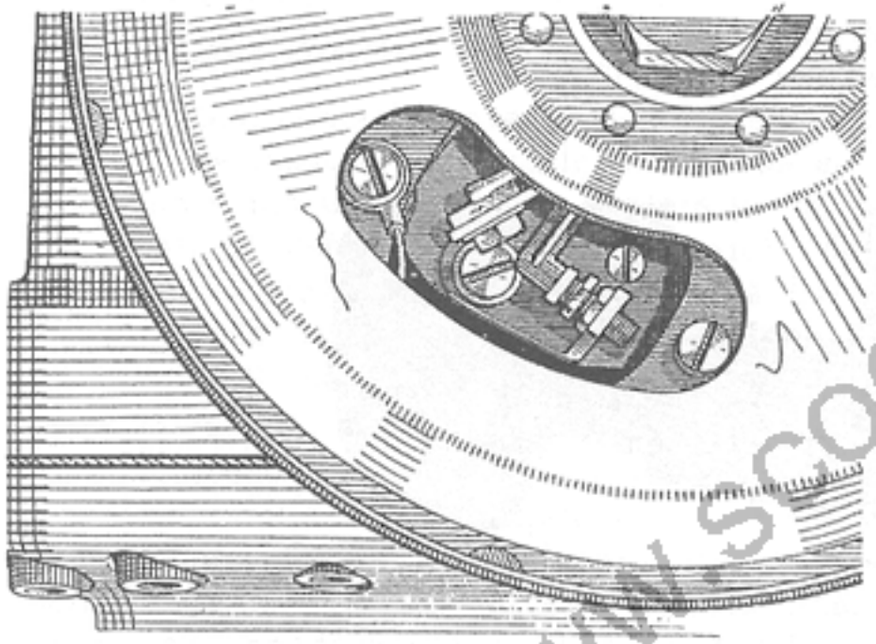


Fig. 9

scooterdepoca.com

Fig. 10



Accensione

Per la messa a punto dell'accensione, accedere al volano magnete togliendo la cuffia di protezione e verificare che la distanza fra le puntine del ruttore sia compresa fra 0,4/0,5 mm. (fig. 10). L'accensione ha un anticipo da 26° a 28°, corrispondenti a 33/35 mm. misurati sulla circonferenza del volano.

Varie

In caso di lunga inattività, effettuare una pulizia generale:
sollevare da terra le ruote, in modo che i pneumatici non tocchino il pavimento;
smontare la candela ed introdurre dal foro un piccolo quantitativo di olio facendo compiere qualche giro al pistone allo scopo di distribuire un velo protettivo di olio contro la ruggine.
Per pulire esternamente il motore della "Lambretta", usare petrolio; lavare invece con acqua le parti verniciate. Asciugare il motore con stracci puliti e le parti verniciate con pelle scamosciata. L'uso di petrolio sulle parti verniciate è dannoso poichè le rende opache e le deteriora rapidamente.

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

NORME FONDAMENTALI PER LA CIRCOLAZIONE

Mano da tenere: sempre la destra.

Segnalazioni da effettuare: usare il segnale acustico tutte le volte che sia indispensabile. In questi casi, anche nelle zone in cui vige il divieto di tali segnalazioni. Nelle zone libere da divieto: a tutti gli incroci, nelle curve, per chiedere od effettuare il sorpasso, nei momenti di scarsa visibilità.
Tenere accesi i fanali di posizione di notte (da mezz'ora dopo il tramonto a mezz'ora prima dell'alba), e tutte le volte che per qualunque causa non si abbia buona visibilità. All'incrocio con altri veicoli, usare la luce antiabbagliante. Di notte, segnalare con variazioni della luce dei fari agli incroci, curve, e punti pericolosi in genere.

Sorpasso dei veicoli

Deve essere effettuato sempre al lato sinistro rispetto ai veicoli circolanti senza binario. Rispetto ai tramvai, il sorpasso deve avvenire dal lato destro, se c'è spazio, trattandosi di tramvia a doppio binario affiancato; oppure dal lato libero per tramvie a semplice binario o a doppio binario distanziato con carreggiata centrale. Per effettuare il sorpasso, dare il segnale al veicolo che precede, portarsi sul lato corretto, sorpassare e riportarsi alla destra al più presto, senza però tagliare la strada al veicolo sorpassato. Il veicolo che viene sorpassato deve, occorrendo, facilitare la manovra di sorpasso rallentando e tenendo scrupolosamente la destra.

È vietato il sorpasso:

quando vi siano veicoli procedenti in senso contrario;
quando quello da sorpassare stia a sua volta sorpassando altro veicolo;
nelle curve, negli incroci e nei tratti di strada a profilo longitudinale fortemente convesso;
quando non si abbia buona visibilità;
quando esista apposito segnale di divieto.

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

Incroci e precedenze

L'attraversamento degli incroci deve essere effettuato con prudenza, moderando la velocità e segnalando il transito.
La precedenza agli incroci spetta in ogni caso ai veicoli su binario, a quelli di soccorso in genere ed ai veicoli effettuanti trasporti pubblici con orario fisso.
Negli altri casi, la precedenza spetta al veicolo proveniente dalla destra, senza discriminazione di importanza delle vie (in mancanza di apposito segnale di precedenza).
I veicoli uscenti da una strada privata devono dare la precedenza a quelli transitanti sulla via pubblica.
È vietato attraversare cortei, processioni e formazioni militari inquadrate.

Altre norme

Rispettare assolutamente tutte le segnalazioni fatte con cartelli indicatori stradali.
Non fermarsi nei tratti per cui è stabilito il divieto di sosta, specie in caso di evidente necessità di tener sgombra la sede stradale per se stessa insufficiente al traffico.
Quando si voglia svoltare a destra, farlo con prudenza, senza interrompere d'imperio il flusso pedonale nelle zone apposite di attraversamento.
Svoltando invece a sinistra, effettuare un percorso largo, con cambiamenti successivi di direzione a comando dei semafori o dei vigili, ove esistano.

Luci semaforiche:

Verde: via libera nella direzione verso cui è proiettata la luce verde;

Giallo: tempo di transizione: sgombero dell'incrocio da parte dei veicoli che hanno già iniziato l'attraversamento; arresto per i veicoli che non hanno ancora iniziato l'attraversamento.

Rosso: via impedita nella direzione verso la quale è proiettata la luce rossa.

www.scooterdepoca.com
scooterdepoca.com

INNOCENTI

SOCIETÀ GENERALE PER L'INDUSTRIA METALLURGICA E MECCANICA

MILANO

www.scooterdepoca.com

scooterdepoca.com