

Lambretta 125 Id

www.scooterdepoca.com



**Uso e
Manutenzione**

Da oggi siete possessore di una LAMBRETTA 125/ld, un motorscooter che ci auguriamo Vi procurerà tutte quelle soddisfazioni che Voi stessi Vi attendevate.

Ora che ne siete divenuto il proprietario, vogliate trattare questo mezzo meccanico con il rispetto che anche alle cose meccaniche è dovuto; imparate ad usarlo con cautela e a scoprirne con pazienza tutte le infinite possibilità di uso. Ricordate che le caratteristiche essenziali di un veicolo rimangono tali se l'utente non chiede al veicolo stesso più di quello che esso possa dare.

La LAMBRETTA è stata creata per rispondere a tutte le vostre necessità, sia che la adoperiate per ragioni di

lavoro, sia che ve ne serviate a scopo di svago. Vi preghiamo di leggere attentamente almeno una volta questo libretto che riassume brevemente le norme principali per chi usa un motoveicolo. Il poco tempo che spenderete per approfondire la conoscenza della Vostra LAMBRETTA, vi sarà ripagato dal suo perfetto stato di conservazione e dalla soddisfazione di potere, anche a grande distanza di tempo, ottenerne le stesse prestazioni come se il veicolo fosse sempre nuovo.

Vi ringraziamo della preferenza che avete voluto accordare ai motor-scooters di nostra fabbricazione, e ci auguriamo di avere trovato in Voi un sicuro ed affezionato cliente.

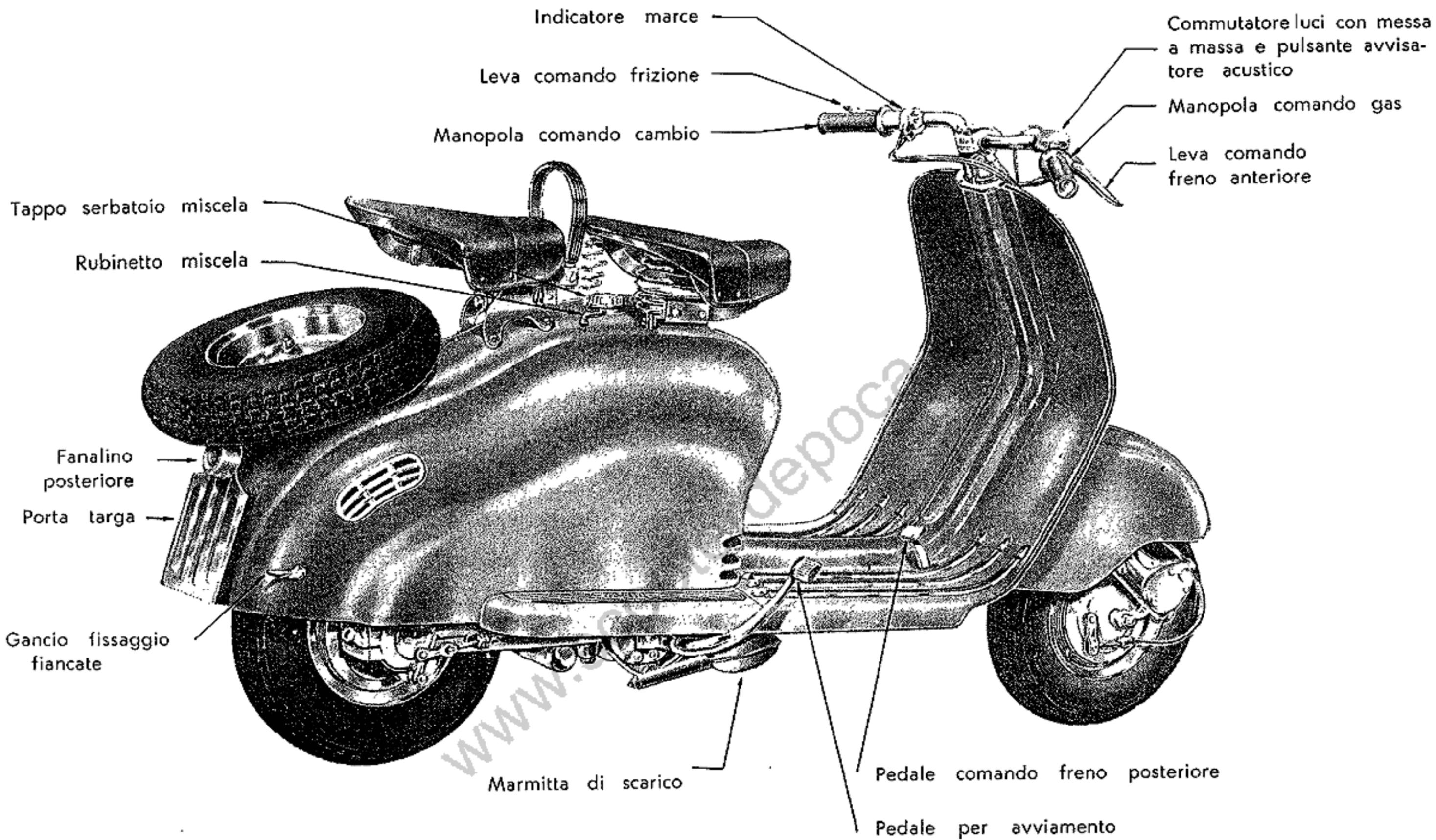


Fig. 1

CARATTERISTICHE GENERALI

Lunghezza massima	m	1,770	2 ^a velocità	Stantuffo fuso in lega leggera	
Altezza massima . . .	»	0,960	18 % con rapporto di trasmissione 1 : 8,32	Biella in acciaio ad alta resistenza con cuscinetto di testa a rullini	
Altezza minima . . .	»	0,110		Albero motore composto montato su cuscinetti a sfere	
Larghezza max. (manubrio)	»	0,740	3 ^a velocità	Lubrificazione a miscela	
			8 % con rapporto di trasmissione 1 : 4,83	Carburatore Dell'Orto MA 18 B4 fornito di:	
Peso a secco (senza accessori)	kg	88	Motore	— dispositivo di avviamento	
			Monocilindrico a due tempi	— filtro benzina	
Prestazioni			Cilindrata cc.	123	— depuratore d'aria silenziatore
Velocità massima km/h . .		70 ÷ 75	Alesaggio mm	52	— diffusore da 18 mm e getto massimo da 70/100 mm.
Consumo a velocità economica (50 km/h) 1 litro miscela ogni 50 km.			Corsa »	58	Accensione con volano magnete e regolazione dell'anticipo da fermo. Volano magnete a 4 poli - 27 W.
Pendenze massime superabili:			Rapporto compressione .	6,3	Candela laterale di grado termico 225 (scala Bosch) - Magneti Marelli tipo CW 225 F.
1 ^a velocità			Potenza max. CV	5	Avviamento a pedale con dispositivo anti-impuntamento degli ingranaggi.
29 % con rapporto di trasmissione		1 : 14,3	Regime corrispondente .	4600	
			Cilindro verticale in ghisa speciale ad alta resistenza all'usura		
			Testa in lega leggera speciale, fusa sotto pressione		

Raffreddamento ad aria forzata mediante ventola sul volano.

Su richiesta, la macchina può essere fornita con avviamento elettrico.

Frizione

A dischi multipli in bagno d'olio di facile regolazione. Comando a mano mediante leva sulla manopola sinistra; il dispositivo di regolazione è posto al lato della leva (vedi fig. 1).

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. figu-

ra 1). 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. 7); la coppia conica è in bagno d'olio. Togliendo il coperchietto B (figura 7), 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. 2) a bielle di rimando, con sfera di estremità

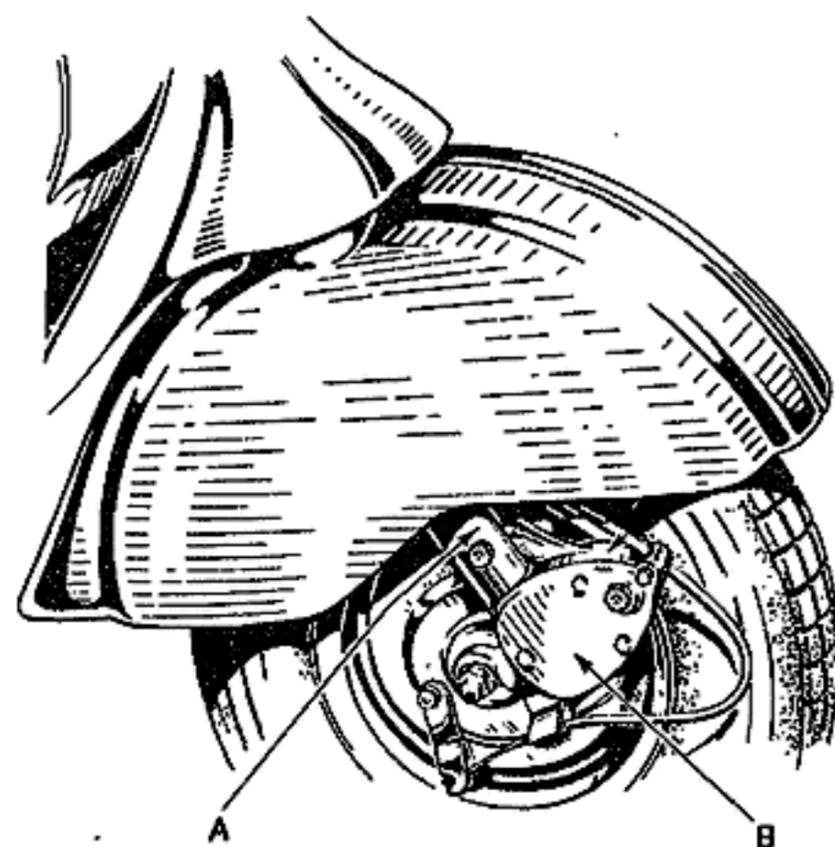


Fig. 2

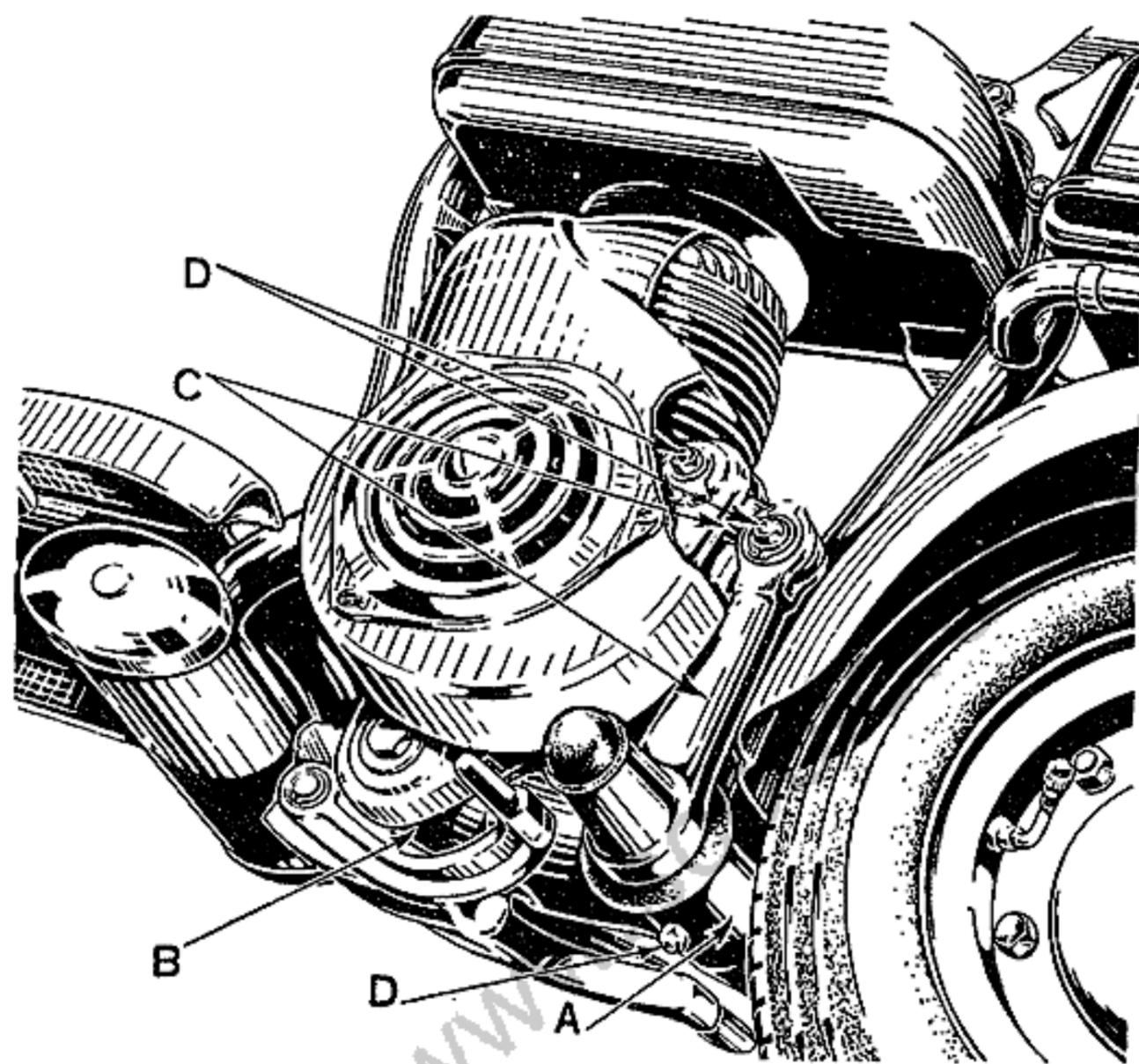


Fig. 3

che comprime, mediante interposizione di un pistoncino, una molla elicoidale a passo variabile, siste-

mata nell'interno dei tubi (A) della forcella. I gruppi, ermeticamente protetti dall'acqua e dalla pol-

vere, lavorano nel grasso contenuto nelle scatole (B): esso consente una lunga durata senza alcuna manutenzione.

Posteriore: (vedi fig. 3) con lungo braccio oscillante, costituito dal carter di trasmissione A (fig. 7) 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 alla barra di torsione direttamente, ma mediante leve di rinvio (C) opportunamente proporzionate in modo da ridurre l'angolo di torsione della barra all'aumentare del carico.

Esistono gli attacchi per una eventuale applicazione di ammortizzatore.

Gli snodi delle leve di rinvio (C) e la bronzina nel telaio per la leva

barra di torsione sono lubrificati a mezzo ingrassatori (D).

Freni

Ad espansione, con trasmissione flessibile comandata a mano sulla ruota anteriore e comandata a pedale sulla ruota posteriore (Vedi dispositivi di registrazione fig. 8).

Ruote

Intercambiabili. Ruota posteriore a sbalzo. Agevole smontaggio dei cerchi 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 6,4 più lt 0,7 riserva. Rubinetto a 3 vie (vedi fig. 4)

C = chiuso — A = aperto —
R = riserva.

Impianto elettrico

Alimentato da magnete alternatore volano. Faro con lampada biluce 6V-25/25 W e lampadina di città 12V-10W; fanalino posteriore con catarifrangente e lampadina 6V-5W.

Comando luci con commutatore a levetta sul manubrio a destra; la levetta serve anche per la messa a massa dell'accensione motore. Pulsante per avvisatore acustico accoppiato al commutatore.

Qualora venga montato il tachimetro del tipo illuminato, la presa per la lampadina 6V-1,5W, viene derivata dalla morsettiera nel faro (vedi Schema Impianto Elettrico).

In tale caso la lampadina del fanalino posteriore deve essere sostituita con una da 6V-3W.

Attrezzi di dotazione

- 1 Chiave doppia a tubo 21-14 per candela e dadi ruote
- 1 Chiave doppia da 14-27 per dado mozzo ruota posteriore
- 1 Chiave doppia 10-14 per viti con esagono incassato
- 1 Chiave doppia 8-10
- 1 Cacciavite.

La scatola attrezzi è collocata sotto la carenatura e si accede ad essa smontando la fiancata destra.

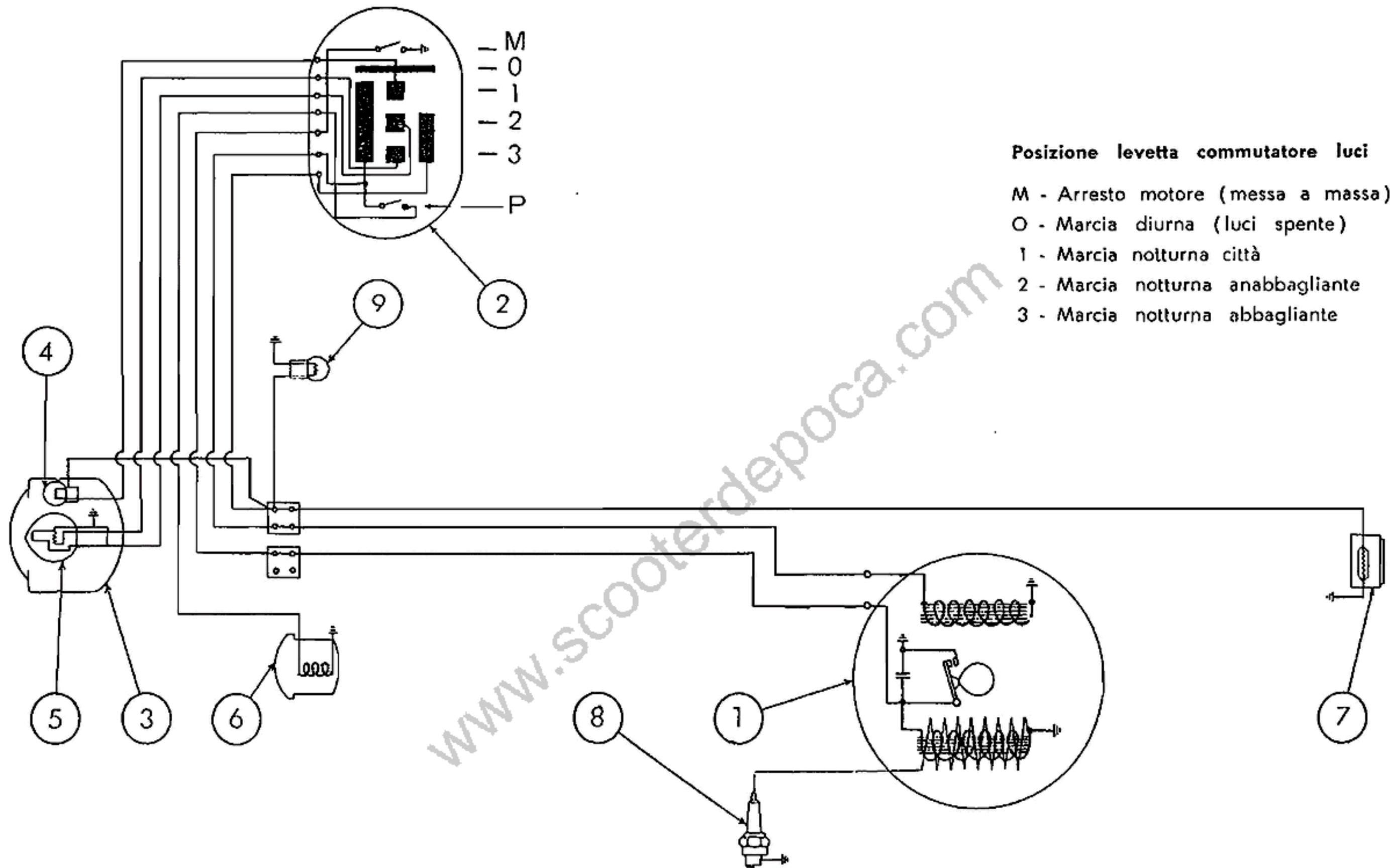
Accessori a richiesta

Su richiesta possono essere forniti i seguenti accessori non compresi nel prezzo di listino:

Sella posteriore - ruota di scorta - antifurto - ammortizzatore.

Tutti con relativi supporti ed attacchi per fissaggio alla macchina.

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO



1. Volano magnete - 2. Commutatore luci, con pulsante P per avvisatore acustico - 3. Faro - 4. Lampadina per luce di città - 5. Lampada biluce - 6. Avvisatore acustico - 7. Fanalino posteriore - 8. Candela di accensione - 9. Eventuale lampadina per tachimetro.

CONSIGLI PER L'USO

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 1500 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 sul serbatoio. Si raccomanda l'impiego di buona benzina auto, miscelata all'8 % in volume per i primi 1500

km, e successivamente a non meno del 6 % 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.

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 al-

la 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. 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 (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 la ostruzione del getto. Comunque, dovendo utilizzare la « Lambretta » dopo un periodo piuttosto lungo di riposo, sarà bene agitare la miscela nel serbatoio. Per accedere al carburatore, smon-

tare la fiancata destra della carenatura.

Avviamento

Assicurarsi dapprima, sull'apposito indicatore delle marce, che il cambio sia in posizione « folle » (tra la prima e la seconda velocità); chiudere completamente il comando gas, quindi tirare il bottone B posto a sinistra sulla costa centrale della carenatura in posizione « Av » (vedi fig. 4), infine agire sul pedale di avviamento. Avviato il motore, il bottone B va abbassato in « M » posizione di marcia.

Cambio delle marce

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

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'arre-

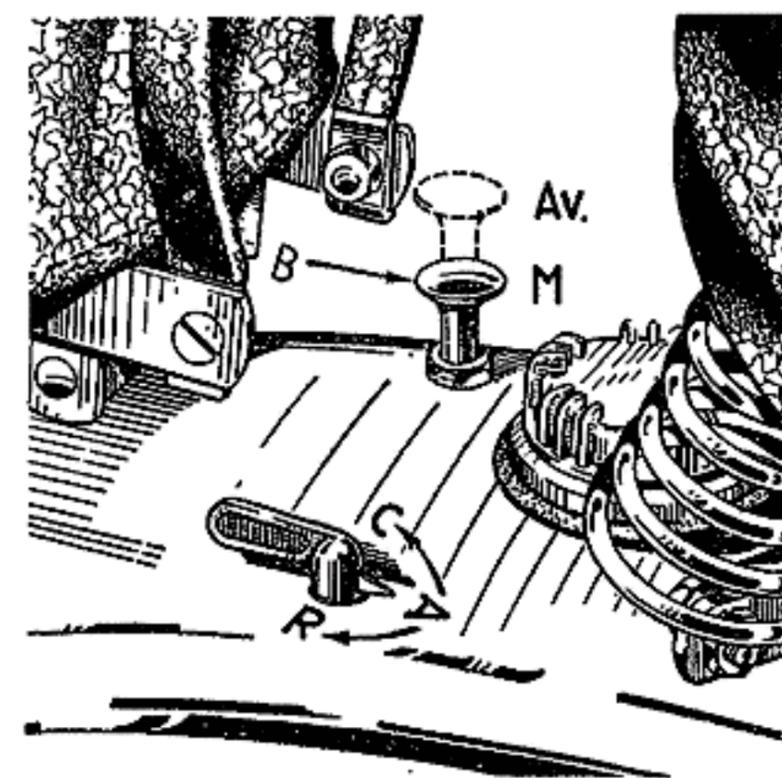


Fig. 4

sto 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 fig. 1).

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 (v. fig. 5), staccare dapprima da essa il cavo comando freno (A), indi svitare i due dadi laterali (B) che la bloccano alle biellette oscillanti (C) e spostare le rondelle sotto i dadi, incassate nelle biel-

lette stesse. Per separare il cerchio dal mozzo svitare i 3 dadi ciechi (D). Per smontare la ruota posteriore (vedi fig. 6), occorre in precedenza smontare la fiancata sinistra (A) della carenatura al-

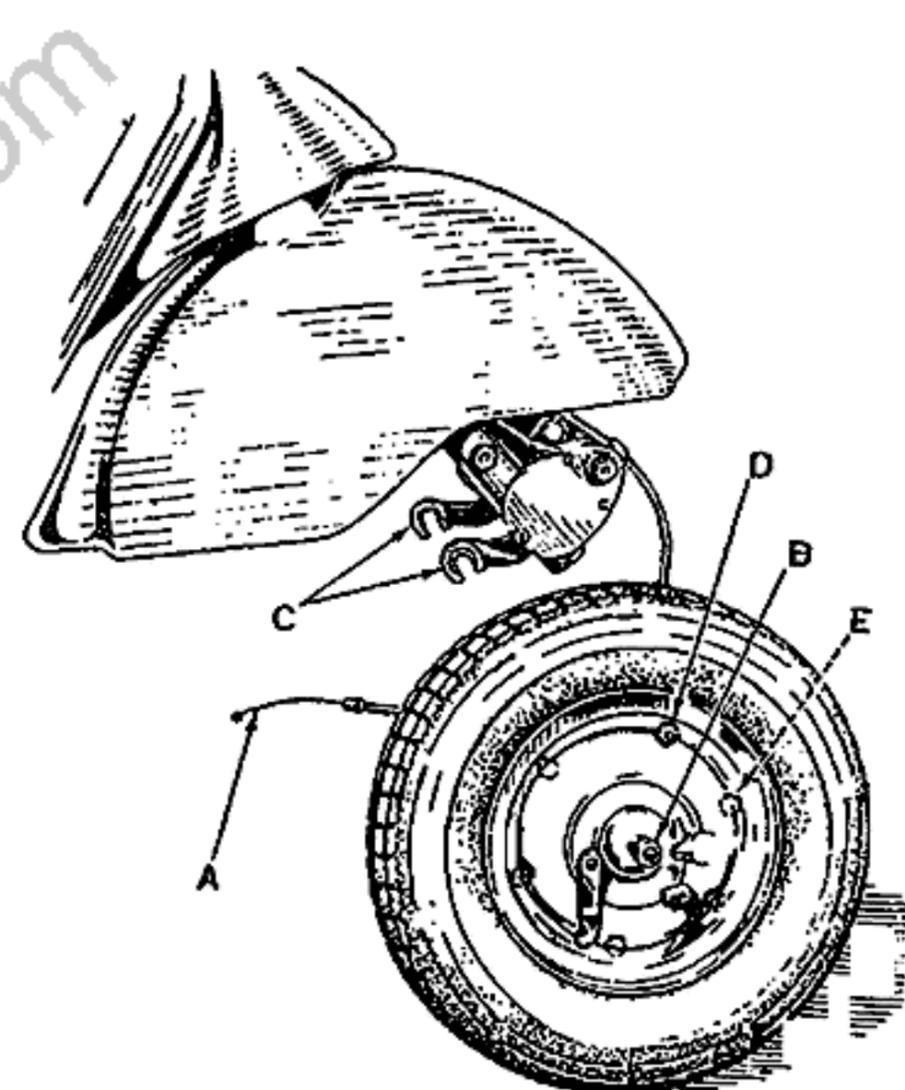


Fig. 5

lentando il relativo gancio (B) quindi svitare i 3 dadi ciechi (D) che la fissano al mozzo.

Per smontare i pneumatici dai cerchi, dopo avere smontate le ruote, sia per la anteriore che per la posteriore, svitare gli altri 3 dadi (E) (fig. 5-6), previo sgonfiamento dei pneumatici.

Varie

Durante i primi 1500 km di marcia non forzare il motore e non superare 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 la opportunità di stringere i bulloni della testa del cilindro.

Per **arrestare il motore**, si interrompe l'accensione spingendo la levet-

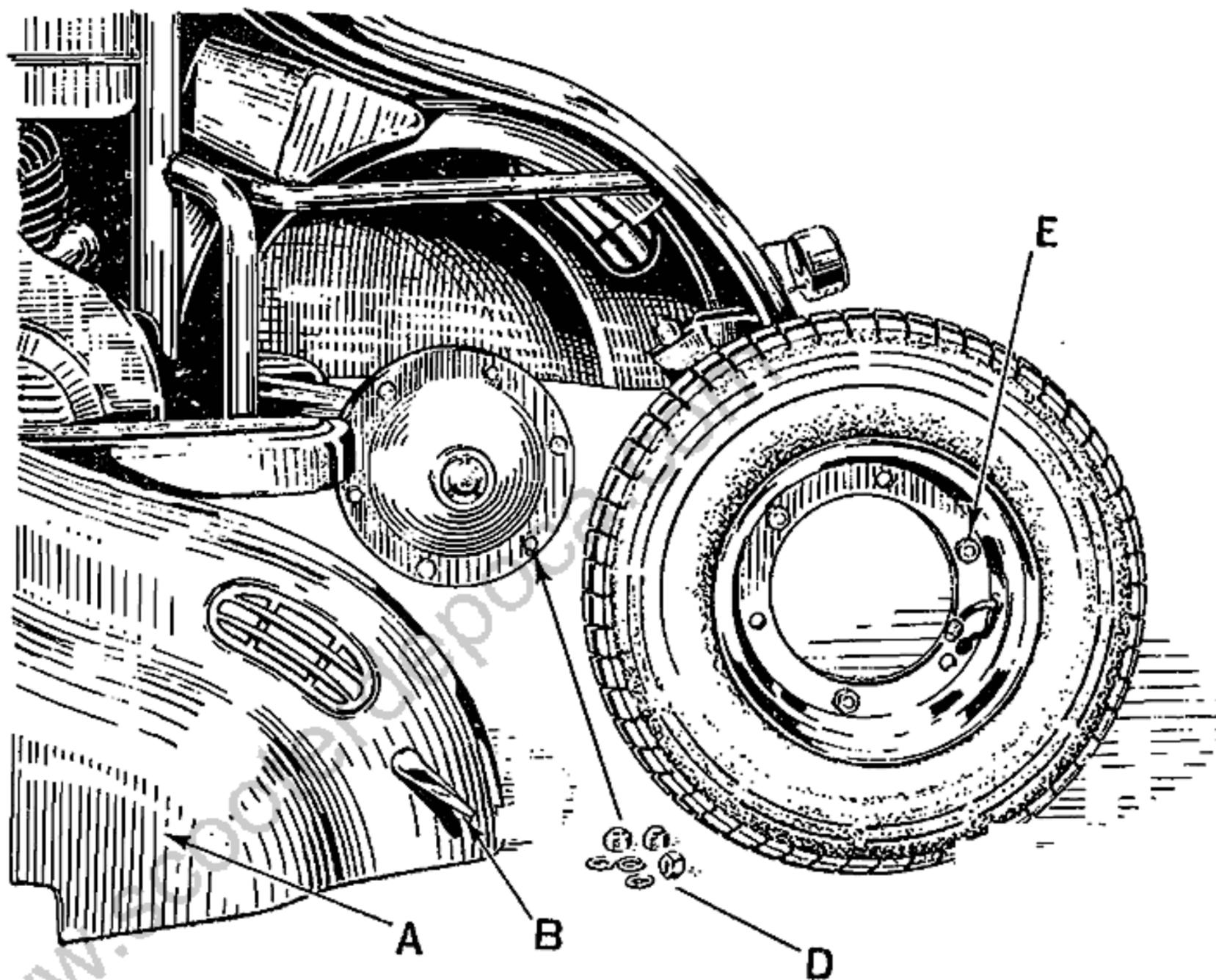


Fig. 6

ta sulla scatola del commutatore comando luci, alla posizione di massa (lettera M - vedi schema impianto elettrico).

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

MANUTENZIONE PERIODICA

OGNI 1.500 km (vedi schema lubrificazione pagg. 16-17).

- 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. Dopo questa operazione aggiungere ulteriormente gr 120 di olio.
- 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 (MOBILOIL A).

OGNI 3.000 km (vedi schema lubrificazione).

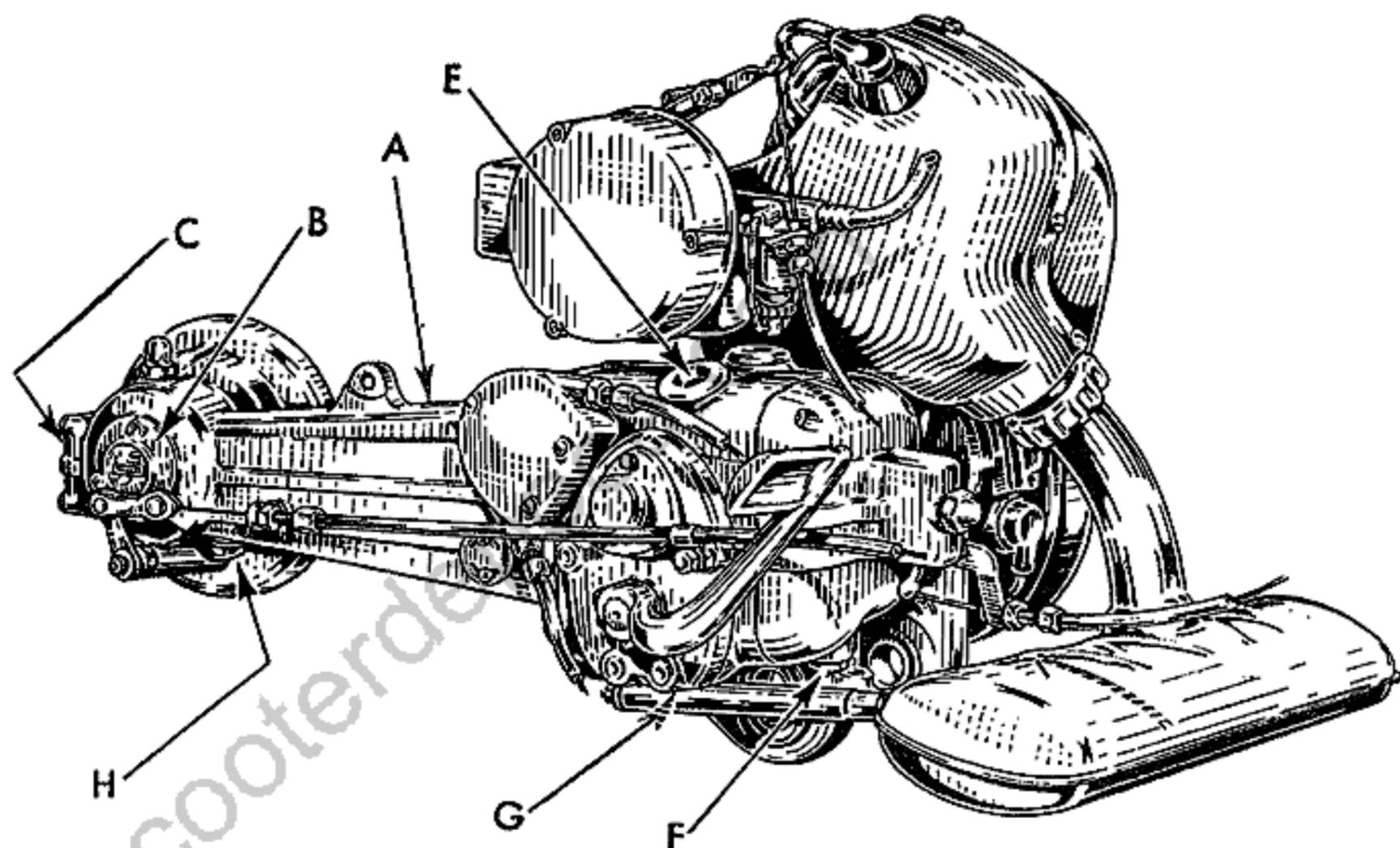


Fig. 7

- Sostituire l'olio del cambio a motore caldo. Per scaricare l'olio togliere il tappo G. Immetterne poi nella scatola, at-

traverso il tappo E, una quantità di circa 500 cc. (1/2 lt).

- Verificare e ristabilire la quantità di olio nella scatola coppia

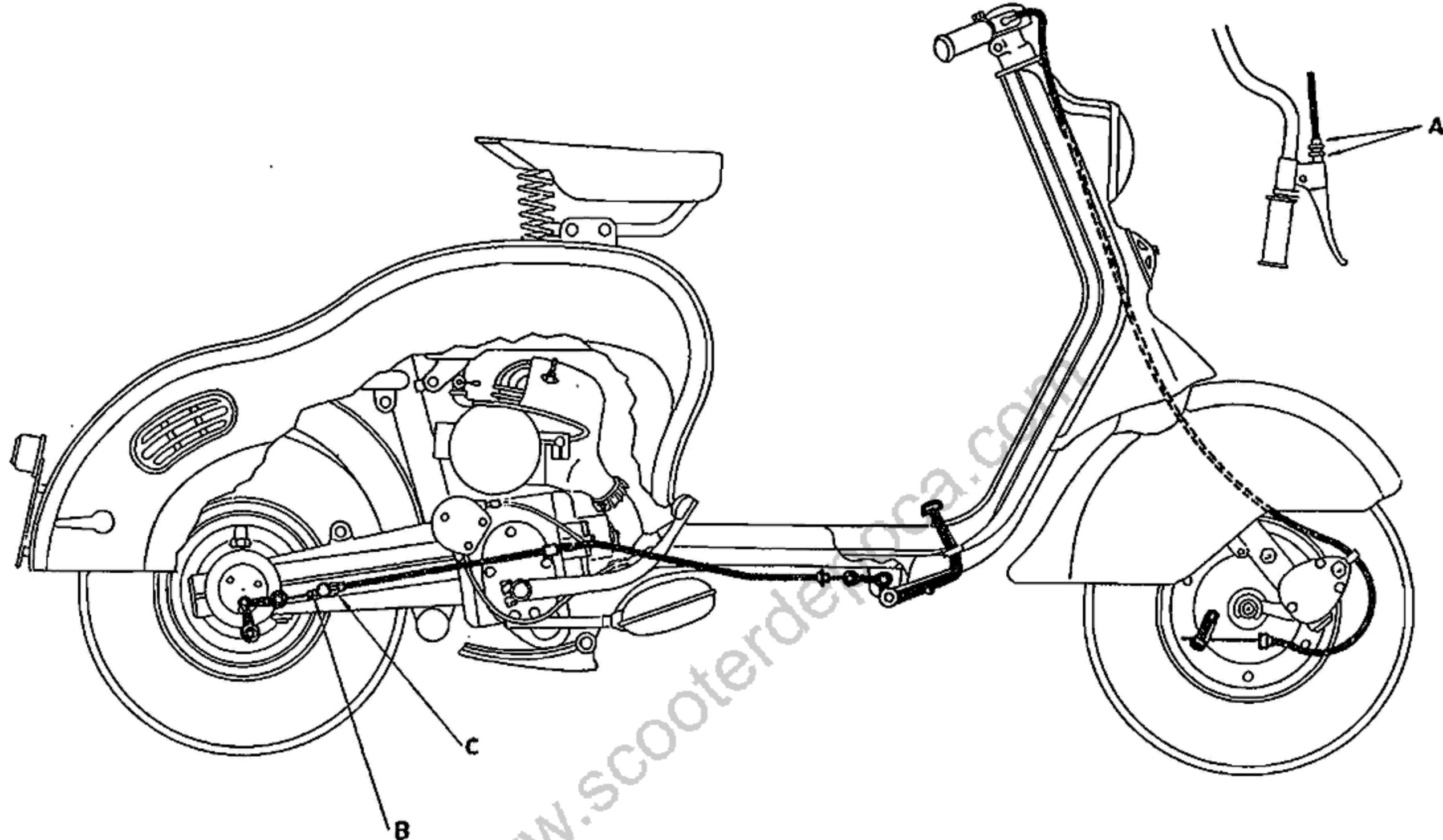


Fig. 8

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 MP.

- Lubrificare i gruppi del molleggio anteriore, iniettando nelle due scatole il MOBILGREASE MP attraverso i relativi ingrassatori.

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) Perno pedale 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

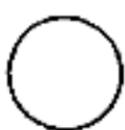
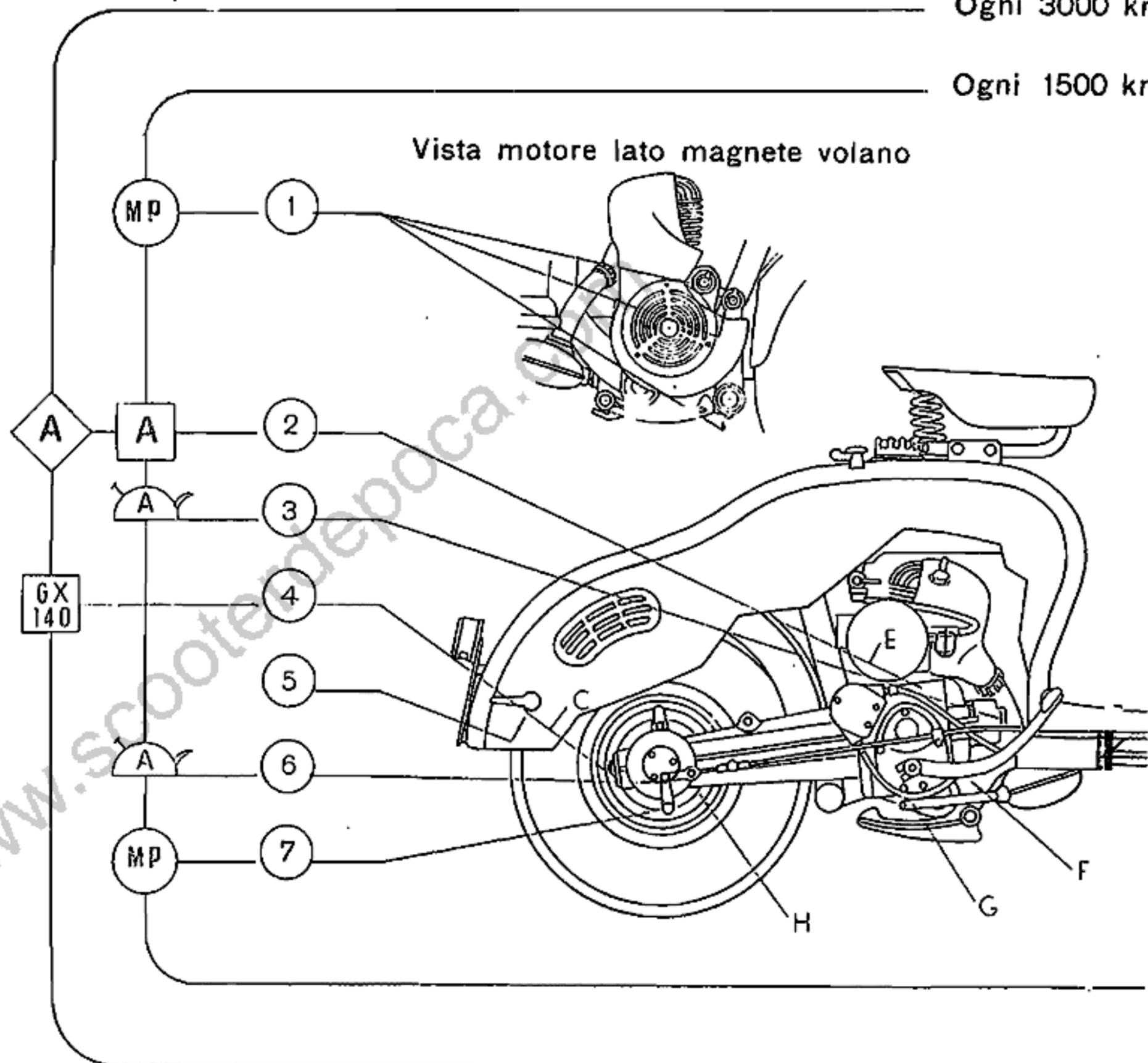
G == tappo scarico olio scatola cambio

H == tappo scarico olio scatola coppia conica posteriore.

SCHEMA DELLA LUBRIFICAZIONE

Ogni 3000 km

Ogni 1500 km



Ingrassatore a siringa



Oliatore



Ricambiare l'olio

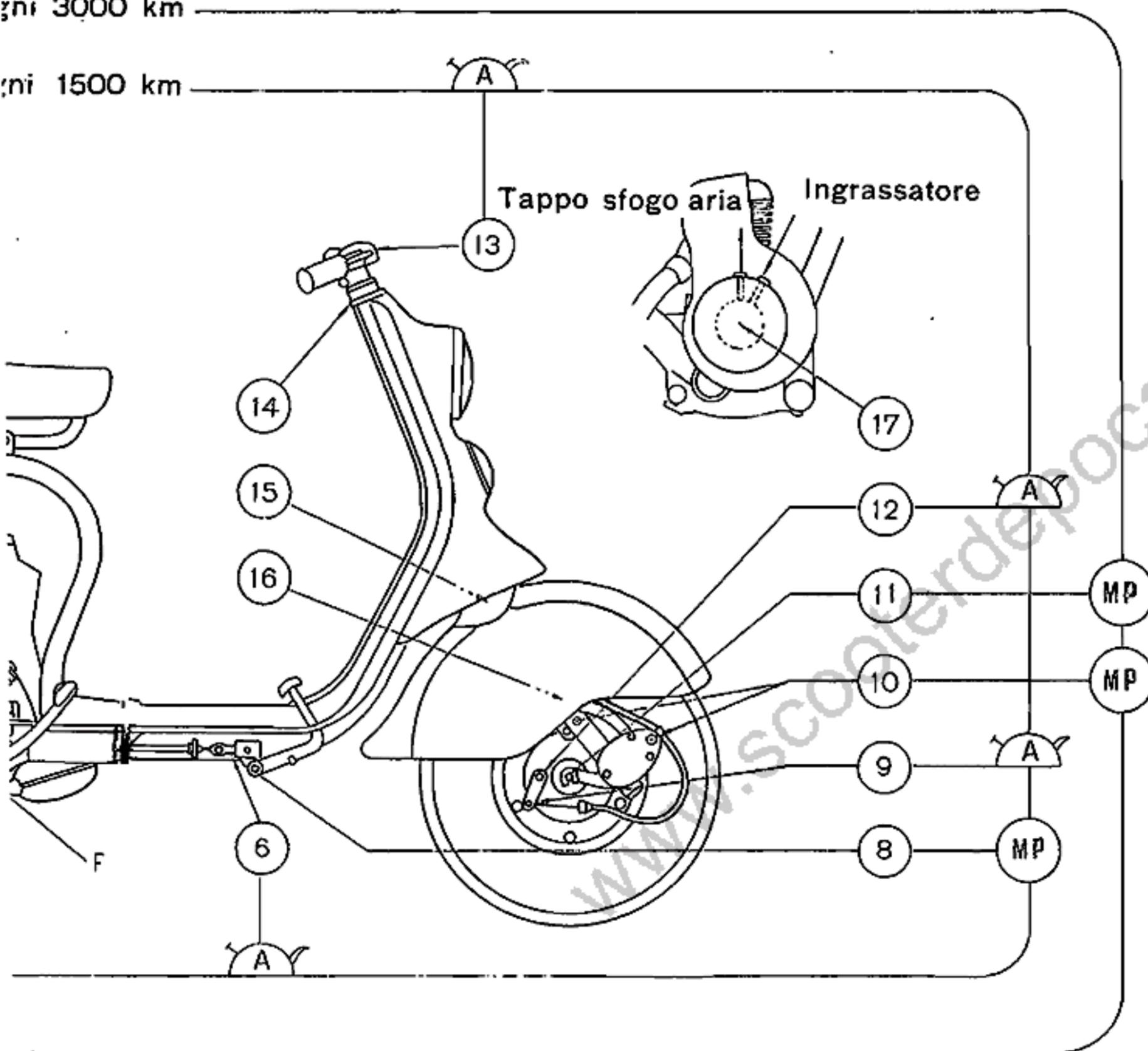


Ristabilire il livello

LA LUBRIFICAZIONE

ogni 3000 km

ogni 1500 km



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 MP**.

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

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

4. L'alloggiamento del cuscinetto a sfere dell'albero motore, lato volano magnete, al punto (17) dovrà essere riempito, all'atto del montaggio, con **Mobilgrease MP**.

Spiegazione dei simboli: **A** - significa Mobiloil A; **GX140** - significa Mobilube GX140; **MP** - significa Mobilgrease MP. Prodotti della SOCONY VACUUM ITALIANA - GENOVA

- Smontare e pulire il filtro sul carburatore dalle impurità ivi depositatesi e la marmitta dai depositi carboniosi.

OGNI 5.000 km.

- Smontare il cilindro e togliere le incrostazioni sul cielo del pistone, nella calotta interna della testina e nella luce di scarico sul cilindro.

OGNI 7.000 km.

- Ristabilire la quantità di grasso MOBILGREASE MP nell'alloggiamento del cuscinetto a sfere dell'albero motore lato volano magnete al punto (17) a mezzo dell'apposito ingrassatore (vedi schema lubrificazione).

Procedimento da seguire: togliere il tappo esagonale per sfiato aria a lato dell'ingrassatore ed iniettare attraverso quest'ultimo

il grasso fino a che esso fuoriesce con continuità dal foro sfiato aria. A questo punto riavvitare il tappo sul foro dell'aria e fare una ulteriore iniezione di grasso pari a 2-3 cc.

Registrazione freni

Devono essere usati sempre dolcemente.

Per la loro registrazione, allo scopo di graduare l'azione frenante, regolare opportunamente i relativi registri (fig. 8). Per il freno anteriore regolare i dadi A sul manubrio, per quello posteriore regolare il manicotto (B) ed il dado (C), all'estremità del cavo.

Accensione

Verificare la fasatura del volano magnete. L'accensione è fissata con un angolo di anticipo di 26° rispetto al P.M.S. dello stantuffo, corri-

spondenti ad un arco, misurato sulla circonferenza del volano, di 34 mm. Per 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.

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 nel serbatoio e nel carburatore;
- introdurre nel cilindro, attraverso il foro candela, un po' di olio motore e far ruotare a ma-

no l'albero per due o tre giri per stendere un velo d'olio protettivo sulla parete del cilindro ;

- spalmare con grasso antiruggine tutte le parti metalliche non verniciate ;
- pulire esternamente il motore usando del petrolio ; lavare in-

vece 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 la benzina che le corrode ;

- sollevare dal suolo la macchina, pulire i pneumatici e sgonfiare le camere d'aria ;
- coprire la macchina con telone.

www.scooterdepoca.com

INCONVENIENTI, CAUSE E RIMEDI

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

CAUSE

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.

RIMEDI

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.

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.

Verificare l'afflusso della miscela.

Ristabilire la giusta distanza fra gli elettrodi.

Pulire la candela.

Pulire le puntine del ruttore del magnete volano.

Esplosioni al carburatore

Miscela troppo povera.

Autoaccensioni per eccessivo riscaldamento della candela.

Candela con forti depositi carboniosi.

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

Sostituire la candela con altra avente coefficiente termico più elevato.

Pulire la candela.

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.

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 anabagliante.

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 careggiata 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 de-

stra, 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.

Nel vostro interesse

**CHIEDETE ed ESIGETE
RICAMBI ORIGINALI**

Lambretta

La **INNOCENTI**
fornisce tramite i suoi agenti
ricambi originali
confezionati in **busta sigillata**
o con una **fascetta di garanzia**

I prezzi dei ricambi originali sono fissati
senza possibilità di maggiorazione
da un listino,
che è a disposizione degli acquirenti
per eventuali controlli.

