

Lambretta 125 f



www.scooterdepoca.com

Uso e Manutenzione

LIl modello LAMBRETTA 125/f si indirizza ad un pubblico eterogeneo e ad utilizzazioni sempre più disparate; la sua caratteristica commerciale veramente singolare, quella del prezzo, e le relative conseguenze di diffusione, sono state però tenute ben presenti dai costruttori. Si tratta, quindi, di un veicolo che prevede con scrupolo tutte le esigenze di cui si deve tener conto rispetto alla sua singolare popolarità; si tratta cioè di un veicolo che, oltre ad assommare le esperienze di tanti anni e di così vasto impiego, realizza, insieme coi desideri degli utenti, anche i risultati di una avvedutezza cosciente ed esercitata.

Dal punto di vista costruttivo la nuova edizione LAMBRETTA rappresenta un perfezionamento generale del veicolo che, se raggiunge risultati economici insperati, li ricava solo dalla maggiore razionalizzazione degli impianti e dal processo produttivo, oltre che dall'aumentata produzione.

Il vostro acquisto non potrà che darvi soddisfazioni, e l'utilizzazione della nuova LAMBRETTA vi aprirà

sempre nuovi orizzonti e vi procurerà sempre nuove gioie, anche se questo traguardo di benessere nella vostra vita è stato raggiunto con una modesta spesa di acquisto se riferita alle caratteristiche del veicolo ed alle lievi spese di utenza.

Qui troverete i consigli fondamentali per non incorrere in inconvenienti ed in errori; poche nozioni, poche norme ed illustrazioni chiare che vi guideranno dandovi assoluta tranquillità. Una vasta rete di assistenza vi accompagnerà, d'altra parte, in ogni regione d'Italia, e le Stazioni di Servizio che ne costituiscono i gangli vi saranno segnalate da cartelli ben visibili e abbastanza fitti. A breve distanza troverete premurosi e ben attrezzati assistenti al vostro turismo od al vostro itinerario produttivo. Essi saranno lieti di rendere felice e piacevole la vostra vita di Lambrettista, 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.

Lambretta 125 f

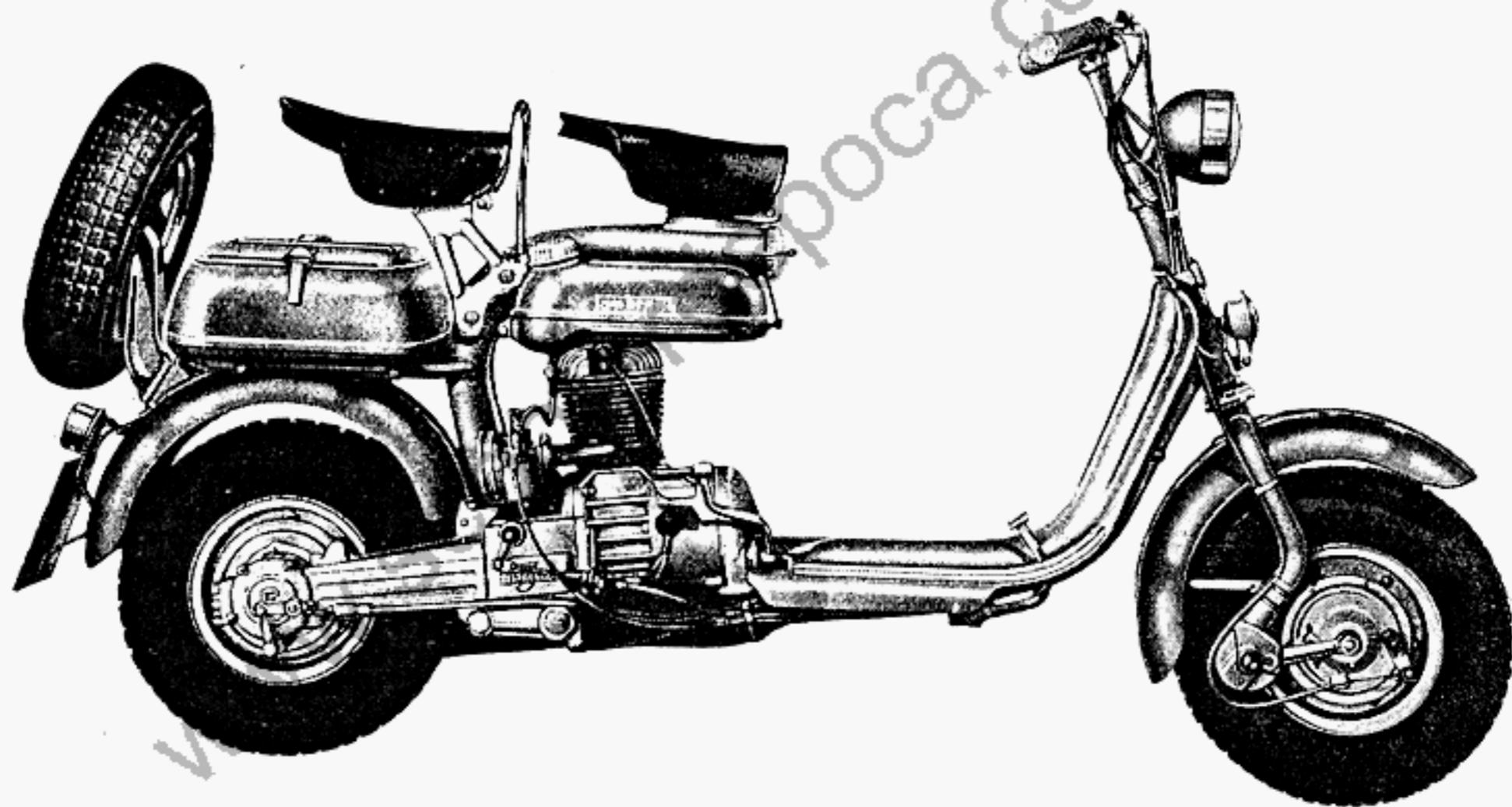


Fig. 1

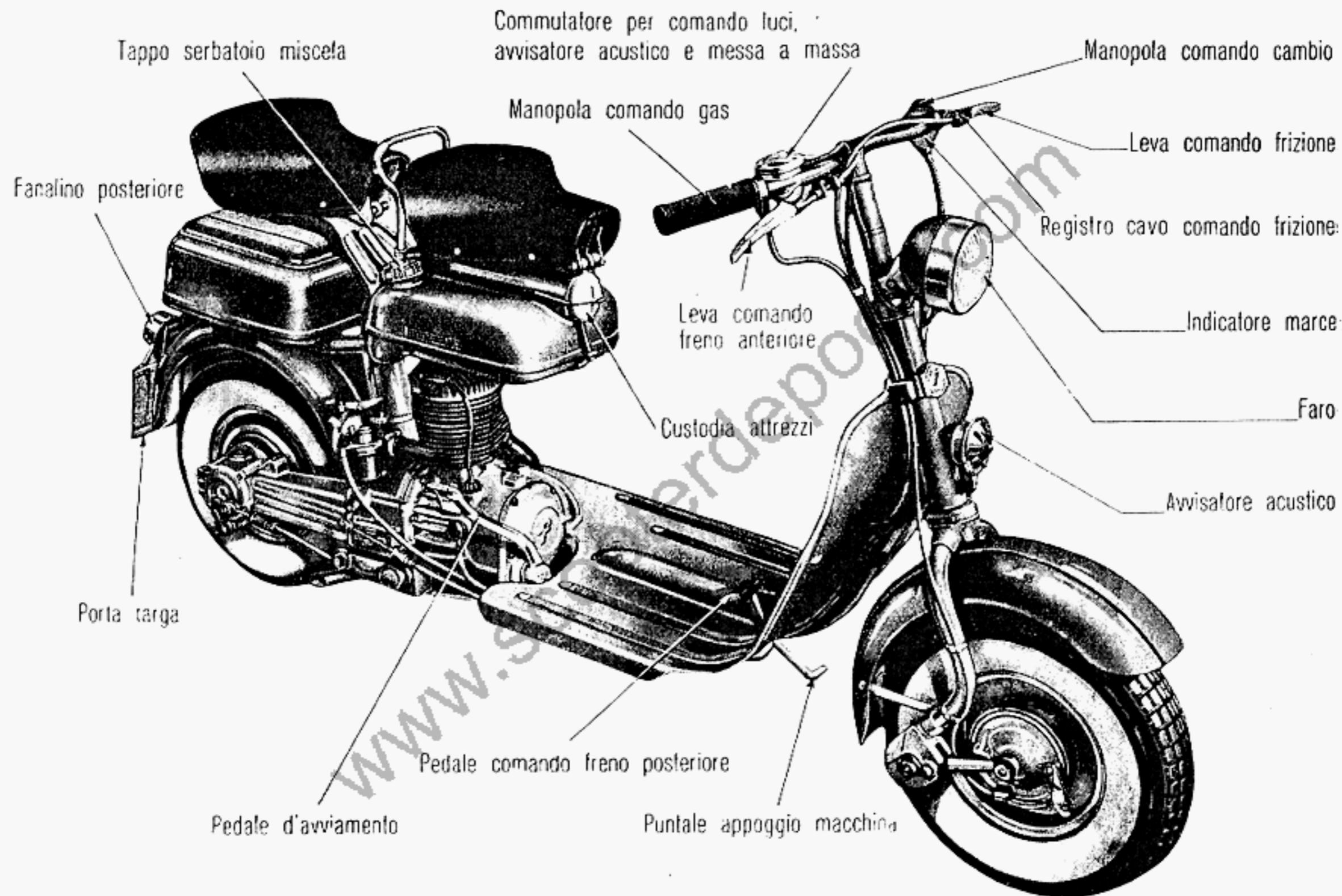


Fig. 2

Lunghezza massima . . .	m 1,760
Larghezza massima (manubrio)	m 0,660
Altezza massima	m 0,950
Altezza minima da terra .	m 0,140
Passo	m 1,280
Peso a secco (senza access.)	kg 60

Prestazioni

Velocità massima	km/h 70
Consumo velocità economica (45 km/h)	1 lt ogni 60 km.
Capacità serbatoio	lt 5,900
Pendenze massime superabili:	
in 1 ^a velocità	
(rapporto di trasmissione 1 : 13,2)	30%

in 2 ^a velocità	
(rapporto di trasmissione 1 : 8,04)	20%
in 3 ^a velocità	
(rapporto di trasmissione 1 : 4,90)	11%

Motore

Monocilindrico a due tempi con lavaggio a correnti contrapposte	
Cilindrata	cc 123,17
Alesaggio	mm 52
Corsa	mm 58
Rapporto di compressione	1 : 6,3
Potenza massima	CV 3,8
Regime corrispondente	giri 4500
Cilindro verticale in ghisa speciale ad alta resistenza all'usura.	

Testa in lega leggera fusa sotto pressione.

Stantuffo a testa leggermente convessa stampato in lega leggera.

Biella in acciaio ad alta resistenza con cuscinetto di testa ad aghi.

Albero motore scomponibile, montato su cuscinetti a sfere anteriormente e su rullini posteriormente.

Lubrificazione a miscela (5% di olio minerale SAE 30÷40).

Carburatore dell'Orto tipo MU-1401 con depuratore d'aria, montato elasticamente sul motore: diffusore da 14 mm e getto massimo da 72/100 mm. Comando dell'apertura carburatore con la manopola destra.

Accensione a volano magnete sistemato entro la parte anteriore del basamento; regolazione automatica dell'anticipo.

Candela laterale di grado termico 225 (scala Bosch).

Avviamento a pedale; il gruppo è contenuto nel coperchio di chiusura anteriore del basamento motore.

Raffreddamento con l'aria di corsa.

Marmitta di scarico ad elementi smontabili.

Trasmissione

FRIZIONE. A dischi multipli in bagno d'olio. Comando del disinnesto con leva sul manubrio, incorporata alla manopola del comando cambio. Dispositivo per la regolazione della corsa, posto direttamente all'uscita della leva (fig. 2).

CAMBIO. A 3 rapporti con ingranaggi in bagno d'olio.

Comando a mano con manopola girevole sulla sinistra del manubrio e trasmissione flessibile agente, attraverso un disposi-

tivo a scatto, sull'ingranaggio scorrevole che effettua l'innesto delle marce.

Indicatore delle marce affiancato alla manopola (fig. 2).

TRASMISSIONE SECONDARIA.

Diretta alla coppia conica posteriore mediante albero di torsione parastrappi in acciaio speciale, particolarmente efficiente contro gli urti causati da repentine variazioni di regime.

I gruppi frizione - cambio - trasmissione secondaria sono racchiusi in una unica scatola in lega leggera fusa sotto pressione, rigidamente collegata al motore per formare un solo braccio oscillante con la ruota posteriore. Il braccio è montato su un robusto perno che si muove su bronzine entro un manicotto saldato al telaio.

Telaio - sospensioni elastiche

TELAIO. In unico tubo d'acciaio a forte

sezione resistente, che consente la massima rigidità ed elimina ogni vibrazione. Su esso sono saldati, oltre il manicotto per il perno di oscillazione del motore, gli elementi per il fissaggio di tutte le parti complementari della macchina: pedana - serbatoio - sella - attacchi vari.

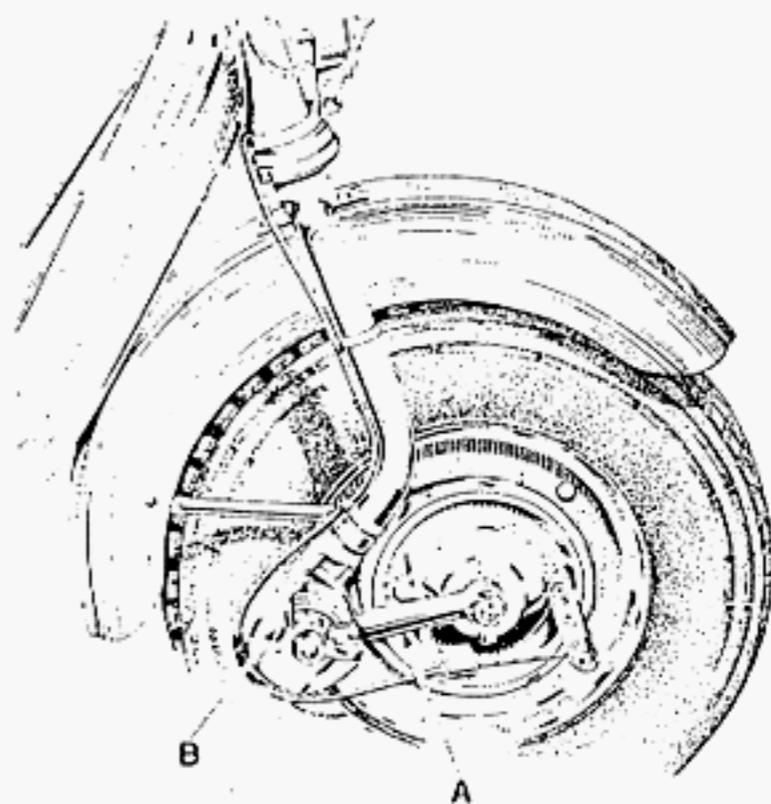


Fig. 3

SOSPENSIONE ANTERIORE. Forcella in tubi collegati per brasatura a lega d'argento (fig. 3).

La ruota è sopportata da due levette oscillanti (A), ciascuna agente direttamente su un pacco di tre molle ad anello montate concentriche al suo perno e progressivamente caricate per ottenere flessibilità variabile. Un anello di vipla, posto internamente alle molle, provvede all'ammortizzamento del ritorno.

Ciascun pacco di molle è racchiuso entro una scatola fusa in ghisa (B), brasata all'estremità dei tubi forcella.

SOSPENSIONE POSTERIORE. Il molleggio del blocco oscillante è realizzato con barra di torsione in acciaio speciale ad alta resistenza, sistemata entro la cavità del perno di oscillazione del blocco stesso; la trasmissione del carico fra blocco e barra è così diretta.

La reazione dovuta alla torsione della

barra è sopportata da una leva fissata al telaio.

È previsto sul braccio che racchiude la trasmissione l'attacco per una eventuale applicazione di un ammortizzatore.

Ruote e freni

RUOTE. Intercambiabili e facilmente smontabili dal mozzo; la ruota posteriore è a sbalzo. I cerchioni, in lamiera stampata in due metà, montano i pneumatici della sezione 4,00-8".

La pressione di gonfiaggio del pneumatico anteriore è di 0,7-0,8 kg/cm², quella posteriore di 1,75 kg/cm² con due persone a bordo.

FRENI. Del tipo a ganasce ad espansione in lega leggera rivestite di guarnizioni ad alto coefficiente d'attrito; sono azionati a mezzo trasmissione flessibile, comandata a mano per la ruota anteriore e con pedale per la posteriore.

Tamburi stampati in lamiera.

Impianto elettrico

Alimentato dal volano magnete che riceve la corrente al faro anteriore

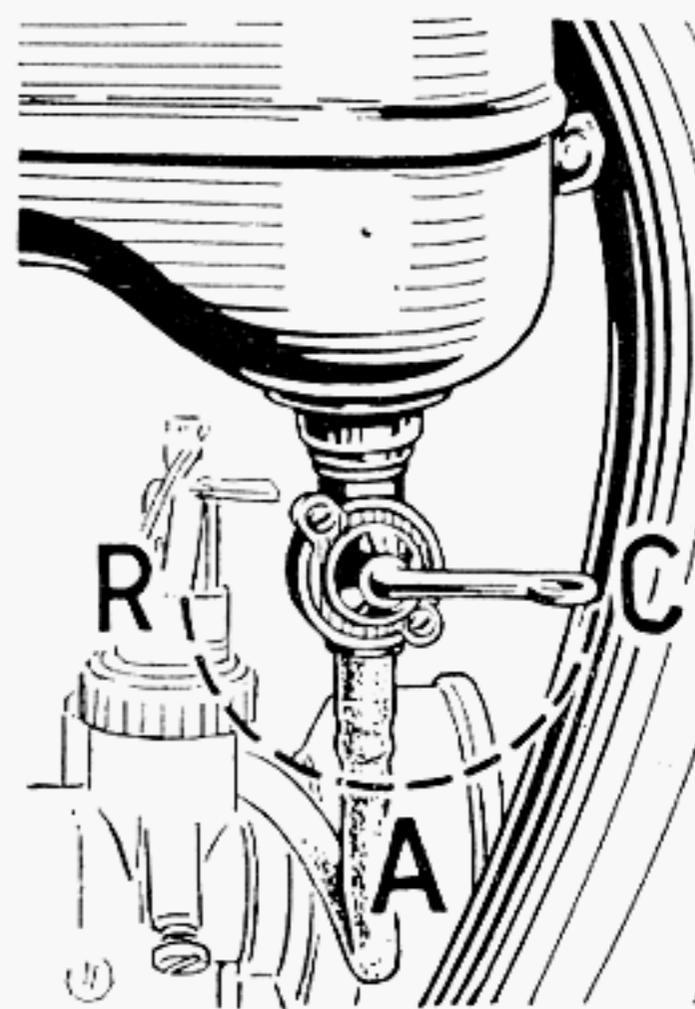


Fig. 4

lampada a doppio filamento (6 Volt - 15/15 Watt) per la luce di profondità e per l'illuminazione anabbagliante ed al fanalino posteriore (6 Volt - 1,5 Watt) provvisto di catarifrangente. Comando luci con commutatore a levetta posto a destra sul manubrio; 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 a pag. 9).

Serbatoio

Capacità litri 5,9 compresa riserva di litri 0,700.

Rubinetto a tre vie (fig. 4).

C = chiuso A = aperto R = riserva

Attrezzi di dotazione

L'estremità del tubo telaio sotto la sella, è utilizzata come scatola custodia degli attrezzi di dotazione:

- 1 chiave fissa multipla con pernetto;

- 1 chiave doppia a tubo per montaggio candela e ruota anteriore.
- 1 cacciavite.

Accessori

Su richiesta:

- sella posteriore con supporto e maniglia d'appoggio;
- poggiatesta per passeggero;
- bauletto con serratura;
- supporto e ruota di scorta.

La Lambretta è stata studiata e progettata per renderla accessibile alla massa del pubblico e non richiede, per la sua manutenzione, alcuna pratica speciale. Tuttavia, per ottenere un perfetto adattamento delle sue 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 di carburante, svitare l'apposito tappo sulla destra 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 30-40. È raccomandabile l'uso del MOBIL OIL A della Socony Vacuum Italiana. È 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 1 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 ripetutamente 3 o 4 vol-

te il pulsante del carburatore perchè affuisca sufficiente miscela nella camera del galleggiante.

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); nei mesi estivi o in regioni calde usare un olio di gradazione superiore, rispondente alla classifica SAE 50 (MOBIL OIL BB). Per la coppia conica posteriore, usare MOBILUBE C 140 (Vedi schema della lubrificazione a pagine 16-17).

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, di variare tale taratura.

Qualora si ostruisse il getto, basterà svitarlo e pulirlo.

È consigliabile che per i periodi nei quali la Lambretta rimane inoperosa (naturalmente se si tratta 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.

Avviamento

Limitare l'entrata dell'aria nel carburatore, specialmente durante la stagione fredda, spostando la levetta uscente dal corpo depuratore aria alla posizione d'avviamento indicata con «avviamento». Assicurarsi sull'apposito indicatore, che il cambio sia in posizione «folle» (tra la prima e la seconda velocità) quindi agire sul pedale avviamento e accelerare leggermente il motore azionando il comando del gas (manopola destra sul manubrio).

Se l'avviamento è difficoltoso richiamare miscela al carburatore premendo ripetutamente il pulsante sul coperchio del carburatore stesso.

Avviato il motore, spostare la levetta sul depuratore nella posizione indicata

con *marcia* per permettere il normale afflusso d'aria.

Cambio delle marce

Il comando è a mano ed è posto sulla manopola sinistra del manubrio (fig. 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.

È opportuno non partire da fermo con il motore a giri elevati, per evitare brusca partenza e slittamento delle ruote. Il cambio ha tre marce, con posizione «folle» fra la prima e la seconda velocità, come chiaramente segnato sull'in-

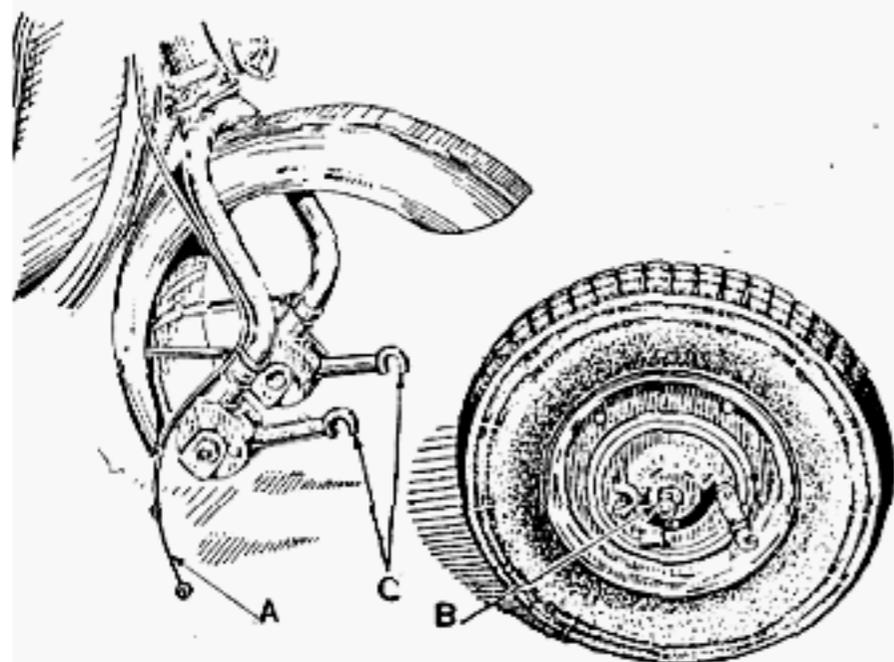


Fig. 5

dicatore, montato in prossimità della manopola (fig. 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 (fig. 5) staccare da essa il cavo comando freno (A) dopo avere allentato gli appositi registri posti sulla leva destra del manubrio, indi svitare i due dadi laterali (B) che la bloccano alle levette oscillanti (C) e spostare le rondelle sotto i dadi, incassate nelle levette stesse.

Per staccare i cerchioni dal mozzo (sia per la ruota anteriore che per la posteriore) svitare i quattro dadi (D) che si trovano sul lato della valvolina dell'aria (fig. 6); per smontare i pneumatici, dopo smontate le ruote, svitare i sei dadi (E) che uniscono le due metà del cer-

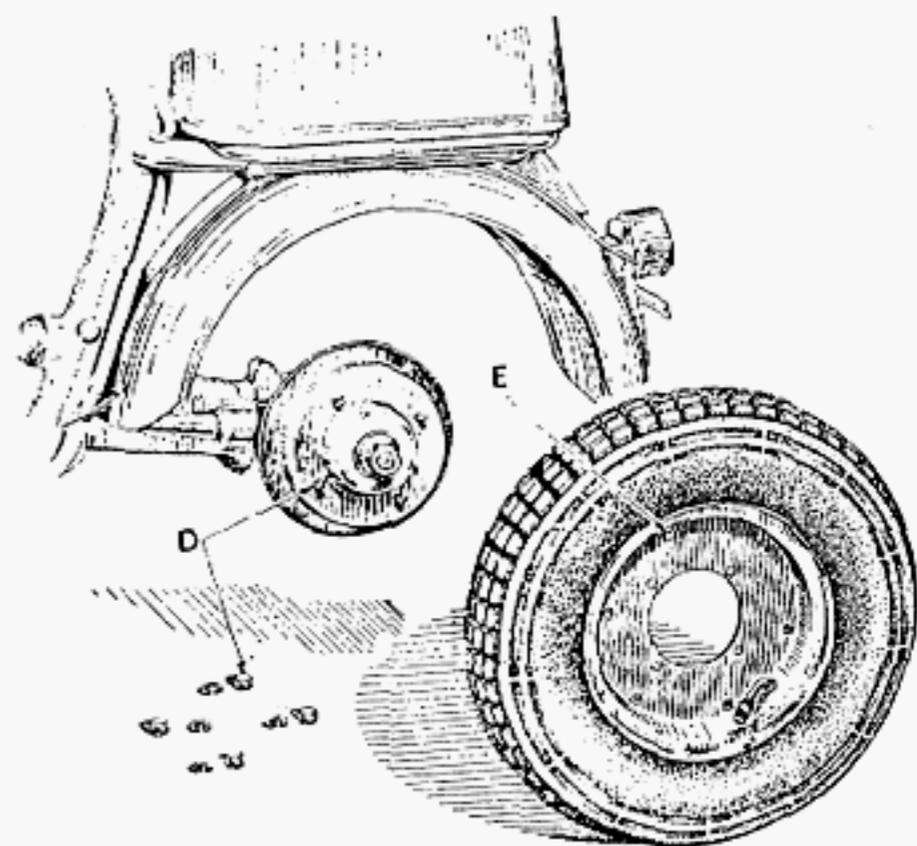


Fig. 6

chione, posti sul lato opposto della valvolina. *L'operazione deve farsi previo sgonfiamento dei pneumatici.*

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 nella scatola del cambio e della coppia conica posteriore, previo il lavaggio dell'interno con petrolio; è anche conveniente esaminare l'opportunità di ritoccare il serraggio dei bulloni della testa del cilindro.

Per arrestare il motore, si interrompe

l'accensione spingendo la levetta sulla scatola del commutatore comando luci, alla posizione M di massa (vedi schema elettrico a pag. 9).

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

OGNI 1500 km (vedi schema di lubrificazione pagg. 16-17).

- Verificare e stabilire il livello dell'olio nella scatola del cambio immettendolo dal foro tappo A, fino a quando lo si vede uscire dal foro tappo B (fig. 7).
- Lubrificare a mezzo degli appositi ingrassatori lo snodo di oscillazione del gruppo motore (8), il perno oliva freno posteriore (6) ed i perni di oscillazione levette ruota anteriore (10).
- Lubrificare tutte le articolazioni e le leve di comando, con qualche goccia di olio da motore (MOBILOIL A).

OGNI 3.000 km (vedi schema lubrificazione).

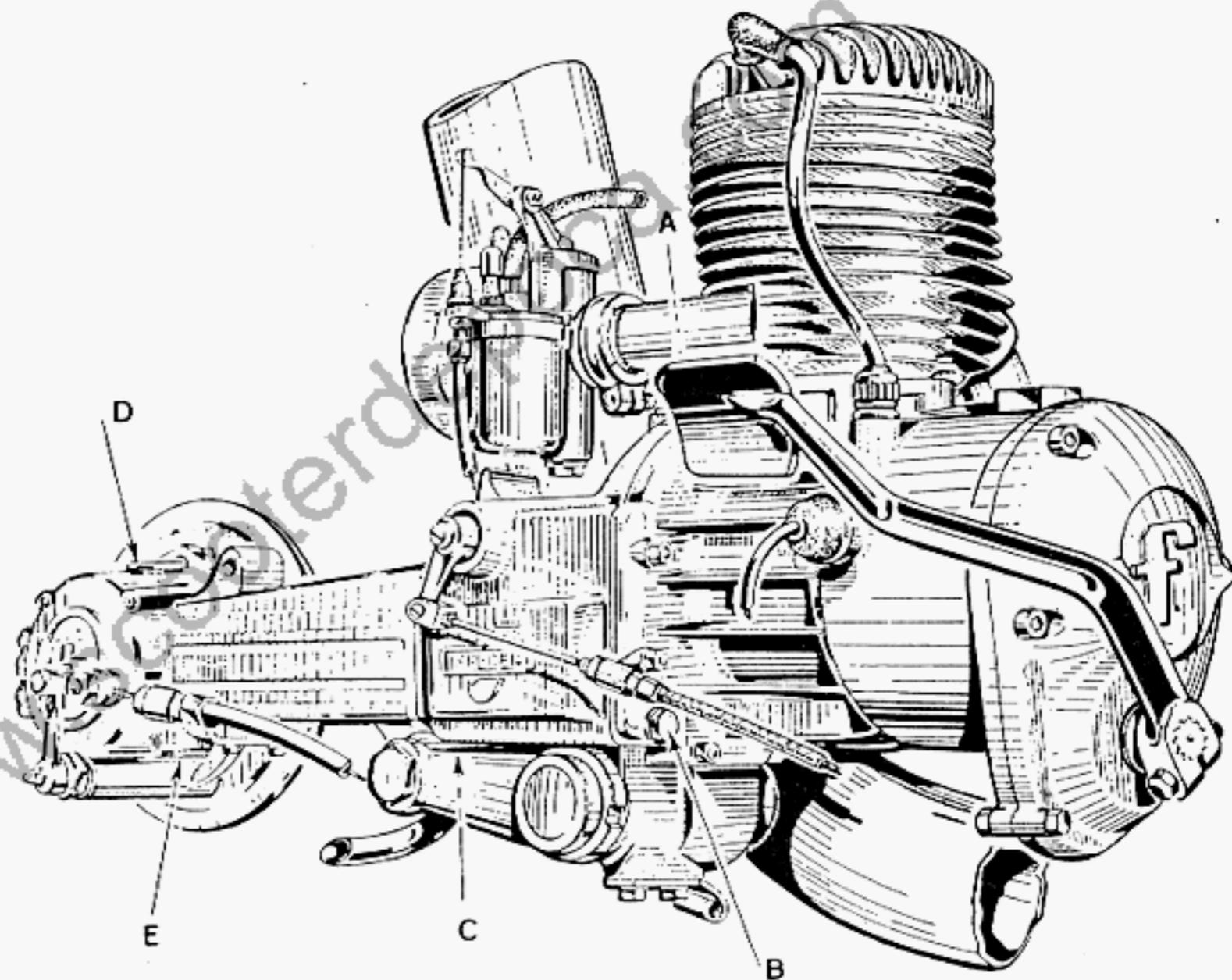


Fig. 7

Manutenzione periodica

Punti da lubrificare

(1) Cambio di velocità: effettuare il primo ricambio dopo 500 km (nei mesi estivi od in regioni calde usare il **Mobiloil BB**). (2) Articolazione leva comando frizione. (3) Articolazione astina comando cambio e guida astina. (4) Coppia conica posteriore. (5) Articolazione forcellino per cavo freno posteriore. (6) Perno oliva comando freno posteriore. (7) Articolazione cavo comando frizione. (8) Snodo oscillazione gruppo motore. (9) Articolazione pedale e forcellino cavo freno posteriore. (10) Perni oscillazione levette porta ruota anteriore. (11) Articolazione cavo freno anteriore. (12) Perno oliva freno anteriore. (13) Articolazioni leve e comandi sul manubrio (freno anteriore - gas - frizione - cambio).

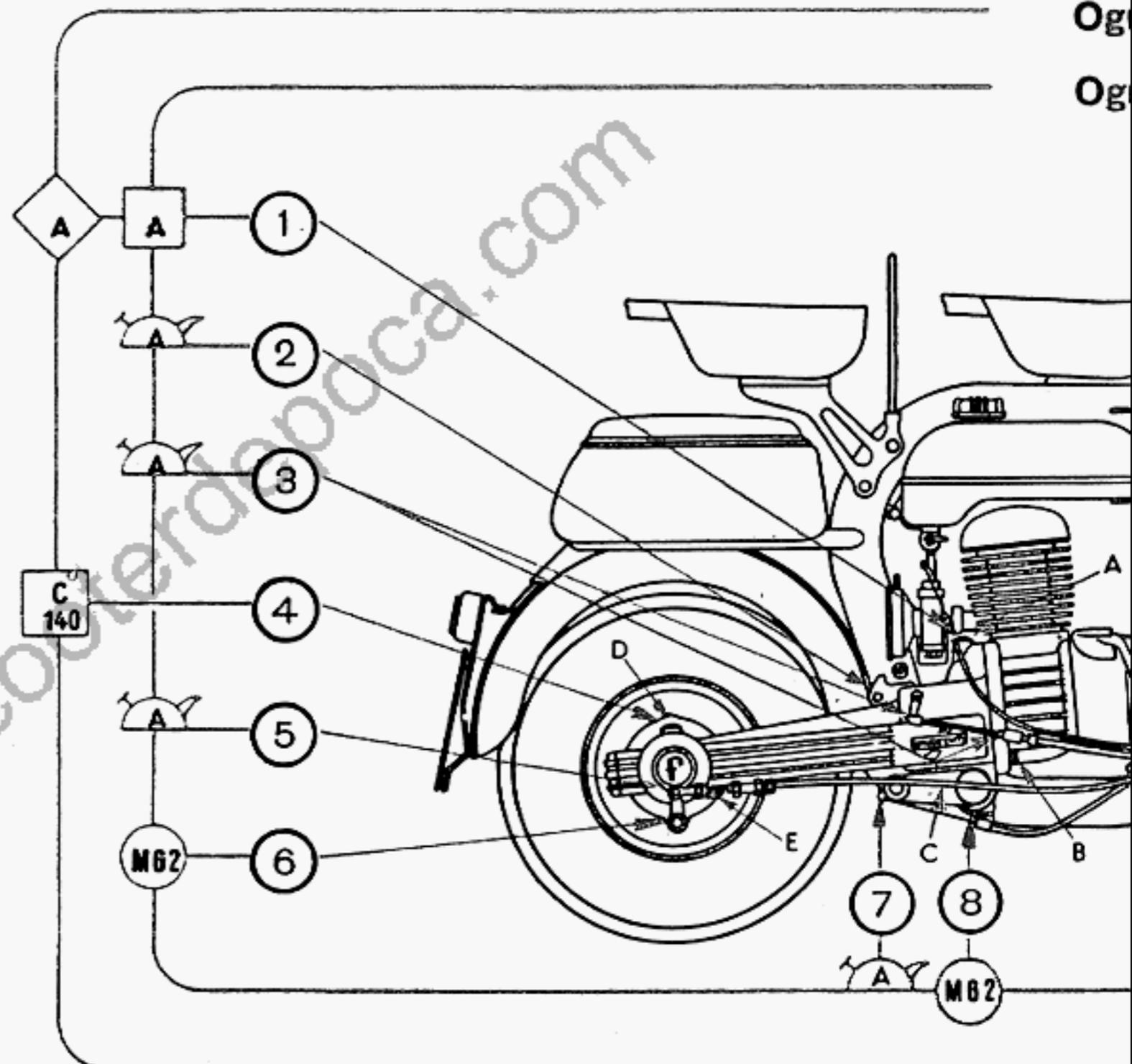
A = Tappo immissione olio scatola cambio.

B = Tappo livello olio scatola cambio.

C = Tappo scarico olio scatola cambio.

D = Tappo immissione olio scatola coppia conica posteriore.

E = Tappo scarico olio scatola coppia conica posteriore.



Oliatore



Ristabilire il livello



Ricambiare l'olio

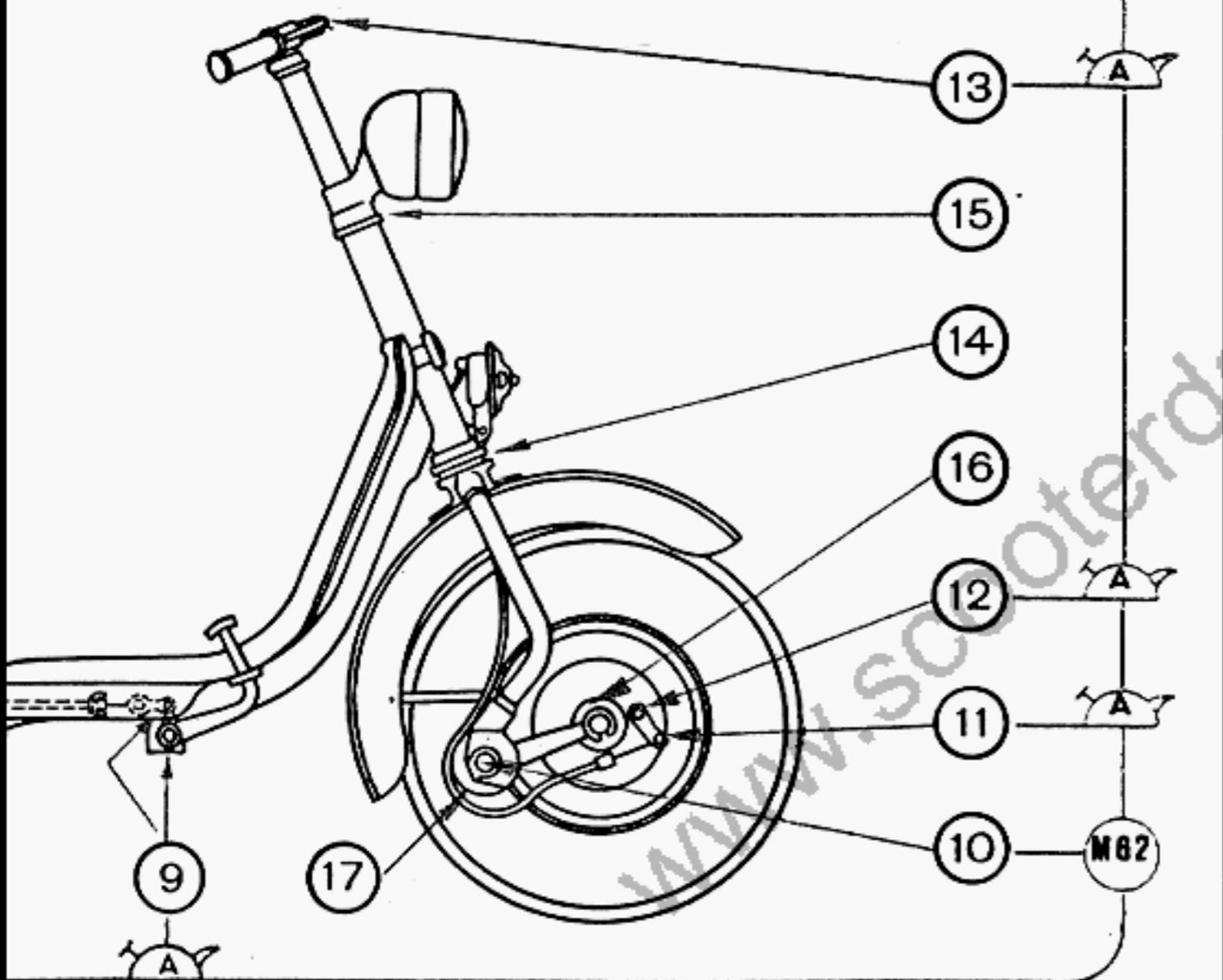


Ingras

BRIFICAZIONE

000 Km.

500 Km.



Istruzioni per le officine di riparazioni

Nella revisione attenersi alle sottoindicate norme:

1. Gli organi relativi ai punti (2) (3) (5) (7) (9) (11) (12) (13) dovranno essere lubrificati all'atto del montaggio con **Mobilgrease N. 5.**

2. Gli organi relativi ai punti (14) (15) cuscinetti a sfere dello sterzo, dovranno essere lubrificati all'atto del montaggio con **Mobilgrease N. 2.**

3. Il cannotto centrale ruota anteriore al punto (16) dovrà essere riempito all'atto del montaggio con **Mobilgrease N. 5.**

4. Le molle ad anello della sospensione anteriore al punto (17) dovranno essere spalmate all'atto del montaggio con **Mobilgrease N. 2.**

siringa

Spiegazione dei simboli: **A** significa Mobiloil A; **MG2** significa Mobilgrease N. 2; **C140** significa Mobilube C140.

Prodotti della SOCONY VACUUM ITALIANA - GENOVA

scooterdepoca.com

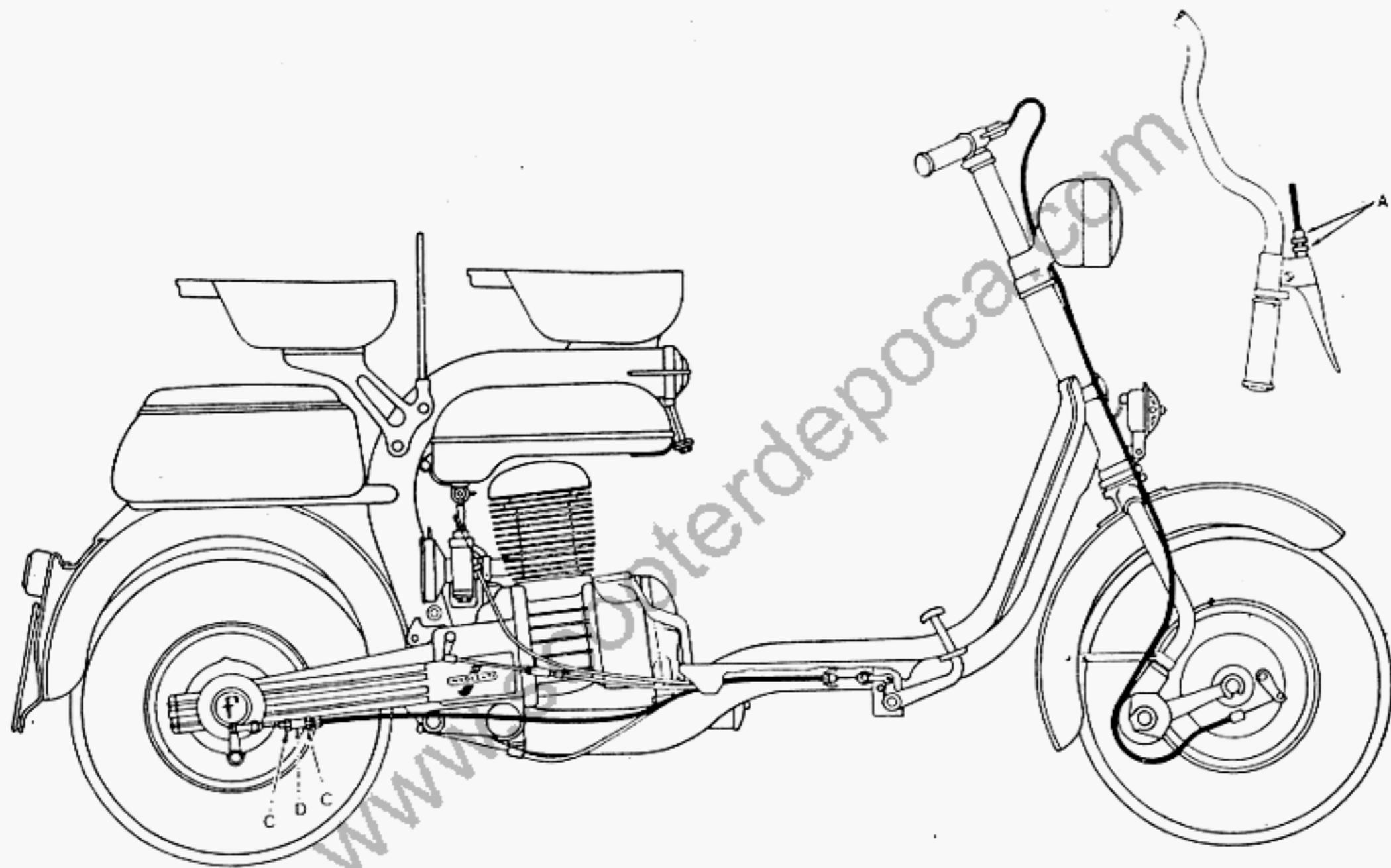


Fig. 8

Schema macchina con dispositivi registrazione freni

- Ricambiare l'olio nella scatola cambio a motore caldo, per assicurarsi che l'olio usato scoli completamente. Per scaricare l'olio togliere il tappo inferiore C (fig. 7) ed immettere poi, attraverso il foro tappo A, una quantità di gr. 300.
- Verificare e stabilire la quantità di olio nella scatola della coppia conica posteriore; l'olio deve raggiungere il centro ingranaggi.
- Smontare e pulire il carburatore dalle impurità eventualmente depositatesi. Smontare la marmitta di scarico ed asportare le incrostazioni carboniose sui suoi elementi e passaggi interni.

OGNI 5000 km.

- Smontare il cilindro motore ed asportare le incrostazioni sul cielo dello stantuffo, nella calotta interna della testa e sulla luce di scarico.

Accensione

Verificare la fasatura del volano magnetico. L'accensione è fissata con un angolo di anticipo di 25° sul P.M.S. dello stantuffo, corrispondente ad un arco, misurato sulla circonferenza del volano, di circa 25 mm.

Per una buona accensione, le puntine della candela devono distare fra loro di 0,5-0,6 mm e non devono presentare incrostazioni. Se con l'uso tale distanza aumentasse, occorre avvicinare la punta esterna a quella interna e per togliere le eventuali incrostazioni usare tela smeriglio a grana finissima.

Registrazione freni

I freni debbono essere usati sempre dolcemente; la manovra violenta degli stessi provoca slittamenti che diminuiscono l'efficacia della frenatura.

Per la loro registrazione, allo scopo di graduare l'azione frenante e di ripren-

dere il gioco derivante dal consumo delle guarnizioni d'attrito, regolare opportunamente i relativi registri (fig. 8).

Per il freno anteriore regolare i dadi (A) sulla leva del manubrio, per quello posteriore regolare il manicotto (D) ed i dadi (C) all'estremità del cavo.

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 con sola acqua, evitando il loro contatto con benzina che le corrode;
- coprire la macchina con telone.

www.scooterdepoca.com

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.

CAUSE**RIMEDI****Il motore non parte o si arresta subito**

Irregolare afflusso di miscela al carburatore.

Rubinetto serbatoio chiuso.

Filtro o tubazione ostruiti.

Mancanza scintilla alla candela, o scintilla irregolare.

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 $0,5 \div 0,6$ mm.

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

Il motore picchia in testa

Carburante non appropriato

Autoaccensione.

Sostituire il carburante con altro più indicato.

Pulire la candela.

Accensione troppo anticipata.

Surriscaldamento.

Il motore perde colpi

Irregolare afflusso di miscela al carburatore.

Elettrodi della candela troppo distanti.

Candela sporca.

Puntine del ruttore sporche.

Esplosioni al carburatore

Autoaccensioni per eccessivo riscaldamento della candela.

Candela con forti depositi carboniosi.

Il motore perde potenza o riscalda eccessivamente

Accensione ritardata o difettosa.

Luce di scarico o marmitta parzialmente ostruite.

Testa non perfettamente bloccata sul cilindro.

Regolare la fasatura del volano magnete.

Lasciare raffreddare il motore.

Verificare l'afflusso della miscela.

Ristabilire la giusta distanza fra gli elettrodi.

Pulire la candela.

Pulire le puntine del ruttore del magnete volano.

Sostituire la candela con altra avente coefficiente termico più elevato.

Pulire la candela.

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 binari. 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.

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.

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.

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 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.