

Lambretta 125 d

Lambretta 125 ld



**Uso e
Manutenzione**

La LAMBRETTA 125/d e la LAMBRETTA 125/lđ rappresentano i modelli derivati da perfezionamenti e da adeguamenti continui, e vengono offerti nel loro caratteristico sdoppiamento, perchè è risultato che gli utenti di Lambrette si dividono in due categorie distinte, con preferenze motivate da circostanze pratiche. I due modelli soddisfano speciali desideri della clientela, e più ancora riassumono le preoccupazioni del costruttore dirette ad ottenere comodità e prestazioni sempre maggiori da un veicolo che ha dimostrato di dare tanto quanto nessuno pensava rientrasse nelle sue possibilità.

Il molleggio posteriore su barra di torsione, la sospensione anteriore con molle a passo variabile e completamente protetta, il motore dalla potenza elevata ai diversi regimi e dal consumo limitato, rappresentano le caratteristiche peculiari di questi modelli.

Infine il silenziatore dei gas di scarico, pur senza menomare il ben conosciuto e brillante comportamento

del motore, attua quello smorzamento del rumore diffusamente richiesto.

EccoVi dunque in possesso di un mezzo di trasporto moderno, agile, pratico, elegante, silenzioso e di sicuro affidamento. La LAMBRETTA soddisferà tutti i Vostri desideri e realizzerà tutte le Vostre aspirazioni. Sia che la usiate per i rapidi spostamenti in città o per il turismo a largo raggio, sia che ne facciate uno strumento di lavoro, essa Vi garantirà prestazioni continue e, pur essendo un veicolo non spinto, potrà darVi anche la gioia di una buona velocità, non superiore però ai limiti di sicurezza, a patto che non vogliate avvalervene in condizioni e su percorsi fatti per la prudenza.

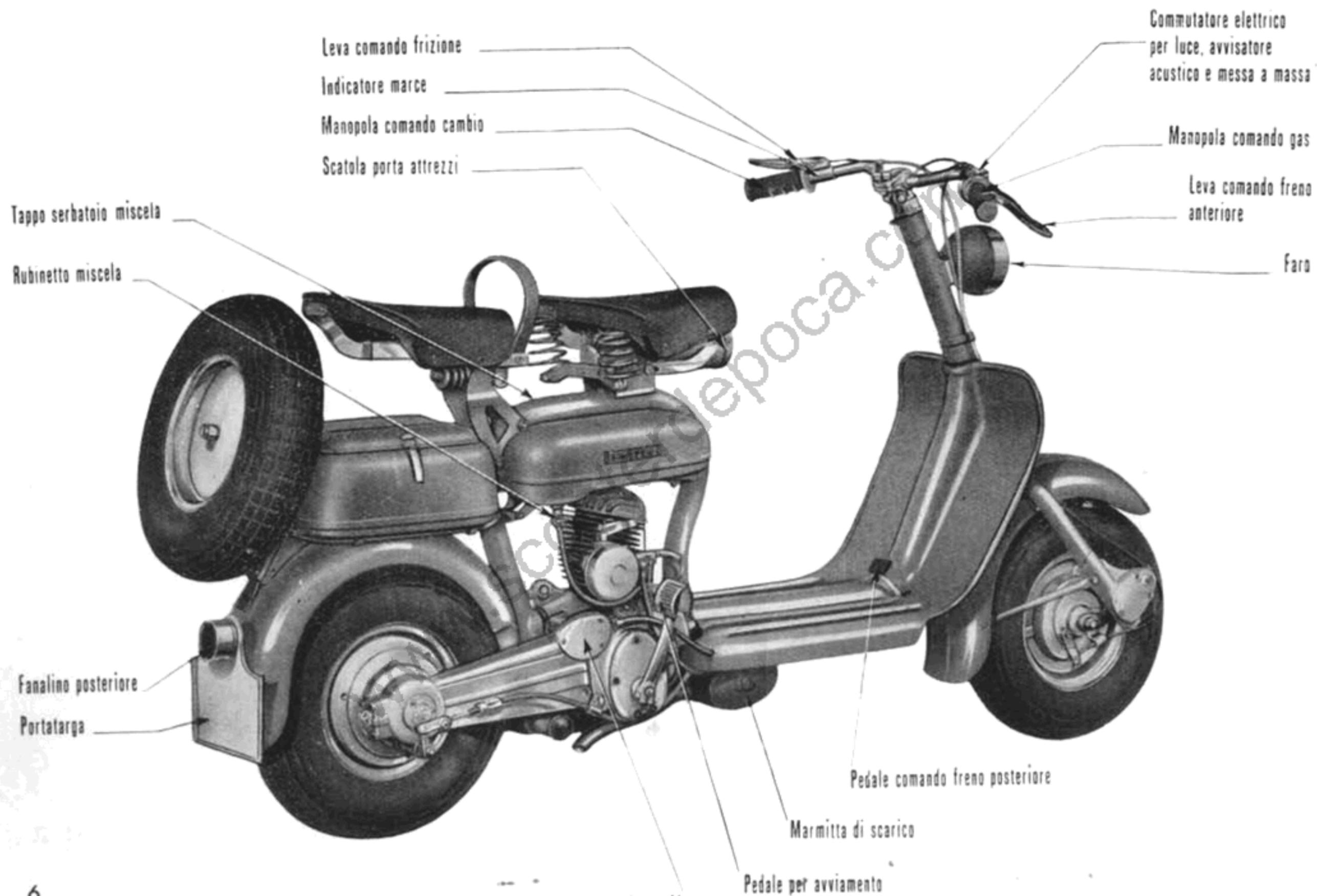
Se sapete trattarla bene, la LAMBRETTA non Vi deluderà; sarà sempre pronta ad accompagnarvi; Vi procurerà soddisfazioni e soprattutto quel senso di indipendenza e quella facilità di spostamento che pensavate si potesse raggiungere solo con l'automobile.

Anche per Voi signore e signorine la LAMBRETTA è comoda; se trattata con giudizio tratta sempre bene a sua volta; dà spigliatezza e mai a scapito della compostezza e della 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.

Più avanti 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 fiduciosi e atteneteVi ai pochi consigli fondamentali che troverete qui esposti in forma chiara e

con le necessarie illustrazioni. D'altra parte potrete appoggiarVi ovunque, alla organizzazione di assistenza che vedrete sempre più estesamente segnalata; e tanto dal Commissionario dal quale avrete acquistato 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 facile e piacevole la Vostra vita di Lambretista, e la nostra Società, che in questo momento Ve lo augura vivamente, Vi dimostrerà di aver fatto col massimo scrupolo quanto le era possibile per fornirVi un motoveicolo moderno ed adeguato alle Vostre aspirazioni.



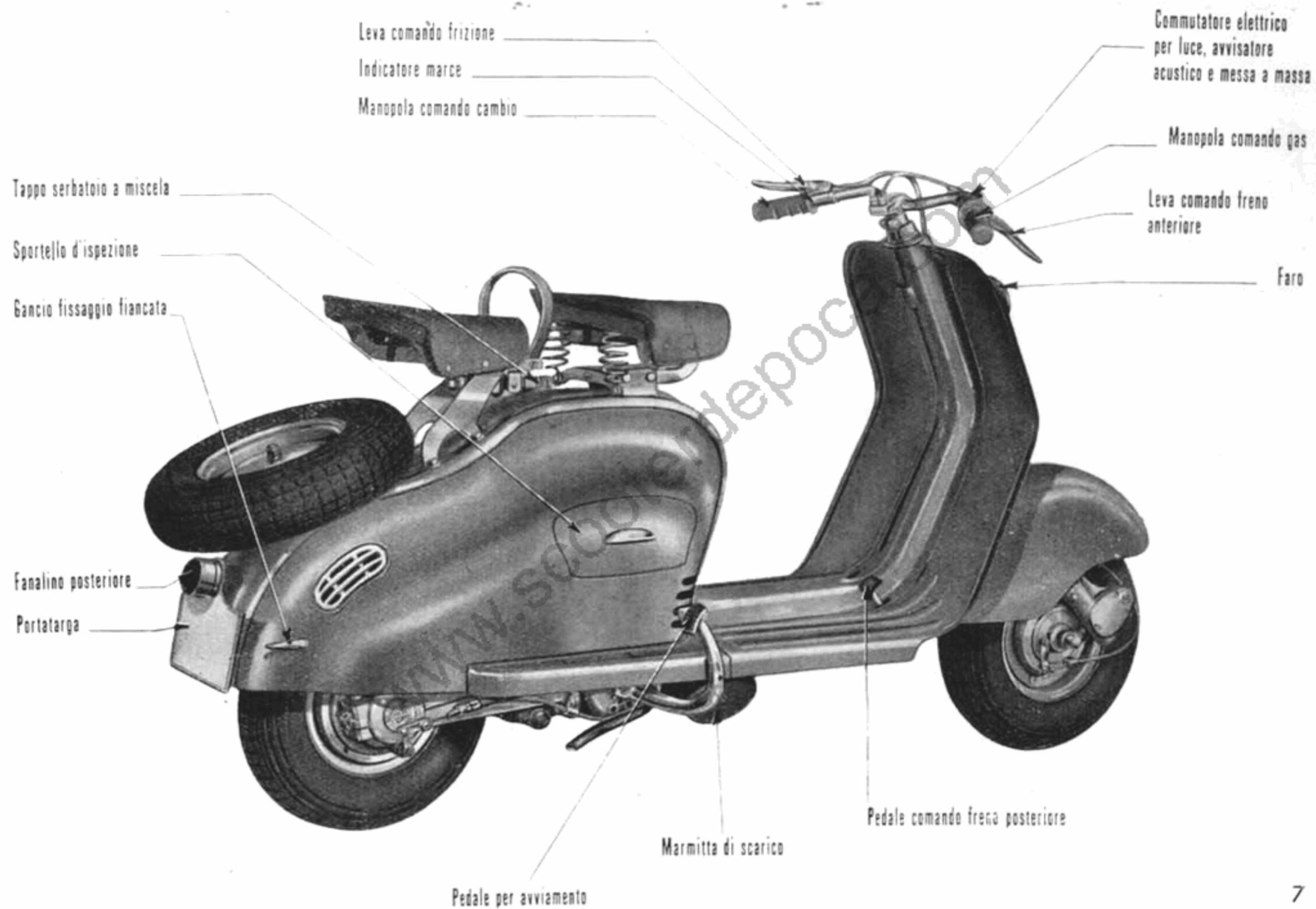


Fig. 2

| | Tipo. | d | Id |
|------------------------------------------|-------|-------|-------|
| Lunghezza massima | mt. | 1,770 | 1,770 |
| Altezza massima | mt. | 0,960 | 0,960 |
| Altezza minima | mt. | 0,110 | 0,110 |
| Larghezza max. (manubrio) | mt. | 0,740 | 0,740 |
| Passo | mt. | 1,281 | 1,281 |
| Peso a secco (senza accessori) | kg. | 70 | 85 |

Prestazioni

Velocità massima . . km/h 70÷75
 Consumo a velocità economica (50 km/h) 1 litro miscela ogni 50 km.

Pendenze massime superabili:

| | |
|-------------------------------------------------------------|----------|
| 1 ^a velocità 29% con rapporto di trasmissione | 1 : 14,3 |
| 2 ^a velocità 18% con rapporto di trasmissione | 1 : 8,32 |
| 3 ^a velocità 8% con rapporto di trasmissione | 1 : 4,83 |

Motore

Monocilindrico a due tempi
 Cilindrata cc. 123
 Alesaggio mm. 52
 Corsa mm. 58
 Rapporto compressione 1 : 6,3
 Potenza max. . . . CV. 5
 Regime corrispondente 4600
 Cilindro verticale in ghisa speciale ad alta resistenza all'usura
 Testa in lega leggera speciale, fusa sotto pressione
 Stantuffo stampato in lega leggera Biella in acciaio ad alta resistenza con cuscinetto di testa a rullini
 Albero motore scomponibile montato su cuscinetti a sfere
 Lubrificazione a miscela
 Carburatore con filtro benzina e depuratore d'aria:
 Dell'Orto: tipo MA 18B3 con dif-

fusore da 18 mm e getto massimo da 70/100 mm.

Accensione con volano magnete e regolazione dell'anticipo da fermo. Volano magnete a 4 poli - 24 Watt.

Candela laterale di grado termico 225 (scala Bosch)

Avviamento a pedale

Su richiesta il tipo Id può essere fornito con avviamento elettrico (vedi pag. 23)

Raffreddamento:

tipo d ad aria libera
 tipo Id ad aria forzata mediante ventola sul volano.

Frizione

A dischi multipli in bagno d'olio di facile regolazione. Comando a mano mediante leva sulla manopola sinistra (vedi fig. 1-2).

Cambio

A tre velocità con ingranaggi sempre in presa ed in bagno d'olio. Ingranaggi in acciaio ad alta resistenza. Comando a manopola girevole sulla sinistra del manubrio e trasmissione flessibile (v. fig. 1-2). Indicatore delle marce affiancato alla manopola.

Trasmissione

Fra motore e cambio (primaria) con coppia di ingranaggi conici; fra cambio e coppia conica posteriore (secondaria) mediante albero di torsione parastrappi in acciaio speciale, particolarmente efficiente contro gli urti causati da repentine variazioni di regime. L'albero è contenuto nel carter (A - fig. 10); la coppia conica è in bagno d'olio. Togliendo il coperchietto (B - fig. 10), si trova l'attacco predisposto per il comando del tachimetro.

Telaio

In tubo d'acciaio speciale a forte sezione resistente, che consente la massima rigidità ed elimina ogni vibrazione.

Sospensione elastica

Anteriore: vedi (fig. 3) a bielle di rimando, con sfera di estremità, che comprime, mediante interposizione di un pistoncino, una molla elicoidale a passo variabile, sistemata nell'interno dei tubi (A) della forcella. I gruppi, ermeticamente protetti dall'acqua e dalla polvere, lavorano nel grasso contenuto nelle scatole (B): esso consente una lunga durata senza alcuna manutenzione.

Posteriore: (vedi fig. 4) con lungo braccio oscillante, costituito dal carter di trasmissione (A - fig. 10) imperniato su un robusto occhio (B) ricavato sul telaio; detto braccio carica, col suo movimento, una

barra di torsione in acciaio speciale ad alta resistenza sistemata in apposita sede (A). Le oscillazioni del gruppo motore non vengono trasmesse direttamente alla barra di torsione, ma mediante leve di rinvio (C), opportunamente proporzionate in modo da ridurre l'angolo di torsione della barra all'aumentare del carico.

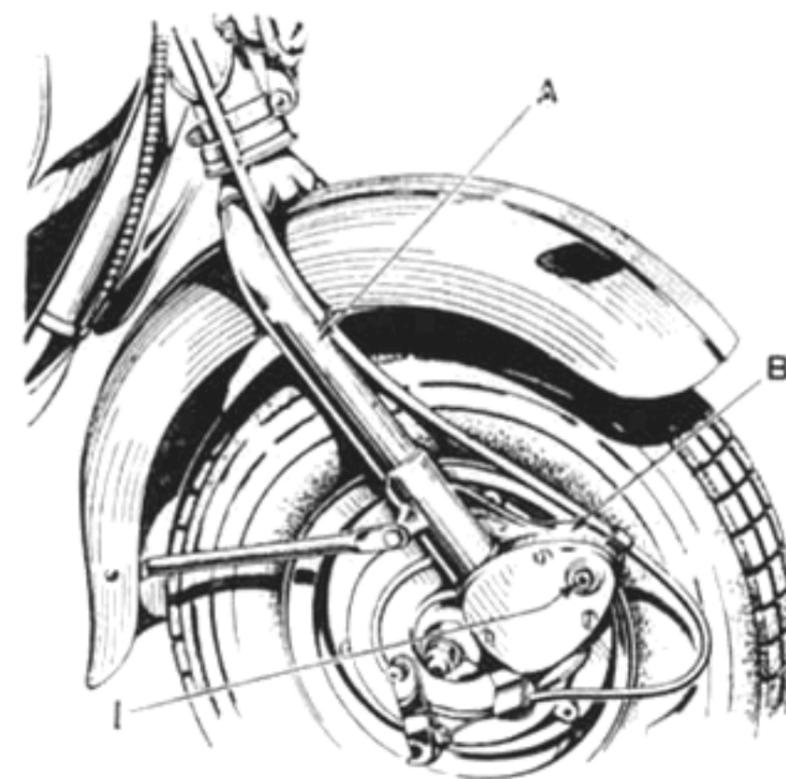
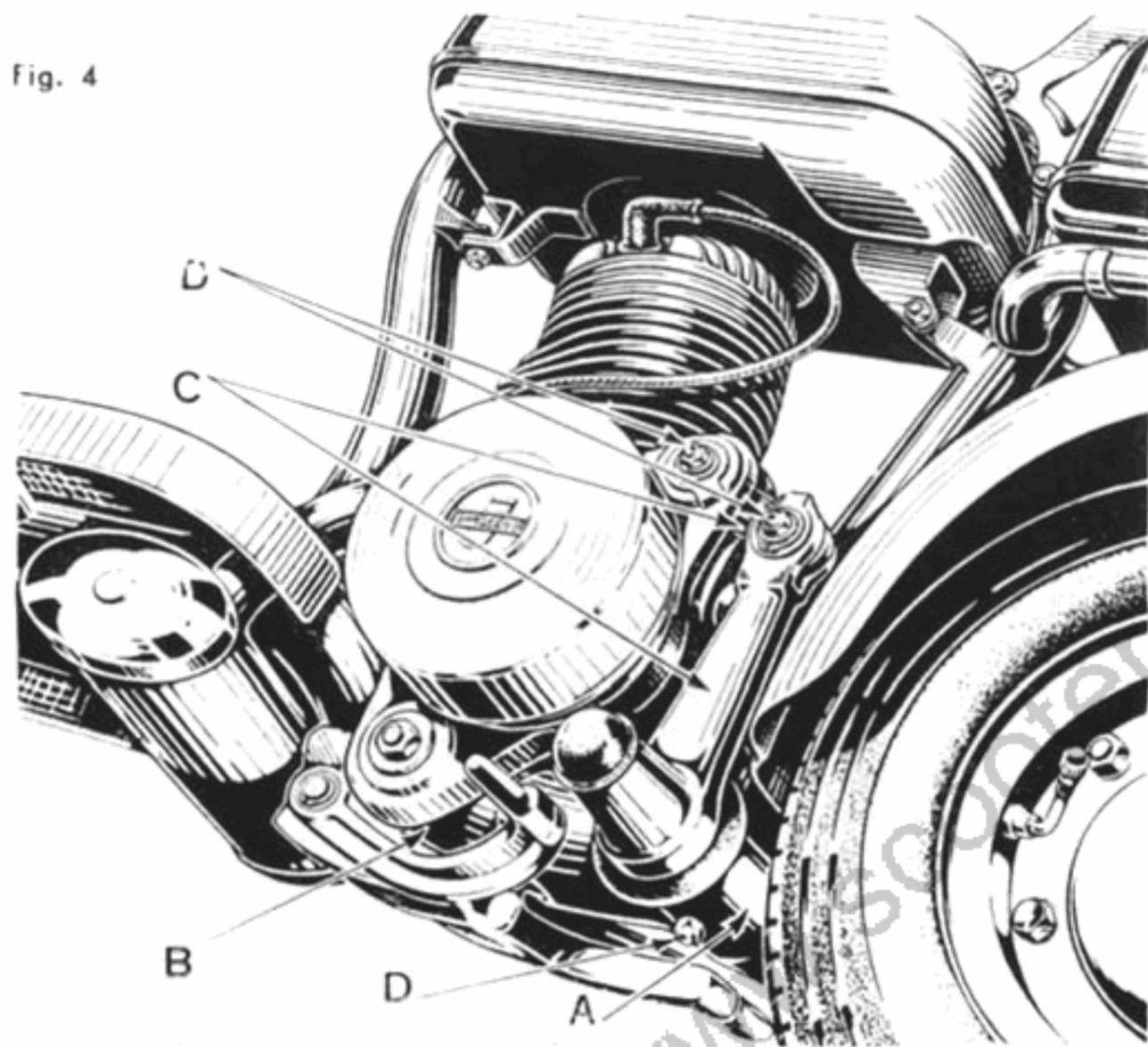


Fig. 3

Fig. 4



Ciò permette di ottenere sulla barra delle variazioni dell'angolo di torsione che non sono direttamente proporzionali al carico.

tori (D). E' possibile una eventuale applicazione di ammortizzatore.

Si realizza con questa soluzione un migliore comportamento del molleggio al variare del carico.

Gli snodi delle leve di rinvio (C) e la barra di torsione sono convenientemente protetti e vengono lubrificati a mezzo ingrassatori (D).

Freni

Ad espansione con trasmissione flessibile comandata a mano sulla ruota anteriore e comandata a pedale sulla ruota posteriore.

Ruote

Intercambiabili. Ruota posteriore a sbalzo come nell'automobile. Age-

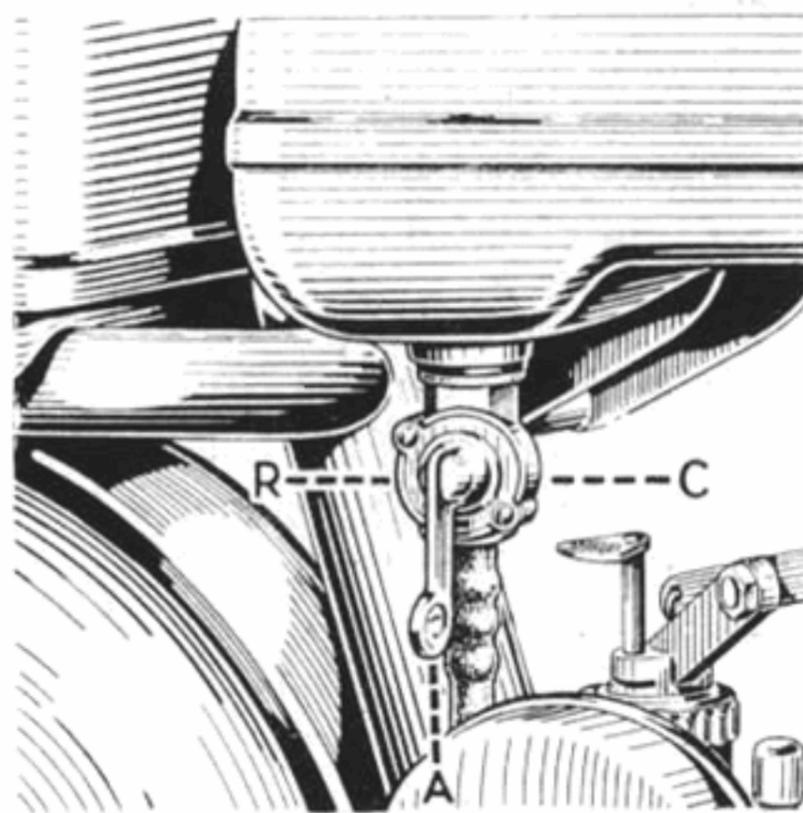


Fig. 5

vole smontaggio dei cerchioni in due metà, in lamiera di ferro stampata. Pneumatici 4,00 - 8". Pressione di gonfiaggio: 0,7 ÷ 0,8 kg/cmq. per ruota anteriore, 1,75 kg/cmq. per ruota posteriore con due persone.

Serbatoio

Capacità lt. 5,6 più lt. 0,7 di riserva. Rubinetto a 3 vie (vedi fig. 5).
C=chiuso A=aperto R=riserva

Impianto elettrico

Alimentato da volano magnete. Fanale anteriore con lampada biluce Volta 6 - Watt 25 x 25; fanalino posteriore con catarifrangente e lampada Volta 6 - Watt 3.

Comando luci con commutatore a levetta sul manubrio a destra; la levetta stessa serve da pulsante per far funzionare in ogni sua posizione l'avvisatore acustico e per la messa a massa del motore. (Vedi schema impianto elettrico pag. 13).

Attrezzi di dotazione

- 1 Chiave doppia a tubo 21-14 per candela e dadi ruote
- 1 Chiave doppia da 14 e speciale per dado mozzo ruota posteriore
- 1 Chiave doppia 10-14 per viti con esagono incassato
- 1 Chiave doppia 8-10
- 1 Cacciavite.

Sul tipo d la scatola attrezzi è posta sotto la sella anteriore; sul tipo ld la scatola è collocata sotto la carenatura e si accede ad essa smontando la fiancata destra.

Accessori

Per tipo d: sella posteriore - bauletto - ruota di scorta - poggiatesta per secondo passeggero.

Per tipo ld: sella posteriore - ruota di scorta.

Tutti con relativi supporti ed attacchi per fissaggio alla macchina.

Antifurto

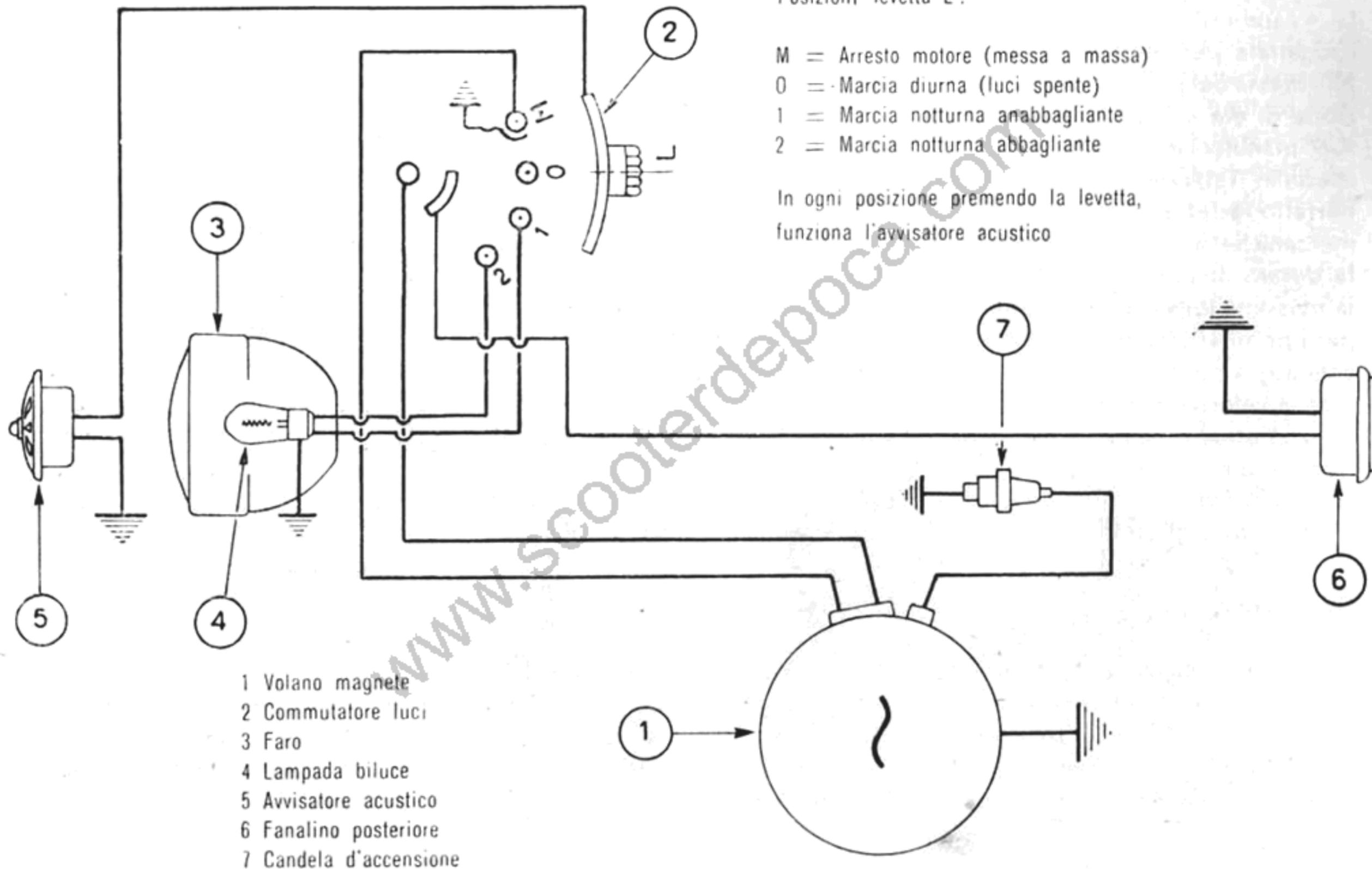
Il tipo ld è fornito di dispositivo antifurto a chiave.

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

Posizioni levetta L.

- M = Arresto motore (messa a massa)
- 0 = Marcia diurna (luci spente)
- 1 = Marcia notturna anabbagliante
- 2 = Marcia notturna abbagliante

In ogni posizione premendo la levetta, funziona l'avvisatore acustico



- 1 Volano magnete
- 2 Commutatore luci
- 3 Faro
- 4 Lampada biluce
- 5 Avvisatore acustico
- 6 Fanalino posteriore
- 7 Candela d'accensione

La « Lambretta » 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.

Carburante

Per il rifornimento del carburante, svitare l'apposito tappo sulla sinistra del serbatoio. Si raccomanda l'impiego di buona benzina auto, miscelata all'8 % in volume per i

primi 500 km., e successivamente a non meno del 5 % con olio minerale fluido rispondente alla classifica SAE 30. E' raccomandabile l'uso del MOBIL OIL A della Socony Vacuum Italiana. E' indispensabile miscelare bene l'olio alla benzina per avere una buona carburazione e lubrificazione. Il tappo del serbatoio porta un misurino della capacità di cmc. 50 (5 % di un litro). E' 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.

Lubrificanti

Verificare il giusto livello del lubrificante dagli appositi tappi. Per il cambio va usato lo stesso olio indicato per la miscela (MOBIL OIL A). Per i mesi estivi o in regioni calde,

usare un olio rispondente alla classifica SAE 50 (MOBIL OIL BB Socony Vacuum It.) Per la coppia conica della trasmissione deve essere impiegato un olio per differenziali. Si raccomanda il MOBILUBE GX 140 della Socony Vacuum Italiana. (Vedi schema della lubrificazione alle pagg. 18-19).

Candela

Montare la candela imboccandola con la dovuta inclinazione. Assicurarsi che vi sia interposta la guarnizione. L'avvitamento deve essere fatto a mano; la chiave serve solo per bloccare a fondo.

Carburatore

Il getto del massimo indicato nelle « Caratteristiche generali » è tarato per soddisfare tutte le esigenze in climi normali. In climi freddi, o

caldi può essere conveniente, per evitare irregolarità di funzionamento del motore (preaccensioni - battiti in testa, ecc.) variare tale taratura.

Qualora si ostruisse il getto, basterà svitarlo e pulirlo.

L'afflusso dell'aria per ottenere il minimo, viene regolato agendo sulla vite orizzontale applicata esternamente al carburatore.

E' 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 eventuale 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.

Sul tipo Id per accedere al carburatore, aprire l'apposito sportello

sulla fiancata destra della carenatura (fig. 6).

Avviamento

Assicurarsi dapprima sull'apposito indicatore delle marce, che il cambio sia in posizione « folle » (tra la prima e la seconda velocità); quindi agire sul pedale di avviamento ed accelerare leggermente il motore azionando il comando del gas (manopola sul manubrio a destra). Se l'avviamento è difficoltoso, richiamare miscela al carburatore premendo

ripetutamente 3 o 4 volte il pulsante D (fig. 10) e, particolarmente nella stagione fredda, limitare l'entrata dell'aria nel carburatore spingendo in basso l'astina verticale del dispositivo di partenza uscente dal coperchio. Avviato il motore, rialzare la detta astina per permettere il regolare afflusso d'aria.

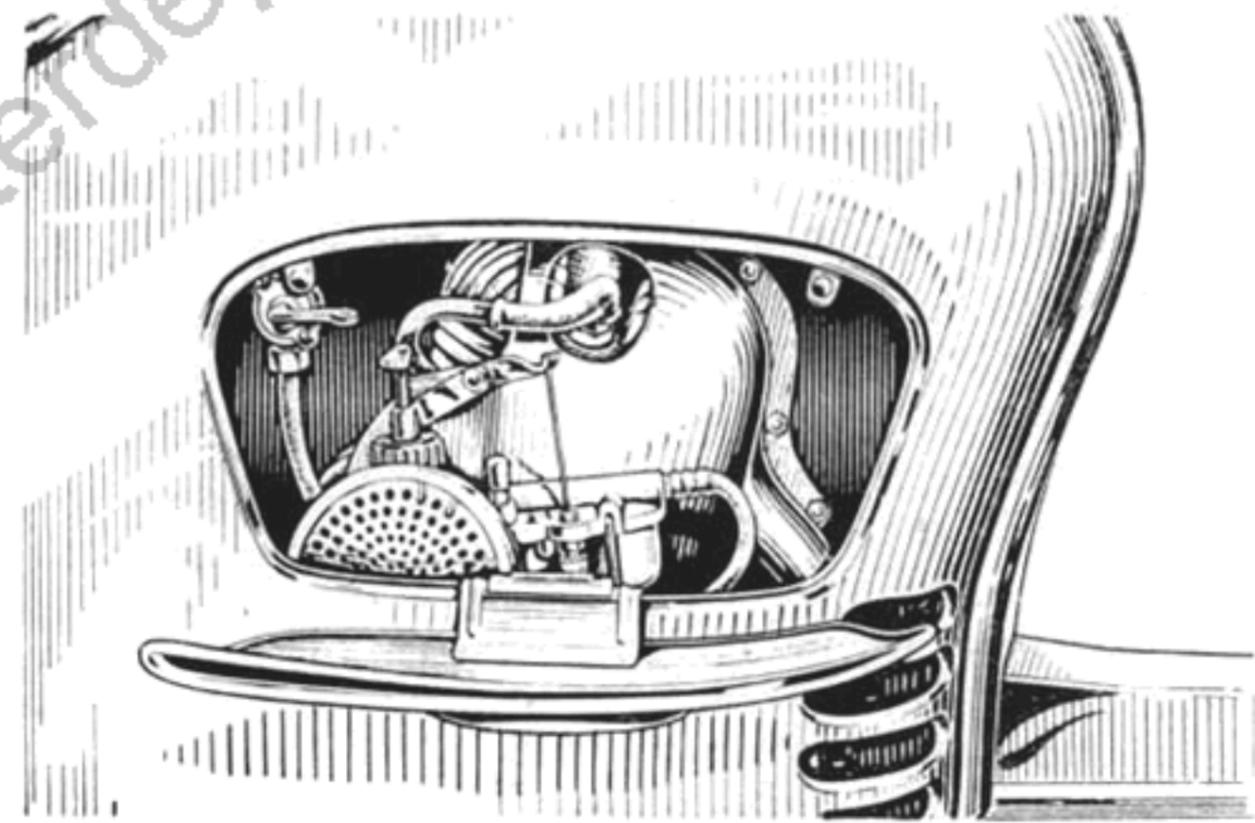


Fig. 6

Cambio delle marce

Il comando è a mano ed è posto sulla manopola sinistra del manubrio (vedi figure 1-2).

Per il cambio delle marce, ridurre il gas al minimo, azionare la leva della frizione e, ruotando la manopola, innestare la marcia. A marcia innestata, lasciare dolcemente la frizione ed accelerare progressivamente il motore, ciò specialmente in partenza, per evitare gravose sollecitazioni alla frizione e l'arresto del motore. Dopo un po' di pratica, queste operazioni riusciranno facilmente. E' 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, come chiaramente segnato sull'indicatore montato in prossimità della manopola (vedi figg. 1 - 2).

Per innestare la prima marcia, girare la manopola all'indietro.

Per passare dalla prima alla seconda velocità, girare la manopola in avanti fino a quando si avverte lo scatto.

Per passare dalla seconda alla terza velocità, girare ulteriormente in avanti fino a fondo corsa. Per i cambiamenti inversi (dalla terza alla seconda e dalla seconda alla prima velocità) occorre girare all'indietro 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, 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.

Smontaggio ruote e pneumatici

Per smontare la ruota anteriore, sia sul tipo d che sul tipo ld (v. fig. 7) staccare dapprima da essa il cavo comando freno (A), indi svitare i due

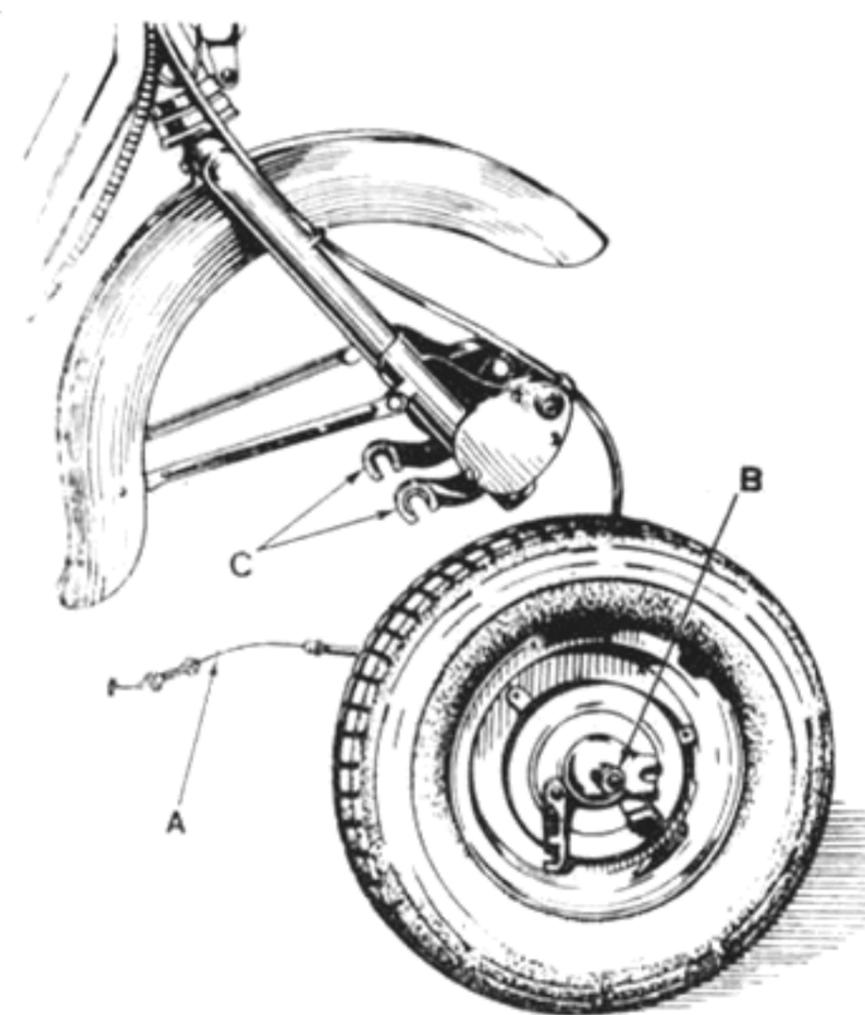


Fig. 7

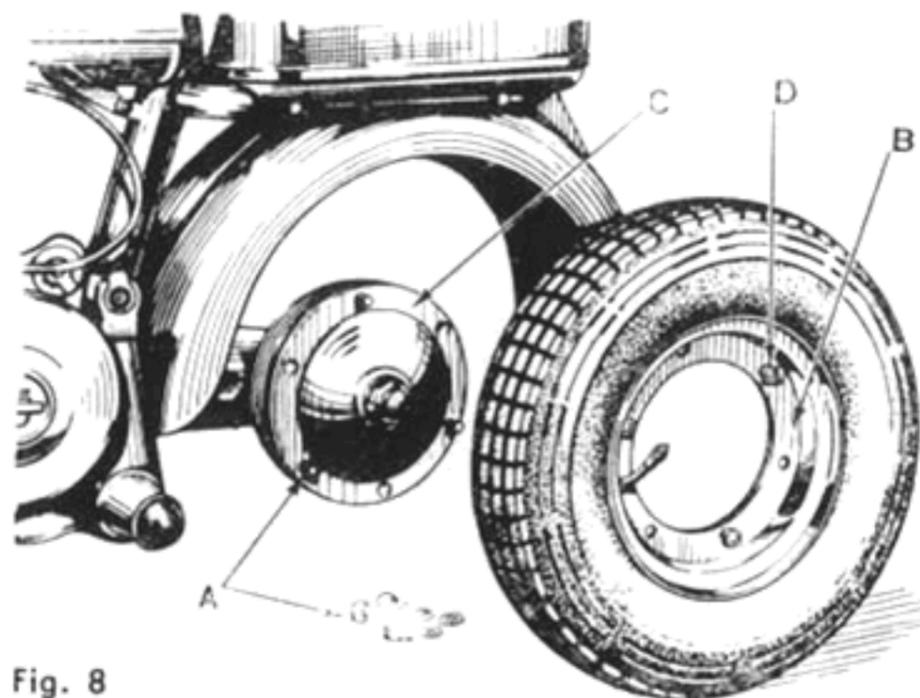


Fig. 8

dadi laterali (B) che la bloccano alle bielle oscillanti (C) e spostare le rondelle sotto i dadi, incassate nelle bielle stesse. Per smontare la ruota posteriore sul tipo d (vedi fig. 8), svitare i tre dadi ciechi (A) che fissano il cerchione (B) al mozzo (C); sul tipo ld, per eseguire la stessa operazione (vedi fig. 9) occorre in precedenza smontare la fiancata sinistra (A) della carenatura allentando il relativo gancio (B). Per smontare i pneumatici dai cerchi, dopo avere smontato le ruo-

te, sia per la anteriore sia per la posteriore di entrambi i tipi di macchine, svitare gli altri 3 dadi (D. figg. 8 - 9) previo sgonfiamento dei pneumatici.

Varie

Durante i primi 1000 km. di marcia non forzate il motore e non superate i 55 km/h. Dopo i primi 500 km. è bene sostituire l'olio nelle scatole del cambio e della coppia conica posteriore previo il lavaggio dell'interno con petrolio; è anche conveniente esaminare l'opportunità di stringere i bulloni della testa del cilindro.

Per arrestare il motore, si interrompe l'accensione spingendo la levetta sulla scatola del commutatore comando luci, alla posizione di massa (lettera M).

Non far funzionare a lungo il motore tenendo la macchina ferma. Nelle soste, dato che è facile riavviarlo, conviene fermarlo.

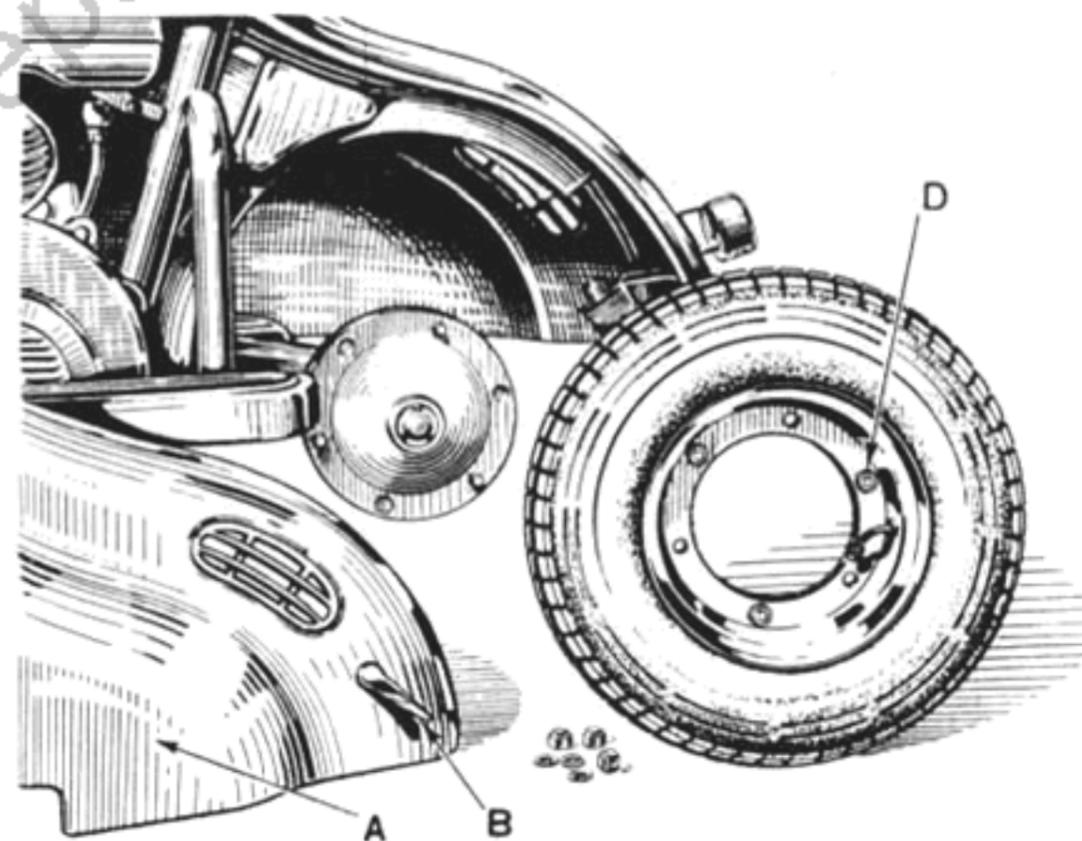


Fig. 9

MANUTENZIONE PERIODICA

Punti da lubrificare

(1) Snodi leveraggio molleggio posteriore. (2) Cambio di velocità: effettuare il primo ricambio dopo 500 km. (nei mesi estivi od in regioni calde usare il **Mobiloil BB**). (3) Articolazione cavo comando frizione. (4) Coppia conica posteriore. (6) Articolazioni cavo freno posteriore. (7) Perno oliva freno posteriore. (8) Articolazioni pedale e cavo freno posteriore. (9) Articolazione cavo freno anteriore. (10) Scatole della sospensione anteriore. (11) Cuscinetti ruota anteriore. (12) Perno oliva freno anteriore. (13) Articolazioni leve e comandi sul manubrio (freno anteriore - gas - frizione - cambio).

C = tappo immissione olio scatola coppia conica posteriore

E = tappo immissione olio scatola cambio

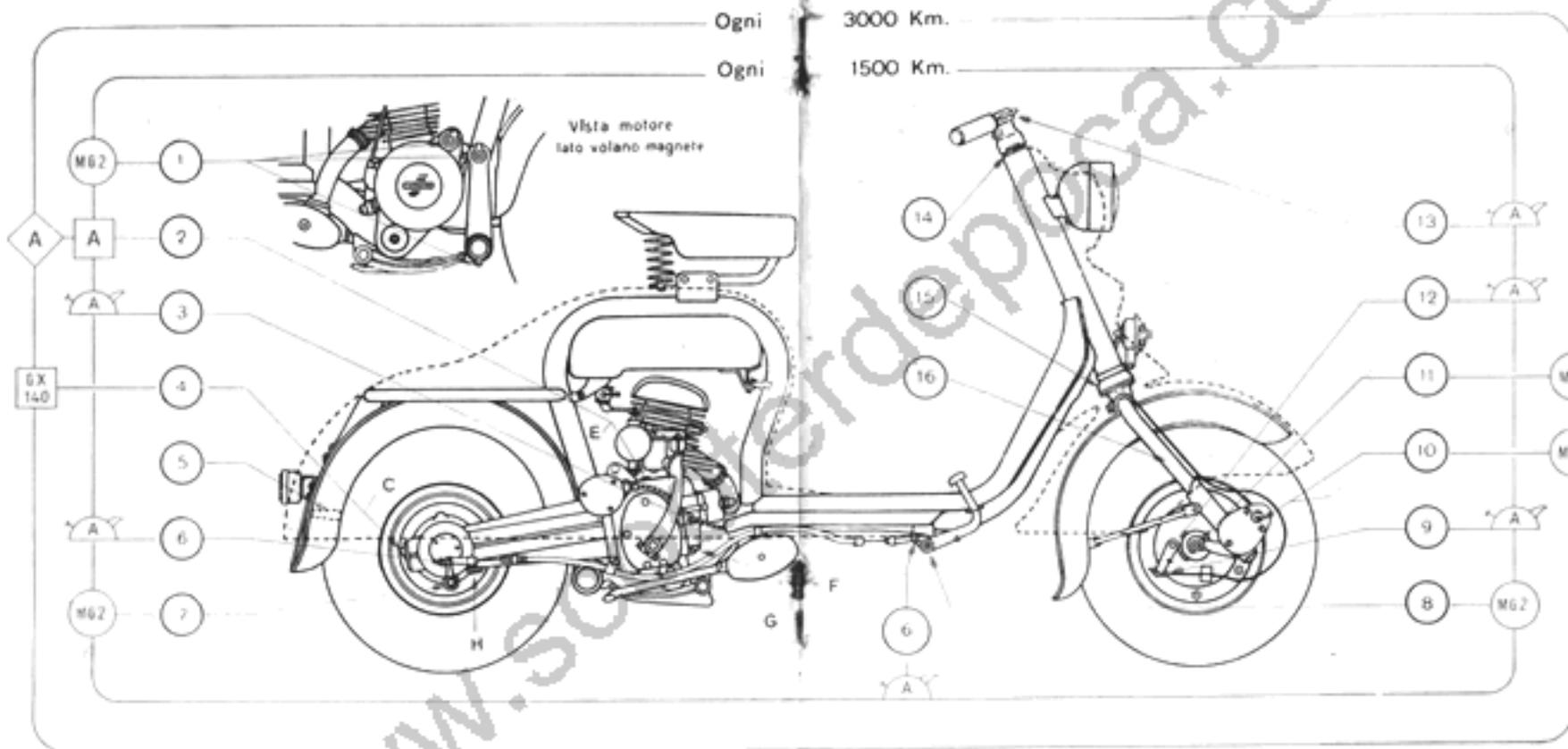
F = tappo livello olio scatola cambio

G = tappo scarico olio scatola cambio

H = tappo scarico olio scatola coppia conica posteriore

N.B. - La linea tratteggiata indica il profilo della carenatura del tipo 'ld'

SCHEMA DELLA LUBRIFICAZIONE



Spiegazione dei simboli: **A** significa Mobiloil A; **GX140** significa Mobilube 140; **MG2** significa Mobilgrease N. 2; **MG5** significa Mobilgrease N. 5.

Prodotti della SOCONY VACUUM ITALIANA-GENOVA

ISTRUZIONI PER LE OFFICINE DI RIPARAZIONI

Nella revisione attenersi alle sottoindicate norme:

1. Gli organi relativi ai punti (3) (6) (9) (12) (13) dovranno essere lubrificati, all'atto del montaggio, col **Mobilgrease N. 5**.

2. Gli organi relativi ai punti (14) (15) cuscinetti a sfere dello sterzo e (5) ganci chiusura fiancate carenatura tipo 'ld' dovranno essere lubrificati, all'atto del montaggio, col **Mobilgrease N. 2**.

3. Le molle della sospensione anteriore al punto (16) contenute nei tubi della forcella dovranno essere spalmate, all'atto del montaggio, col **Mobilgrease N. 2**.



OGNI 1.500 km, (vedi schema lubrificazione pagg. 18-19).

- Verificare e ristabilire il livello dell'olio nella scatola del cambio, introducendolo dal tappo E, fino a quando lo si vede uscire dal foro del tappo F.
- Lubrificare a mezzo degli appositi ingrassatori gli snodi del leveraggio molleggio posteriore (1), il perno oliva comando freno posteriore (7), ed il perno pedale freno posteriore (8).
- Lubrificare tutte le altre articolazioni, gli snodi, le leve comando, con qualche goccia di olio da motore (MOBIL OIL A).

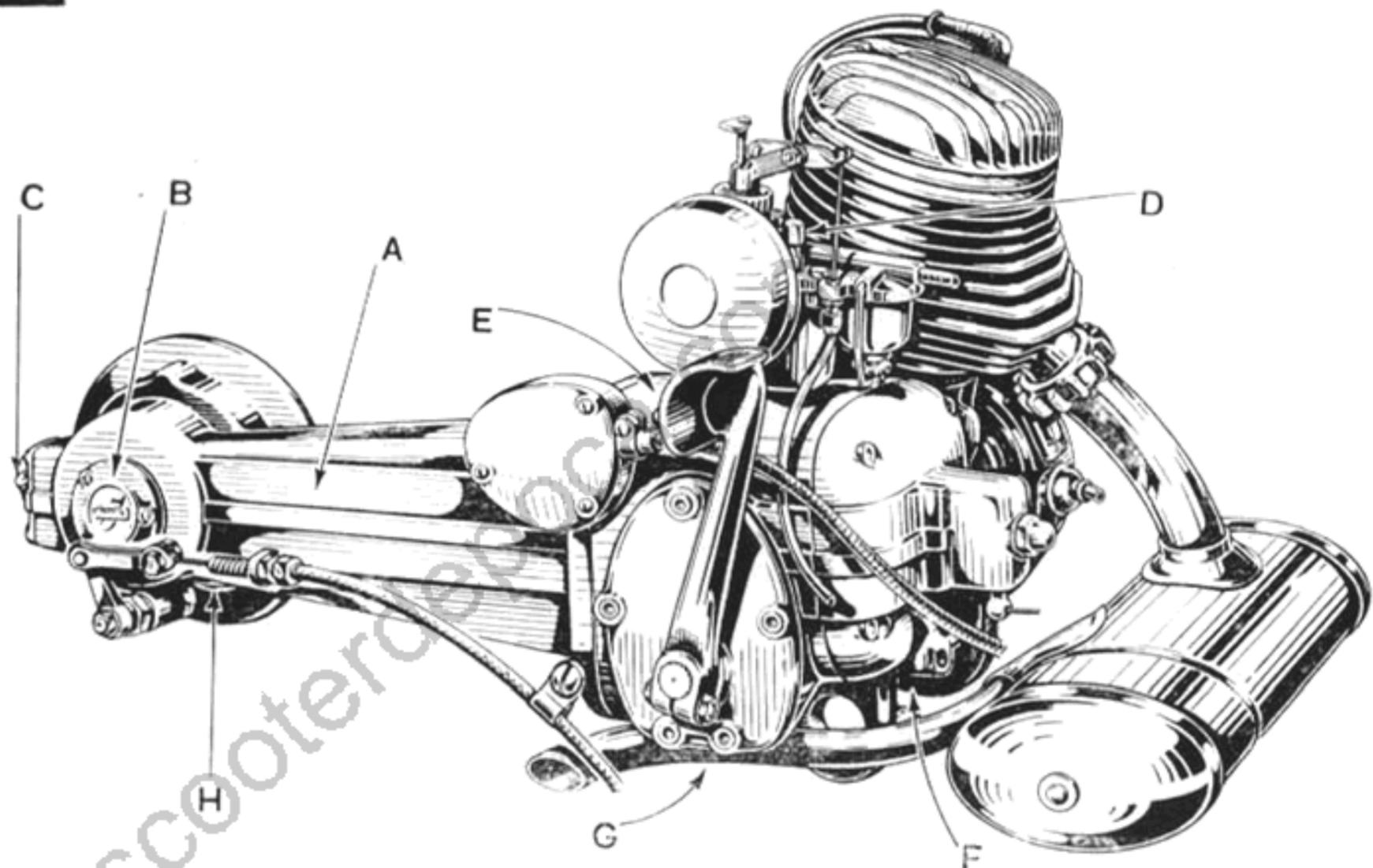


Fig. 10

OGNI 3.000 km. (vedi schema lubrificazione).

- Sostituire l'olio del cambio a motore caldo. Per scaricare l'olio togliere il tappo G.
- Immettere poi nella scatola, attraverso il tappo E, una quantità di gr. 400.
- Verificare e ristabilire la quantità di olio nella scatola coppia conica posteriore attraverso il tappo C; questo stabilisce anche il livello dell'olio nella scatola.
- Lubrificare i cuscinetti ruota anteriore, iniettando, mediante ingrassatore, il MOBILGREASE N. 5.
- Lubrificare i gruppi molleggio anteriore, iniettando nelle due scatole, mediante ingrassatori I, il MOBILGREASE N. 2.
- Smontare e pulire il filtro sul

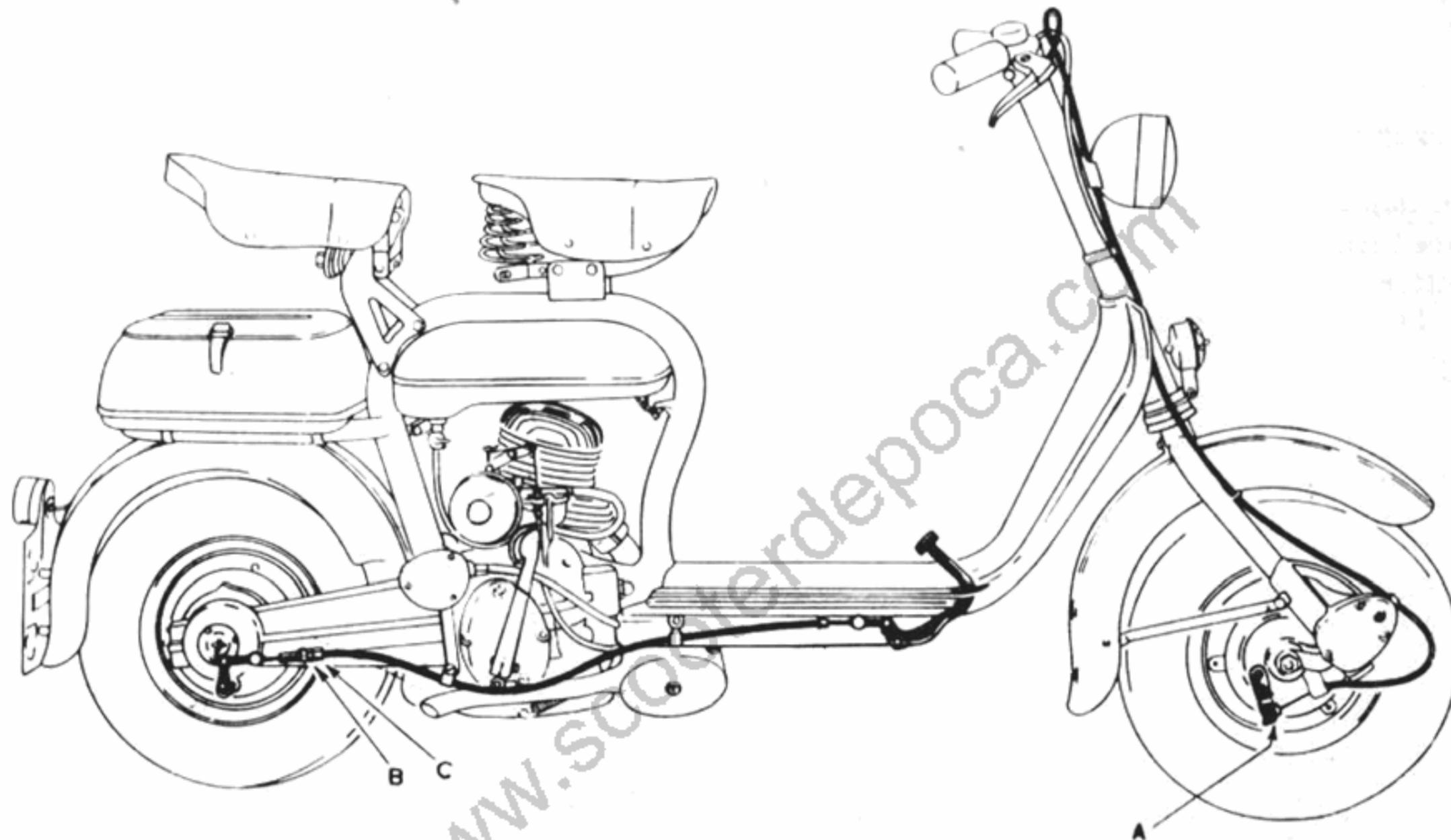


Fig. 11

carburatore dalle impurità ivi depositatesi e la marmitta dai depositi carboniosi.

OGNI 5.000 km.

- Smontare il motore, togliere le incrostazioni sulla testa del pi-

stone, nella calotta interna della testina e nella luce di scarico sul cilindro.

Freni

Devono essere usati sempre dolcemente.

Per la loro registrazione, allo scopo di graduare l'azione frenante, regolare opportunamente i relativi registri (fig. 11). Per il freno anteriore regolare il dado (A), per quello posteriore regolare il manicotto (B) ed il dado (C).

Accensione

Verificare la fasatura del volano magnete. L'accensione è fissata con un angolo di anticipo di 28° rispetto al P.M.S. dello stantuffo, corrispondenti ad un arco, misurato sulla circonferenza del volano, di 34 mm sul volano FILSO e di 36.5 sul volano MARELLI. Per una buona accensione, le puntine della candela

la 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.

Varie

Nel caso di lunga inattività della macchina, provvedere ad una sua pulizia generale:

- scaricare completamente la miscela dal serbatoio e dalla vaschetta del carburatore;
- pulire i filtri benzina sul serbatoio e sul carburatore;
- introdurre nel cilindro, attraverso il foro candela, un po' di olio motore e far ruotare a mano l'albero per due o tre giri per stendere un velo d'olio protettivo sulla parete del cilindro.

- sollevare dal suolo la macchina, pulire i pneumatici e sgonfiare le camere d'aria;
- spalmare con grasso antiruggine tutte le parti metalliche non verniciate;
- pulire esternamente il motore usando del petrolio; lavare invece con acqua le parti verniciate. Asciugare il motore con stracci puliti e le parti verniciate con pelle scamosciata. L'uso del petrolio sulle parti verniciate è dannoso, perchè le rende opache e le deteriora rapidamente. Pulire le parti in plastica avorio (leve sul manubrio - commutatore luci - ecc.) con sola acqua, evitando il loro contatto con benzina che le corrode;
- coprire la macchina con telone.

LAMBRETTA 125 LD CON AVVIAMENTO ELETTRICO

A richiesta, questo tipo di Lambretta può essere fornito del sistema di avviamento elettrico, in sostituzione del sistema normale a pedale. La nuova installazione (vedi fig. 12) comprende il motorino di avviamento, la batteria di accumulatori a tre elementi della capacità di circa 20 A/h, il raddrizzatore di corrente al selenio per la carica della batteria e il deviatore per la regolazione della carica diurna o notturna.

Il motorino di avviamento viene sopportato dal nuovo coperchio della frizione e rimanendo così sotto la pedana della macchina, non dà nessun disturbo al guidatore.

Gli altri elementi sono collocati tutti sotto la carenatura e quindi ben protetti. Ad essi si accede smontando le fiancate. La batteria appoggia su di un robusto supporto in tubo fissato con morsetto al telaio sul lato sinistro ed è situata in posizione comoda per essere periodicamente verificata. Il raddrizzatore di corrente è stato opportunamente dimensionato ed è chiuso in una scatola di protezione fissata con

morsetto al telaio sul lato destro; la scatola serve anche di supporto del deviatore di carica.

Con l'installazione dell'avviamento elettrico, l'impianto di illuminazione sulla macchina viene alimentato dalla corrente continua fornita dalla batteria, ottenendo così una luce costante a tutte le velocità. Si è adottata, sul proiettore, una lampadina biluce da 6V-15/15 W che assicura una buona visibilità in ogni condizione di marcia e sul fanalino posteriore una lampadina da 6 V - 1,5 W.

Col passaggio alla corrente continua, si è resa anche necessaria la sostituzione dell'avvisatore acustico, che nella Lambretta Id normale funziona con la corrente alternata del magnete alternatore volante.

Nel montaggio della batteria, accertarsi che i suoi poli siano ben collegati con i corrispondenti cavi e nella disposizione indicata dallo schema di fig. 12.

Messa in moto

Il comando si ottiene a mezzo di

un manettino posto sul lato sinistro del manubrio che mediante una trasmissione flessibile agisce sul motorino.

Osservato che la manopola comando del cambio sia nella posizione di folle, cioè senza alcuna marcia innestata, si spinge il manettino in avanti. Con questa operazione si fa dapprima avanzare il pignone del motorino fino a raggiungere l'accoppiamento con la corona dentata ricavata sulla campana frizione e in seguito si provoca la chiusura del circuito elettrico determinando l'alimentazione del motorino da parte della batteria e quindi il suo funzionamento (vedi schema elettrico fig. 13).

Per evitare che l'indotto del motorino venga trascinato dal motore a scoppio, una volta che questo si è avviato, il pignone del motorino gira folle per la presenza di un dispositivo a ruota libera.

Avvenuto il regolare avviamento, si abbandona il manettino ed allora una opportuna molla di richiamo provvede a riportare il pignone nella sua posizione di riposo e ad

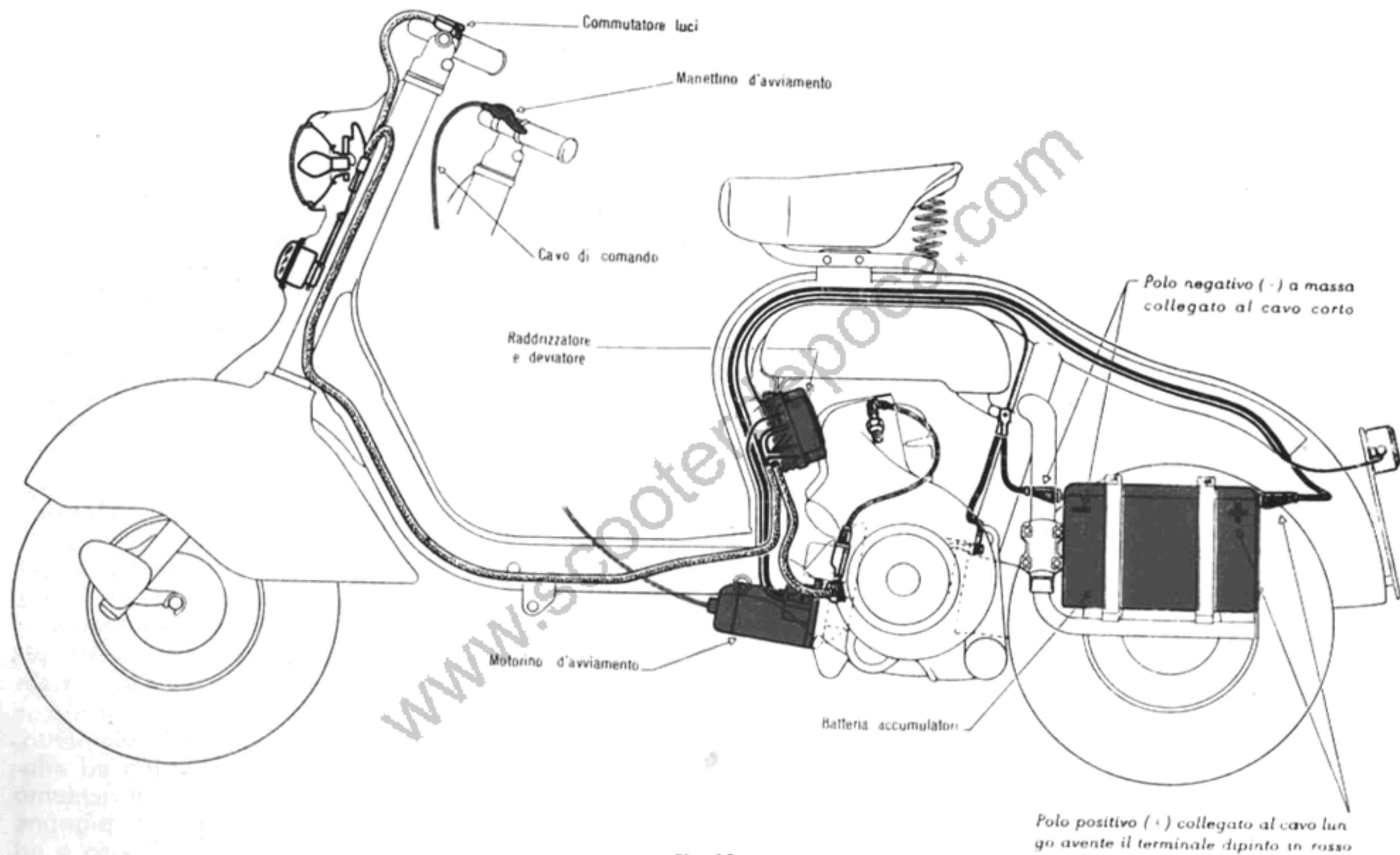


Fig. 12

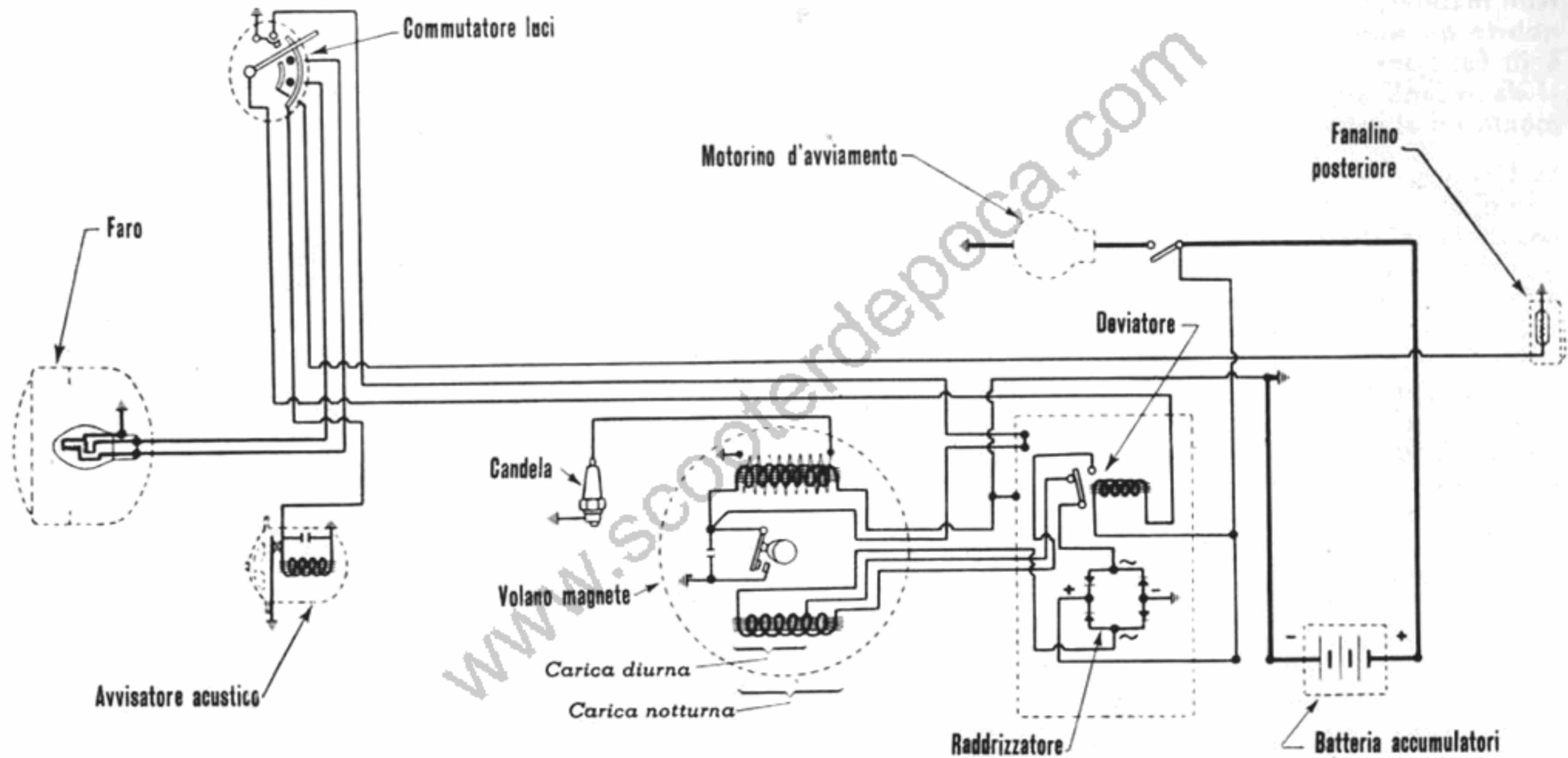


Fig. 13

interrompere il circuito con la batteria.

Non manovrare il manettino sul manubrio quando il motore a scoppio è in funzione, onde evitare gravi danni agli ingranaggi dell'avviamento ed al motorino.

La trasmissione del moto fra motorino di avviamento e motore a scoppio avviene attraverso un riduttore di velocità. La carica della batteria è fatta con la corrente fornita dalla bobina di bassa tensione del magnete alternatore volano attraverso il raddrizzatore ed il deviatore.

Quest'ultimo, come detto in precedenza, regola la carica della batteria mediante un interruttore che può assumere due posizioni: una per la carica diurna ridotta, alla quale concorre soltanto una parte dell'avvolgimento della bobina di bassa tensione del magnete; l'altra per la carica notturna a pieno (quando cioè tutte le lampadine sono accese), alla quale partecipa tutta la bobina.

Il passaggio dalla carica diurna alla notturna avviene automaticamen-

te mediante relais, quando per mezzo del commutatore luci sul manubrio si richiede l'alimentazione dell'impianto elettrico.

Al cessare di questa richiesta, riportando la levetta del commutatore alla posizione (o), si ha ancora automaticamente il ritorno alla carica diurna.

Smontaggio ruota posteriore (vedi fig. 14).

Data la disposizione della batteria di accumulatori sul telaio, per lo smontaggio della ruota posteriore bisogna procedere nel seguente modo: dopo aver allentate le viti del morsetto che fissano il supporto batteria al telaio, far scorrere il supporto verso l'alto fino al livello della pedana appoggia piedi, indi ruotarlo all'esterno di circa 90° ed appoggiarlo sulla pedana stessa. Con questo accorgimento la ruota rimane libera e si procede al suo smontaggio col sistema normale. Nella operazione di rimessa in posizione del supporto,

stringere a fondo le viti del morsetto affinché il supporto risulti ben bloccato sul telaio per evitare che a causa degli scuotimenti della macchina in marcia, esso possa muoversi e sfregare contro la ruota.

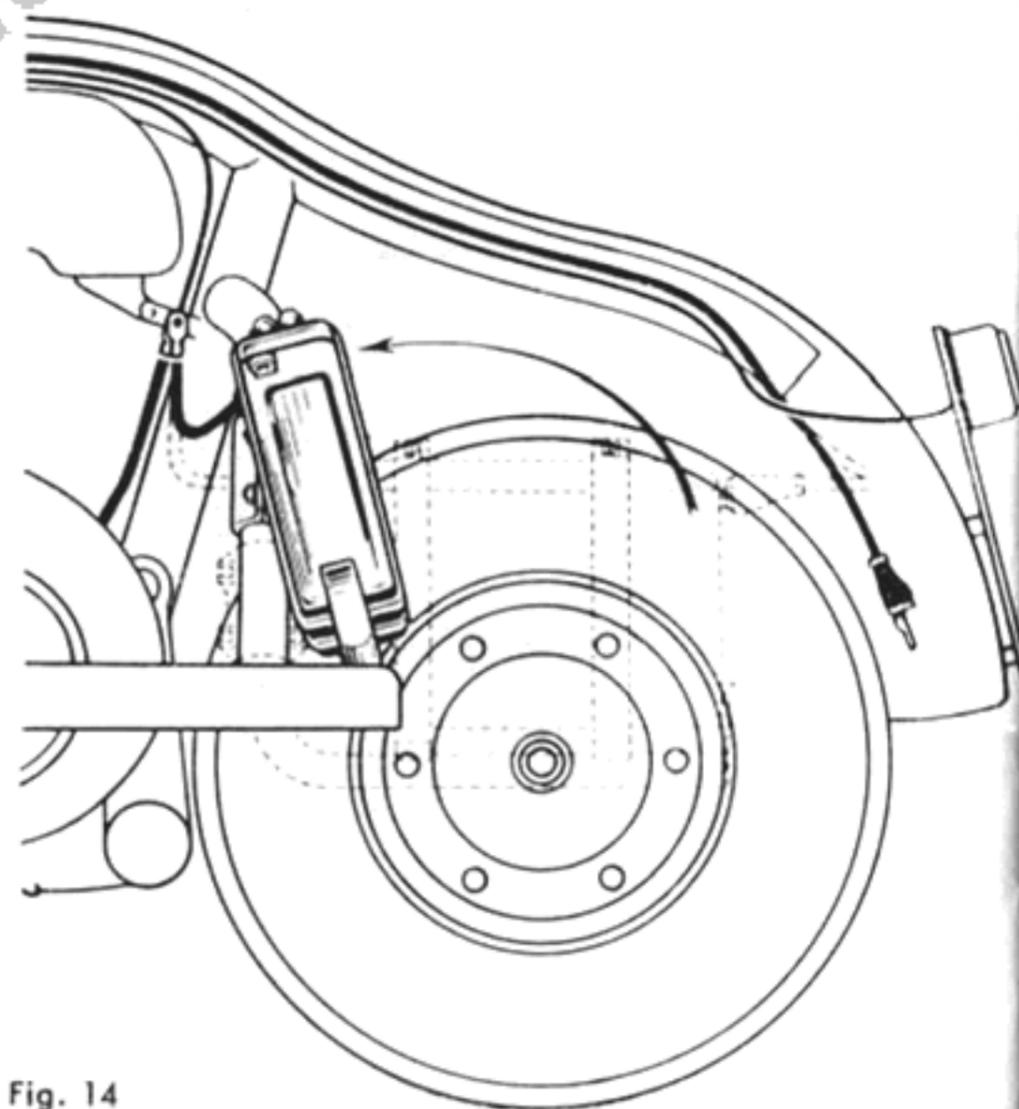


Fig. 14

Per eliminare un inconveniente di funzionamento del motore, occorre procedere sistematicamente nella ricerca, al fine di individuarne la causa. — Effettuare e ripetere, eventualmente, le verifiche in modo da restringere il campo delle indagini. — Seguendo le istruzioni riportate, il motor-scooterista è condotto a localizzare il difetto ed a porvi rimedio.

C A U S E**Il motore non parte o si arresta subito**

Irregolare afflusso di miscela al carburatore.

Rubinetto serbatoio chiuso.

Filtro o tubazioni ostruiti.

Mancanza scintilla alla candela, o scintilla irregolare.

Il motore picchia in testa

Carburante non appropriato.

Autoaccensione.

Accensione troppo anticipata

Surriscaldamento.

R I M E D I

Verificare e rimuovere la causa che impedisce l'afflusso della miscela. Provvedere eventualmente a rifornire il serbatoio.

Aprire il rubinetto.

Pulire il filtro o tubazione.

Verificare il contatto del pistoncino sulla presa di alta tensione. Fissare bene il cavetto alla presa. Regolare la distanza degli elettrodi della candela a 0,5 ÷ 0,6 mm.

Pulire la candela. Sostituirla se l'isolante è rotto.

Sostituire il carburante con altro più indicato.

Pulire la candela.

Regolare la fasatura del volano magnete.

Lasciare raffreddare il motore.

Il motore perde colpi

Irregolare afflusso di miscela al carburatore.

Elettrodi della candela troppo distanti.

Candela sporca.

Puntine del ruttore sporche.

Esplosioni al carburatore

Miscela troppo povera.

Autoaccensioni per eccessivo riscaldamento della candela.

Candela con forti depositi carboniosi.

Il motore perde potenza o riscalda eccessivamente

Miscela troppo povera.

Accensione ritardata o difettosa.

Luce di scarico o marmitta parzialmente ostruite.

Testa non perfettamente bloccata sul cilindro.

Verificare l'afflusso della miscela.

Ristabilire la giusta distanza fra gli elettrodi.

Pulire la candela.

Pulire le puntine del ruttore del magnete volano.

Regolare chiudendola leggermente, la vite dell'aria sul carburatore.

Sostituire la candela con altra avente coefficiente termico più elevato.

Pulire la candela.

Regolare, chiudendola leggermente, la vite dell'aria.

Mettere in fase l'accensione.

Pulire la luce sul cilindro e l'interno marmitta.

Chiudere a fondo i dadi che bloccano la testina al cilindro.

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 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 tramvai 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.

E' 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.

Incroci e precedenza

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. E' 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 d'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.