

Lambretta



**Uso e
Manutenzione**

Questo libretto vi offre un compendio delle caratteristiche del ciclomotore LAMBRETТА 48 e alcuni consigli per il miglior uso e la conservazione di questo veicolo. L'utente del ciclomotore LAMBRETТА 48 deve ricordare però che la durata e il rendimento del veicolo dipendono dal modo di adoperarlo e dal rispetto per quelle minime prescrizioni che i progettisti ed i costruttori indicano.

Non cercate di ottenere dal motore sforzi eccessivi superando quei limiti ragionevoli che vengono consigliati; non « tentate » di superare le velocità prescritte o di adoperare una marcia piuttosto che un'altra. Ricordate che la vita del veicolo dipende da parti meccaniche la cui durata è funzione dell'accortezza di chi guida, dalla buona manutenzione, dalla conoscenza, anche se sommaria, dei principali elementi del motore.

A questo proposito consigliamo a tutti, anche a coloro che avessero già pratica di motori a scoppio, di leggere almeno una volta questo libretto e di soffermarsi in modo particolare sulle pag. 17-30. Si eviti, in tutti i casi, di toccare il motore senza aver sott'occhio le istruzioni qui contenute.

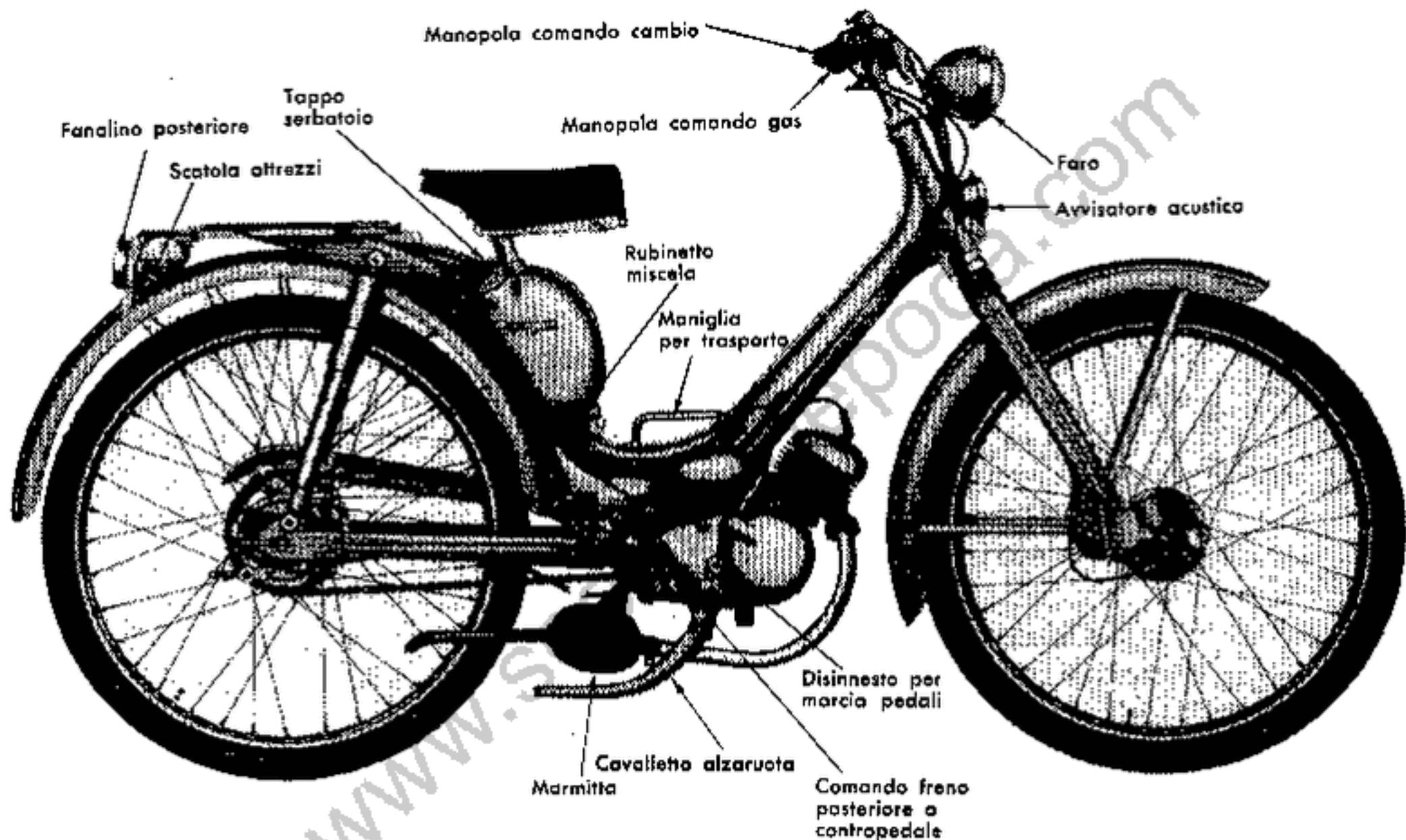


Fig. 1

CARATTERISTICHE GENERALI

Veicolo

Lunghezza massima	m	1,900
Larghezza massima (al manubrio)	m	0,620
Altezza massima	m	1,000
Altezza minima dal suolo	m	0,100
Passo	m	1,187
Peso	kg	44

Prestazioni

Velocità massima: in 1ª	km/h	23
in 2ª	km/h	50-55
Consumo alla velocità economica di 35 km/h	1 lt per km	80
Capacità del serbatoio	lt	2,7

Autonomia a velocità economica	km	200
Pendenze massime superabili:		
in 1ª velocità		20 %
in 2ª velocità		10 %

Motore

Monocilindro a 2 tempi, raffreddato ad aria.		
Cilindrata	cc	47,75
Alesaggio	mm	40
Corsa	mm	38
Rapporto di compressione		6,5
Potenza massima	Cav	1,7
Regime corrispondente	giri/m	5000
Cilindro in ghisa speciale ad alta resistenza all'usura.		

Testa in lega leggera speciale, fusa sotto pressione.

Stantuffo fuso in lega leggera.

Biella in acciaio ad alta resistenza con cuscinetto di testa a rulli.

Albero motore composto montato su cuscinetti a sfere.

Lubrificazione a miscela (6% AGIP Energol 2T SAE 30).

Carburatore Dell'Orto tipo T5-11S con depuratore d'aria e silenziatore d'aspirazione incorporato nel telaio. Diffusore di diametro mm 11 e getto di 62/100 mm.

Alimentazione a caduta.

Accensione a magnete alternatore.
Regolazione dell'anticipo da fermo.

Candela laterale, di grado termico 240 scala Bosch - Marelli tipo CW 240 A.

Avviamento da fermo mediante una delle pedivelle - Rapporto di trasmissione pedivelle/albero motore: 1/26.5.

Frizione

Monodisco a bagno d'olio. Il gruppo frizione, ha anche funzione di volano regolatore della uniformità di moto. Comando a mano, a mezzo leva sul manubrio a sinistra con dispositivi di regolazione a lato della leva (vedi fig. 1).

Cambio

A due velocità con ingranaggi sempre in presa ed in bagno d'olio. Innesto con scorrevole centrale a dentatura frontale, comandato con la manopola girevole sulla sinistra del manubrio e trasmissione flessibile.

Indicatore delle marce affiancato alla manopola.

Rapporti albero motore/pignone catena:

1ª velocità 8.63/1

2ª velocità 4.05/1

Trasmissione

Tra motore e cambio con ingranaggi e tra cambio e ruota posteriore con catena.

Rapporti totali di trasmissione:

1^a velocità 27,8/1

2^a velocità 13,1/1

Possibilità di marcia a pedali con motore fermo e dispositivo per distacco interno del gruppo frizione-motore dal cambio, allo scopo di ridurre lo sforzo di marcia (v. fig. 6).

Rapporto di trasmissione: pedali/ruota posteriore:

1^a velocità 1/0,95

2^a velocità 1/2,036

Telaio - Forcelle

Telaio a trave unica, a forma di culla in lamiera stampata e saldata in gas neutro, incorporante il canotto dello sterzo, il supporto della sella e metà del parafango posteriore.

Struttura di elevata rigidità e sicurezza, completata dagli attacchi per supporto del motore, del serbatoio miscela, e del portapacchi.

Forcelle, anteriore e posteriore, in lamiera stampata a sezione chiusa indeformabili.

Sospensioni

Anteriore: (V. fig. 1) a bielle porta ruota oscillanti, agenti con l'interposizione di un pistoncino su molle ad elica a passo variabile racchiuse entro i bracci della forcella. Un tampone di gomma limita la corsa inferiore delle bielle.

Posteriore: (V. fig. 1) a forcella oscillante e molle ad elica a passo variabile, racchiuse entro due astucci telescopici laterali alla ruota. Con l'adozione delle molle a passo variabile nelle sospensioni si realizza un migliore comportamento del molleggio al variare del carico ed una marcia confortevole anche su strada a fondo accidentato.

Ruote

A raggi con perno sfilabile, di facile smontaggio. Pneumatici di sezione 2 x 22".

Pressione di gonfiaggio: anteriore 1,5 kg/cmq;
posteriore 2,5 kg/cmq.

Freni

Laterali ad espansione. L'anteriore comandato a mano con leva sul manubrio a destra; il posteriore a contropedale, premendo cioè sulle pedivelle all'indietro. Non esercitare tale pressione senza necessità durante la marcia.

Impianto Elettrico

Alimentato a corrente alternata con magnete alternatore da 6 V - 18 W.

Faro anteriore sul manubrio con lampada bifulce 6 V - 15/15W; fanalino sul parafango posteriore con catarifrangente e lampadina 6 V - 3 W. Comando luci con commutatore a levetta sul manubrio a sinistra e pulsante per arresto motore (V. fig. 4). Pulsante per avvisatore acustico abbinato al commutatore. (V. Schema Impianto Elettrico).

Serbatoio

Montato elasticamente sul telaio a mezzo cuscinetti in gomma, sotto la sella.

Tappo a tenuta stagna; dispositivo di sfiato, con scarico entro la trave del telaio.

Capacità lt. 2,7 compresa riserva di lt. 0,3

Rubinetto a 3 posizioni: (V. fig. 3).

C = chiuso A = aperto R = riserva

Sella

Regolabile in altezza a mezzo cono di espansione nel gambo e con possibilità di regolazione anche della inclinazione.

Marmitta

A sezione ellittica, a controcorrente con alto effetto silenziante.

Portapacchi

In lamiera stampata, posto dietro la sella.

Manubrio

In acciaio, portante i vari comandi. Regolabile in altezza a mezzo cono di espansione nel gambo.

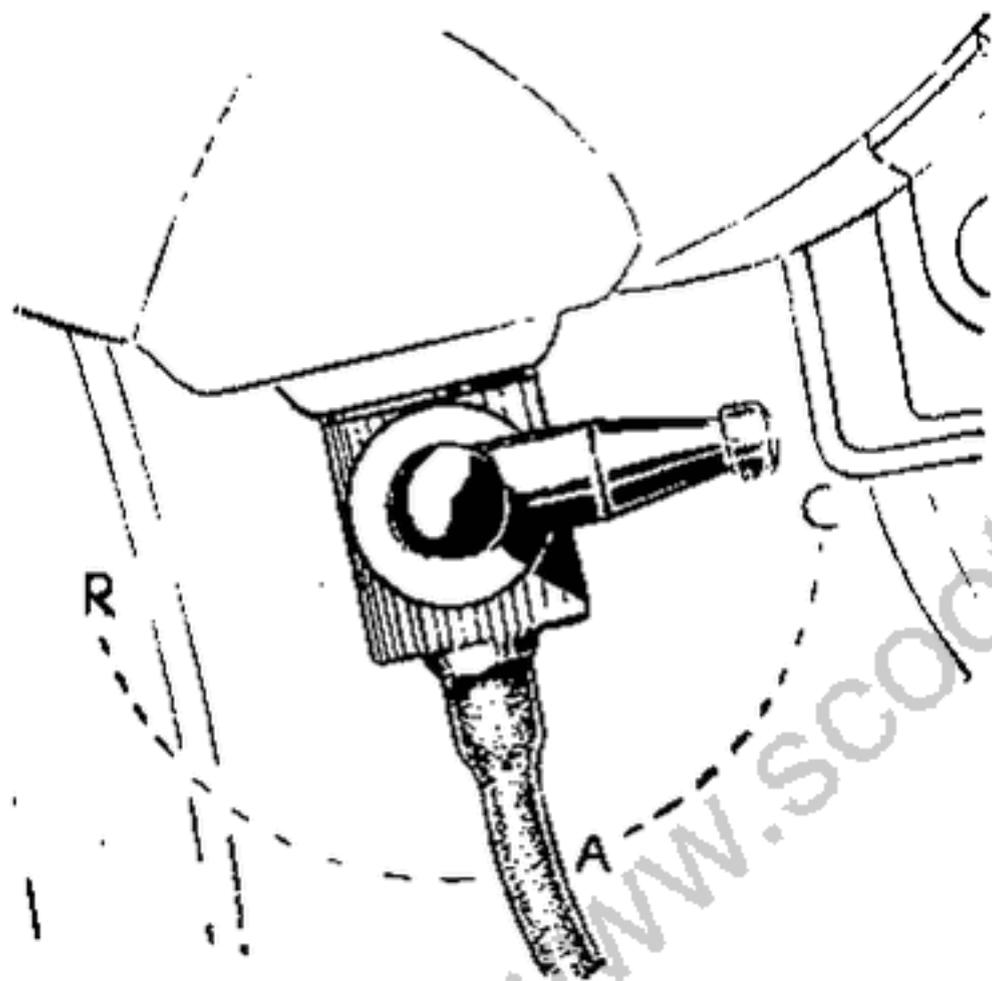


Fig. 3 - Rubinetto miscela.

Comandi sul manubrio (v. fig. 4)

A sinistra:

- manopola girevole comando cambio;
- leva comando frizione con relativo dispositivo di regolazione;
- commutatore comando luci con pulsante

per avvisatore acustico e pulsante per arresto motore;

- gancio distacca frizione per marcia a soli pedali.

A destra:

- manopola girevole comando gas;
- leva comando freno ruota anteriore.

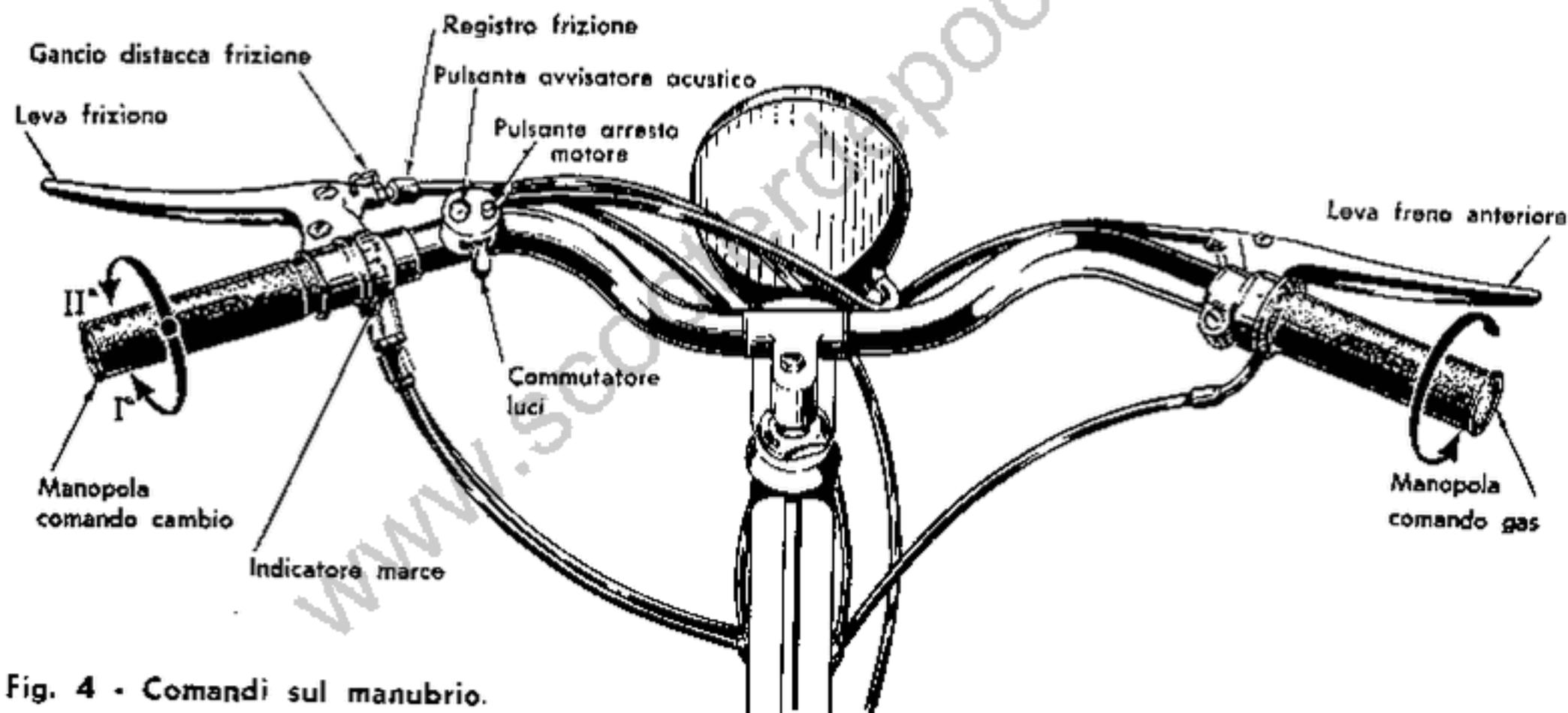


Fig. 4 - Comandi sul manubrio.

Attrezzi di dotazione

- 1 chiave fissa multipla con cacciavite;
- 1 chiave doppia a tubo;
- 1 chiave per viti ad esagono incassato.

custoditi nell'apposita scatola, posta nella parte posteriore del portapacchi.

- 1 pompa di gonfiaggio gomme sistemata nel portapacchi.

La macchina è provvista di apposita maniglia per agevolare il trasporto.

Il ciclomotore LAMBRETTA 48 cc. è un veicolo di facile e semplice guida. In breve tempo è possibile rendersi padroni dell'uso dei suoi comandi e dei suoi dispositivi per ottenere il buon funzionamento del suo motore ed una marcia di piena sicurezza.

La sua manutenzione è minima e non richiede alcuna pratica speciale.

Precauzioni per l'uso della macchina nuova

Durante il periodo di rodaggio usare una buona benzina. Le detonazioni prodotte da una benzina di qualità scadente sono particolarmente dannose per un motore nuovo. Nei primi 800 km di percorso, durante i quali si crea quell'adattamento reciproco fra le parti meccaniche in movimento, è della mas-

sima importanza non superare in piano la velocità di 35-40 km/h e non percorrere salite a pieno gas.

Le parti ben adattate di un motore rodato in modo appropriato assicurano la piena efficienza e la lunga durata di funzionamento del motore.

Miscela carburante

Per il rifornimento della miscela svitare lo apposito tappo sul serbatoio, avendo cura di riavvitarlo a fondo dopo la carica. Si raccomanda l'impiego di una buona benzina auto miscelata all'8 % in volume per i primi 800 chilometri e successivamente a non meno del 6 % con olio minerale fluido rispondente alla classifica SAE 30. E' raccomandato l'uso dell'olio AGIP ENERGOL 2 T.

Lubrificanti

Per il cambio va usato AGIP ENERGOL Olio Motori SAE 30. Nei mesi estivi, con temperatura elevata, è consigliabile un olio più denso rispondente alla classifica SAE 50 (AGIP ENERGOL Olio Motori SAE 50); in climi particolarmente freddi è consigliabile l'uso di un olio extra fluido es. SAE 20. (AGIP ENERGOL SAE 20).

Il carter motore, che racchiude in blocco il cambio, porta gli appositi tappi per lo scarico, la carica e il livello dell'olio (v. fig. 9).
Quantità di olio per il rifornimento: 400 cc.

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 carburatore DELL'ORTO T5-11S è munito di un unico getto, di facile smontaggio per la pulizia periodica senza svuotare la vaschetta. Il getto è tarato per assicurare una regolare carburazione in ogni condizione di impiego della macchina, in climi temperati. Il carburatore è fornito di una pompetta per il richiamo di benzina al getto allo scopo di favorire l'avviamento a freddo. Per questo è sufficiente agire con il dito sull'apposito pulsante P esistente sul coperchio della vaschetta (vedi fig. 5) una volta o anche più volte se la stagione è eccessivamente fredda.

A mezzo della stessa pompetta si può anche eseguire un energico lavaggio del getto e dei condotti se eventualmente ostruiti da impurità.

La presa dell'aria è fatta attraverso un filtro metallico posto nell'interno della culla del telaio. Con questo sistema si ottiene una decisa riduzione del rumore all'aspirazione. Un dispositivo a manetta, manovrabile all'ester-

no, permette di ridurre il passaggio dell'aria attraverso il filtro per facilitare l'avviamento a motore freddo (v. fig. 5).

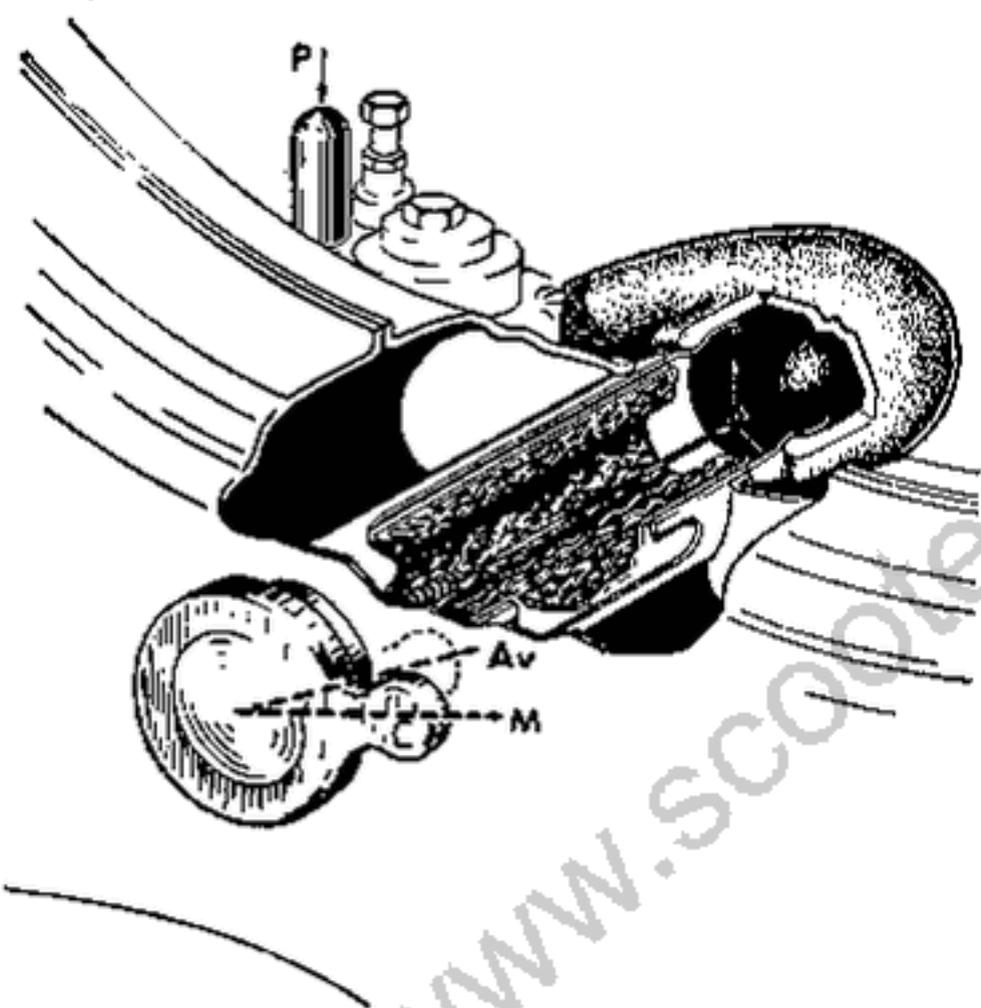


Fig. 5 - Presa aria carburatore.

per l'avviamento:

manetta C nella posizione « Av ».
per la marcia normale:

manetta C nella posizione « M ».

E' consigliabile che per i periodi nei quali la « Lambretta 48 cc » rimane inoperosa (se trattasi di tempo abbastanza lungo) non vi sia miscela nel carburatore ad evitare che dell'olio, eventualmente separatosi dalla benzina, provochi l'ostruzione del getto rendendo più difficile l'avviamento.

Comunque, dopo un periodo di riposo sarà bene, prima di utilizzare la macchina, di agitare la miscela nel serbatoio.

MANUTENZIONE PERIODICA

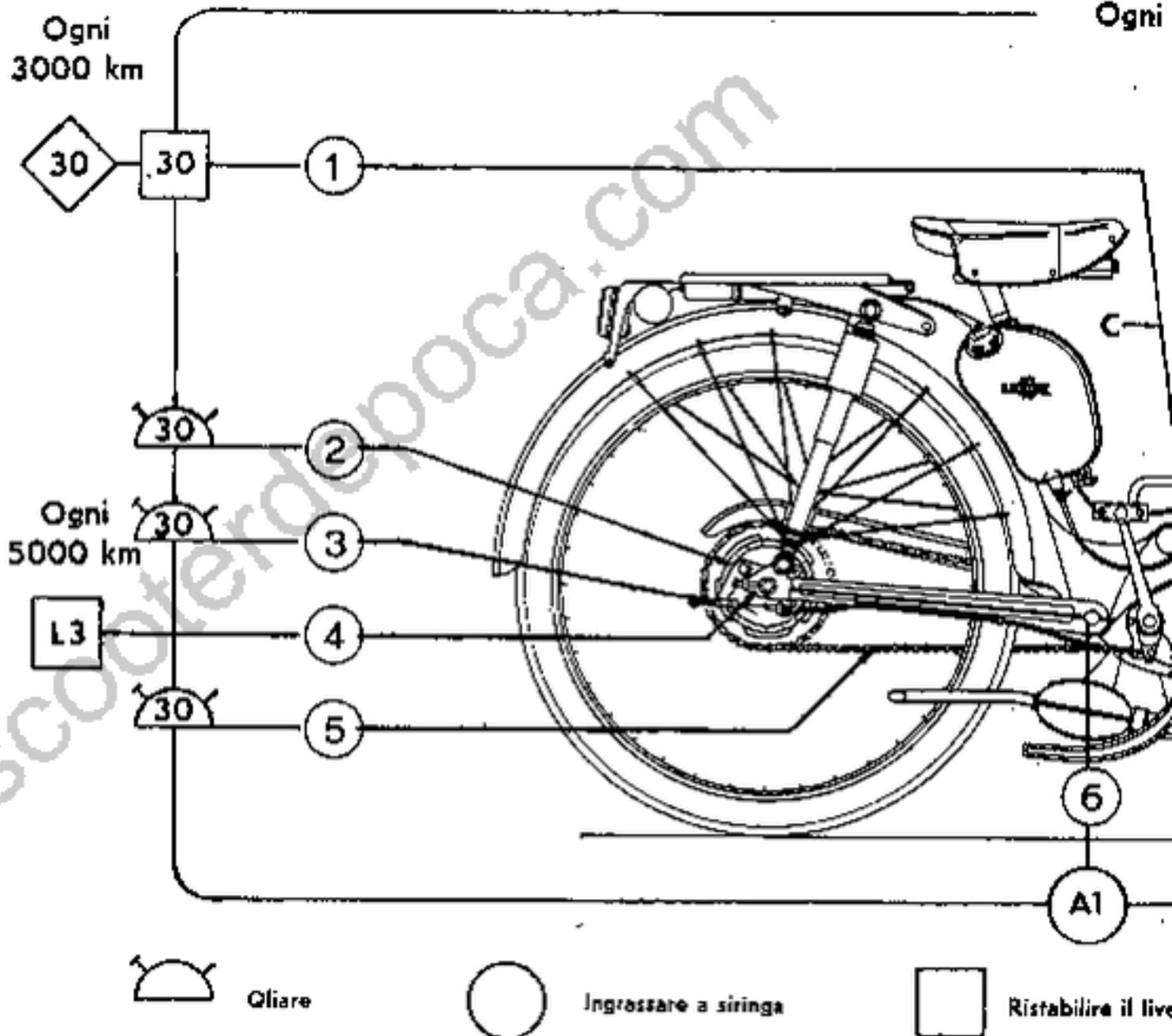
Punti da lubrificare:

(1) Cambio di velocità: effettuare il primo ricambio dopo i primi 500 km - AGIP-ENERGOL Olio Motori SAE 30. (nei mesi estivi od in regioni calde usare AGIP-ENERGOL Olio Motori SAE 50). - (2) Perno oliva freno posteriore. - (3) Articolazione cavo freno posteriore. - (4) Mozzo ruota posteriore. - (5) Catena. - (6) Bronzine forcellone posteriore. - (7) Perno bielle porta ruota anteriore. - (8) Mozzo ruota anteriore. - (9) Articolazione cavo freno anteriore. - (10) Perno oliva freno anteriore. - (11) Articolazioni leve e comandi sul manubrio (freno anteriore - frizione - cambio - gas).

C = Tappo immissione olio scatola cambio.

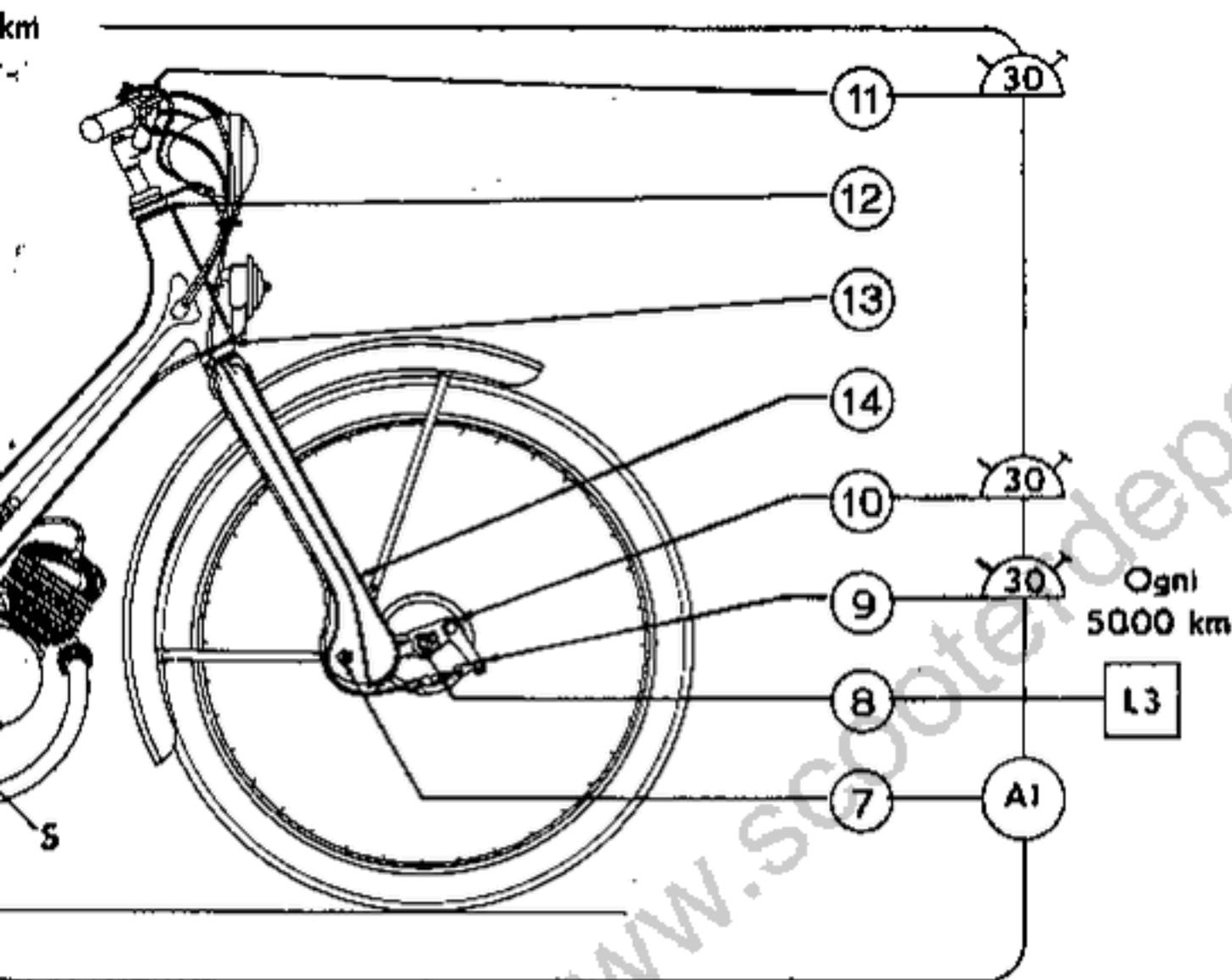
L = Tappo livello olio scatola cambio.

S = Tappo scarico olio scatola cambio.



Spiegazione dei simboli: 30 = significa Agip Energol Olio motori SAE 30

BRIFICAZIONE



ISTRUZIONI PER LE OFFICINE DI RIPARAZIONI

Nelle revisioni attenersi alle sotto indicate norme:

1 - Gli organi ai punti (2) (3) (9) (10) (11) dovranno essere lubrificati, all'atto del montaggio con AGIP ENERGREASE L3.

2 - Gli organi ai punti (12) (13) cuscinetti a sfere dello sterzo dovranno essere lubrificati, all'atto del montaggio con AGIP ENERGREASE L3.

3 - Le molle della sospensione anteriore al punto (14) contenute nei bracci della forcella dovranno essere spalmate, all'atto del montaggio con AGIP ENERGREASE A1. La cavità del pistoncino di guida molle dovrà essere riempita con lo stesso grasso.

◆ significa Agip Energrease L3 - A1 = significa Agip Energrease A1

Avviamento motore

L'avviamento può ottenersi con uno dei seguenti procedimenti:

a) con macchina ferma

è necessario che una delle pedivelle si trovi in posizione verso l'alto perchè, sotto la pressione del piede, possa compiere tutta la corsa richiesta verso il basso onde imprimere la dovuta rotazione al motore.

Qualora nessuna delle due pedivelle sia in tale posizione, si tiri la leva della frizione e si prema col piede sulla pedivella rivolta verso l'avanti fino a che l'altra si porta nella posizione favorevole.

- Aprire il rubinetto della benzina sul serbatoio portando il manettino nella posizione « A » aperto (v. fig. 3).
- Spostare la manetta esterna C, sulla presa aria, nella posizione « Av » di avviamento (vedi fig. 5).
- Assicurarasi sull'indicatore marce che il cambio sia nella posizione di folle, fra la 1^a e la 2^a velocità.

- Aprire leggermente il comando del gas, girando di 1/4 di giro verso l'indietro la manopola destra sul manubrio (v. fig. 4).
- Premere con decisione col piede sulla pedivella predisposta.

A motore avviato riportare la manetta C sulla presa d'aria alla posizione « M » di marcia (v. fig. 5).

Se l'avviamento è difficoltoso, richiamare miscela al diffusore del carburatore premendo con il dito 2 o 3 volte il pulsante P della pompetta posta sul coperchio del carburatore stesso.

b) con partenza a pedali:

aperto il rubinetto miscela innestare la prima marcia, staccare a fondo la frizione e pedalare fino a quando il veicolo ha raggiunto una certa velocità.

Rilasciare allora progressivamente la leva della frizione ed aprire un po' il gas, continuando a pedalare fino a che il motore si avvia.

Se il motore è caldo l'avviamento resta facilitato in tutti i modi.

Comando marce

Il comando viene fatto a mano, agendo sulla manopola sinistra del manubrio (v. figura 3). Avviato il motore, tirare a fondo la leva della frizione accoppiata alla manopola del cambio e far ruotare quest'ultima indietro fino ad innestare la prima marcia, come segnalato sull'indicatore a fianco. A marcia innestata, lasciare dolcemente la leva della frizione e accelerare progressivamente il motore girando all'indietro la manopola destra del gas.

Per passare alla 2ª velocità togliere prima il gas, ruotando la manopola indietro fino a fine corsa, poi agire sulla leva della frizione e ruotare in avanti la manopola del cambio fino ad innestare la marcia; rilasciare quindi gradualmente la frizione ed accelerare il motore.

Per i cambiamenti inversi di velocità duran-

te la marcia, togliere solo parzialmente il gas indi agire sulla frizione e sul cambio come sopra descritto.

Passare dalla 2ª alla 1ª marcia quando la macchina ha perduto una certa velocità in modo che l'innesto nel cambio avvenga senza strappi.

Per portare il cambio dalla 1ª velocità alla posizione di « folle » occorre girare la manopola a metà corsa tra la prima e la seconda velocità.

La regolazione della velocità va fatta manovrando solo la manopola del gas.

Dopo un po' di pratica queste operazioni riescono facili e spontanee. Si raccomanda di passare dall'una all'altra marcia al momento opportuno allo scopo di evitare che i giri del motore si elevino eccessivamente.

Arresto veicolo

Chiudere completamente il gas girando a fondo corsa la manopola destra, disinnestare la frizione e frenare; a veicolo fermo col motore al minimo riportare il cambio in folle.

Per arrestare il motore premere il pulsante di massa situato sul coperchio del commutatore.

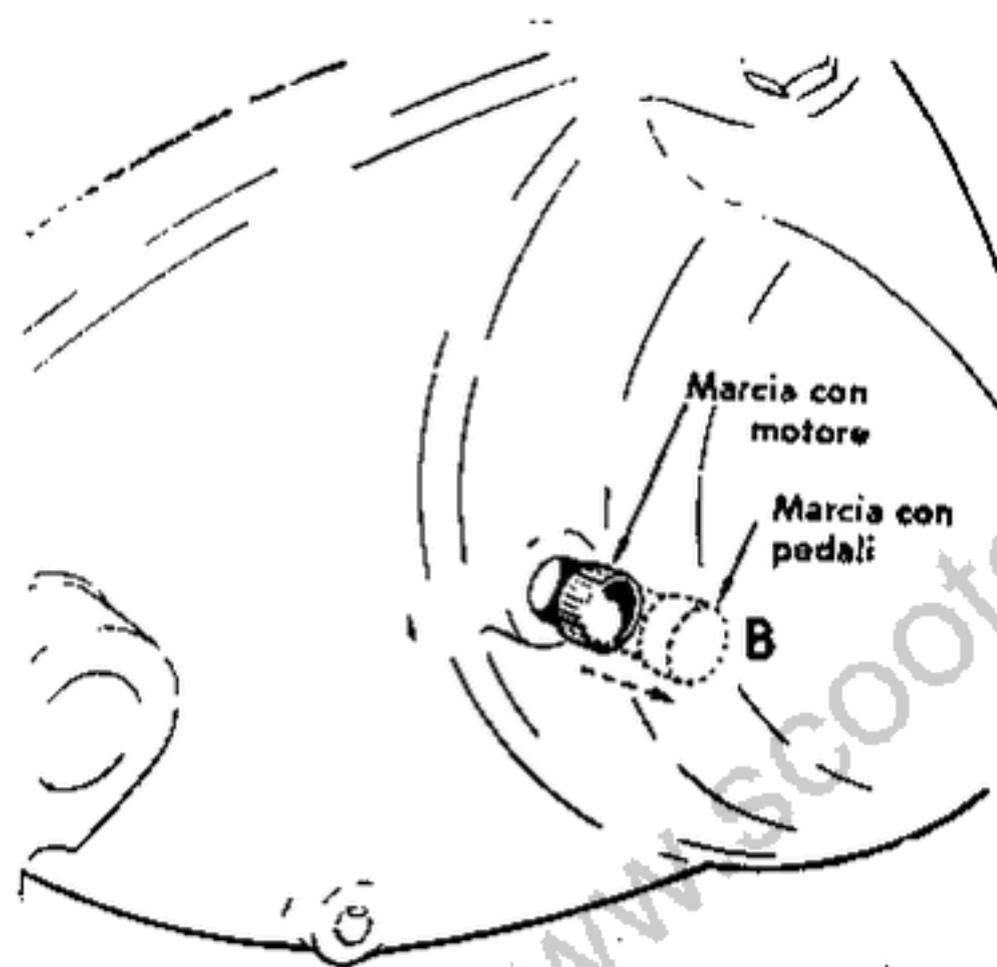


Fig. 6 - Bottone disinnesto frizione.

Marcia a pedali con motore fermo

Tirare all'infuori il bottone B sul carter motore, lato carburatore (v. fig. 6), per staccare internamente il gruppo frizione-motore dal cambio, indi innestare una delle due velocità e pedalare come su di un ciclo normale. Per riprendere la marcia col motore, spingere il bottone verso l'interno.

La marcia a pedali si può anche effettuare bloccando la leva della frizione in posizione di disinnesto a mezzo del gancio sul manubrio, ma con l'uso del bottone sopra detto la marcia è più agevole.

Smontaggio ruote

Ruota anteriore (v. fig. 7): dapprima sganciare dalla propria levetta il cavo comando freno (1) ed allentare le viti sui morsetti di estremità delle due bielle porta ruota (2); indi svitare il dado bloccaggio perno (3) e toglierlo assieme alla sottostante rondella elastica (4). Il perno ruota (5) così libero sarà, con leggera pressione sull'estremità filettata,

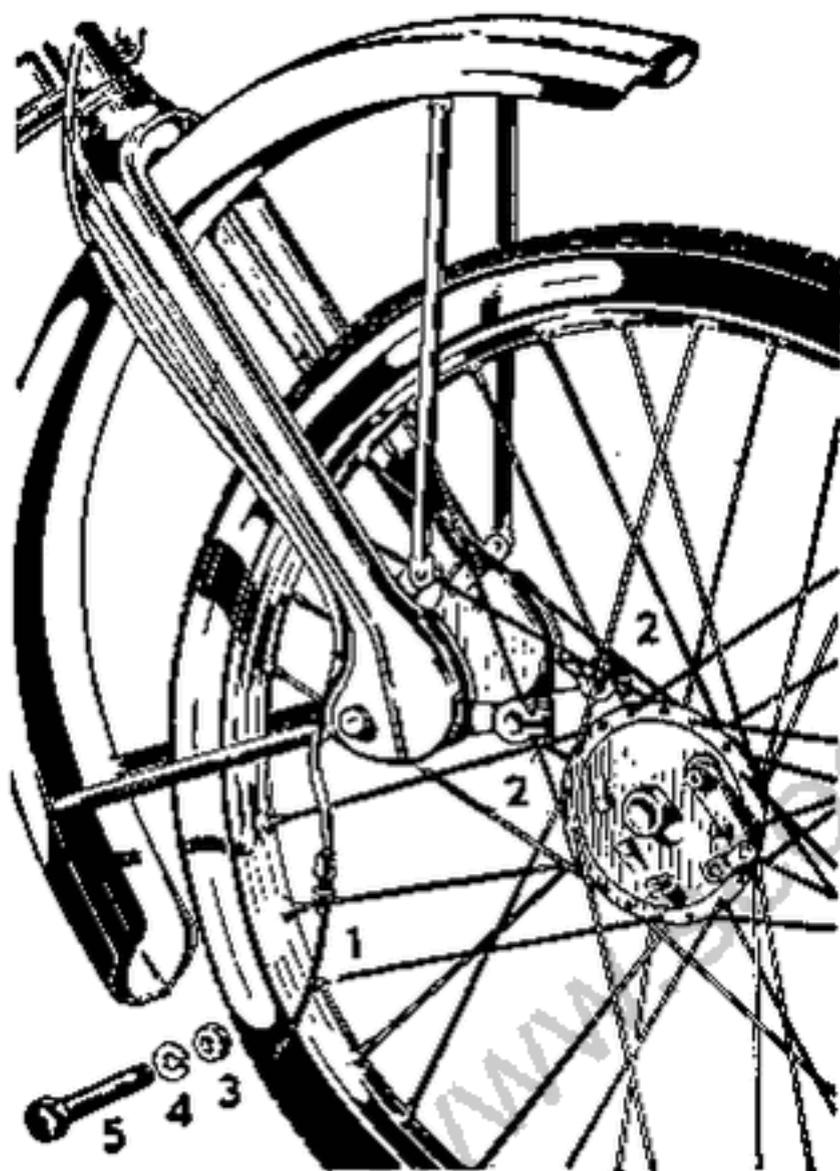


Fig. 7 - Smontaggio ruota anteriore

sfilato completamente dal mozzo e la ruota risulterà libera e staccata dalla forcella.

Ruota posteriore (v. fig. 8): dapprima staccare dalla propria levetta il cavo comando freno (1), svitare per due giri il dado bloccaggio perno ruota (3) ed allentare i dadi dei due tiranti tendicatena (2) fino a che questi possono sganciarsi dalle loro sedi sulla forcella; indi svitare completamente il dado bloccaggio perno e toglierlo assieme alla sottostante rondella elastica (4). Il perno ruota (5), così libero, sarà sfilato completamente dal mozzo liberando la ruota dalla forcella; smontare infine dalla corona dentata la catena.

Nel rimontaggio della ruota regolare la tensione della catena come indicato nel capitolo « Manutenzione periodica ».

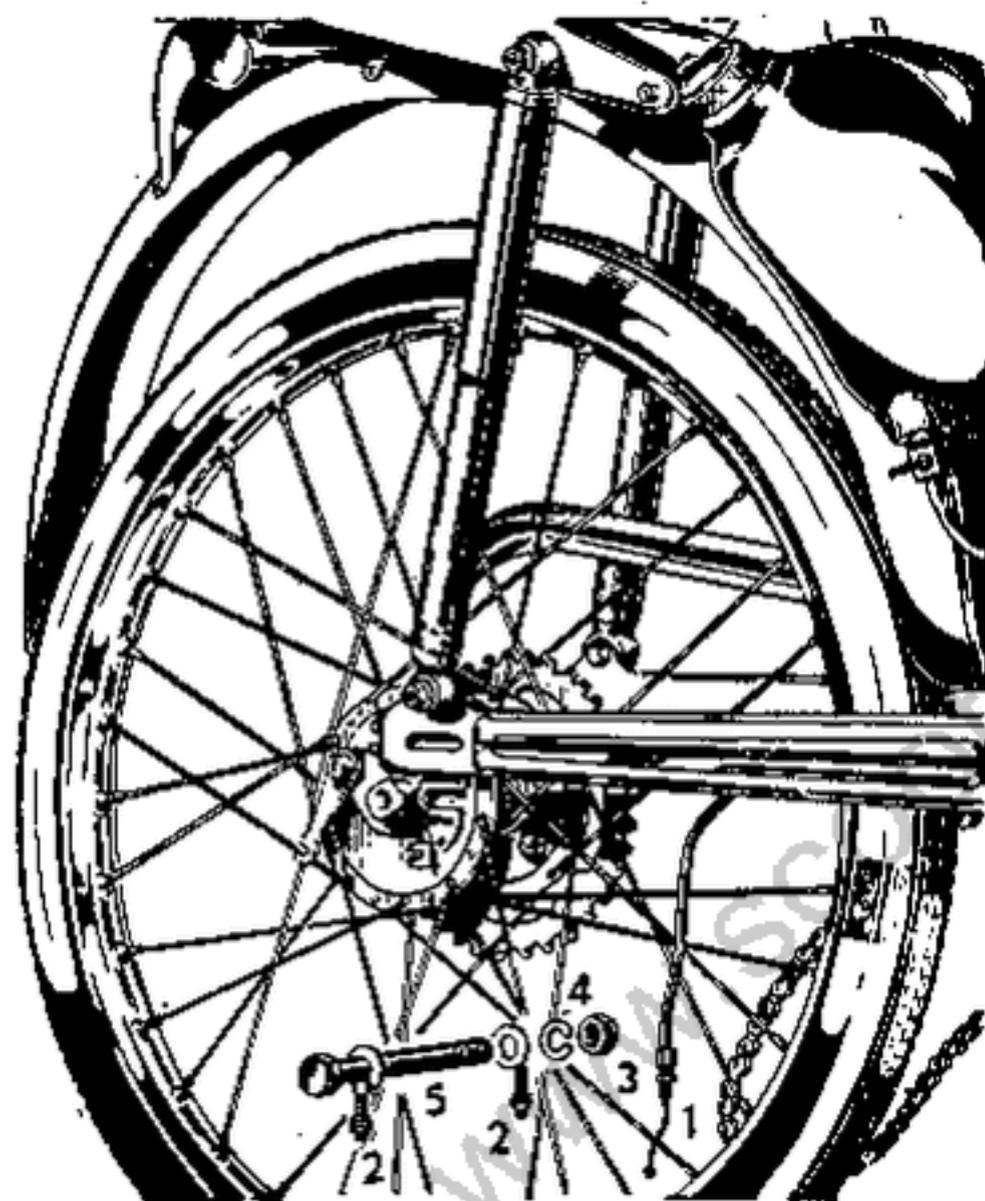


Fig. 8 - Smontaggio ruota posteriore.

Avvertenza

- Dopo i primi 500 km di percorso, sostituire l'olio nella scatola del cambio previo accurato lavaggio dell'interno con petrolio.
Lo scarico deve essere fatto a motore caldo, per assicurare la completa uscita dell'olio usato.
- E' anche conveniente esaminare, dopo tale percorso, la opportunità di stringere i bulloni della testa cilindro.
- Non fare girare il motore senza il coperchio esterno lato magnete alternatore, onde evitare che il grasso di lubrificazione della catena o la polvere penetrino fra i contatti del ruttore, compromettendone il regolare funzionamento.

Lubrificazione (v. schema a pagg. 16-17)

Ogni 1500 km.

- Verificare e ristabilire il livello dell'olio nella scatola del cambio al punto (1), immettendolo dal tappo C (V. fig. 9) fino a quando lo si vede uscire dal foro del tappo L.
- Lubrificazione a mezzo degli appositi ingrassatori per le bronzine del forcellone posteriore al punto (6) ed il perno delle bielle porta ruota anteriore al punto (7) con grasso Agip Energrease A1.
- Lubrificare con poche gocce di olio da motore AGIP ENERGOL SAE 30 a mezzo oliatore, tutte le altre articolazioni, perni e la catena indicati sullo schema ai punti (2), (3), (5), (9), (10) e (11).

Ogni 3000 km

- Sostituire l'olio nella scatola del cambio a motore caldo. Per scaricare l'olio togliere il tappo S (v. fig. 9); immetterne poi nella scatola attraverso il tappo C, fino a quando lo si vede uscire dal foro del tappo L.
- Smontare e pulire il carburatore ed il filtro sulla presa aria dalle impurità eventualmente depositatesi.
- Smontare la marmitta, staccarla dal tubo di scarico e, attraverso le apposite aperture, pulirla internamente asportando le incrostazioni carboniose dalle sue pareti e diaframmi.
- Smontare la catena al punto (5), immergerla da prima in bagno d'olio e petrolio per pulirla e poi nel grasso per catena pre-

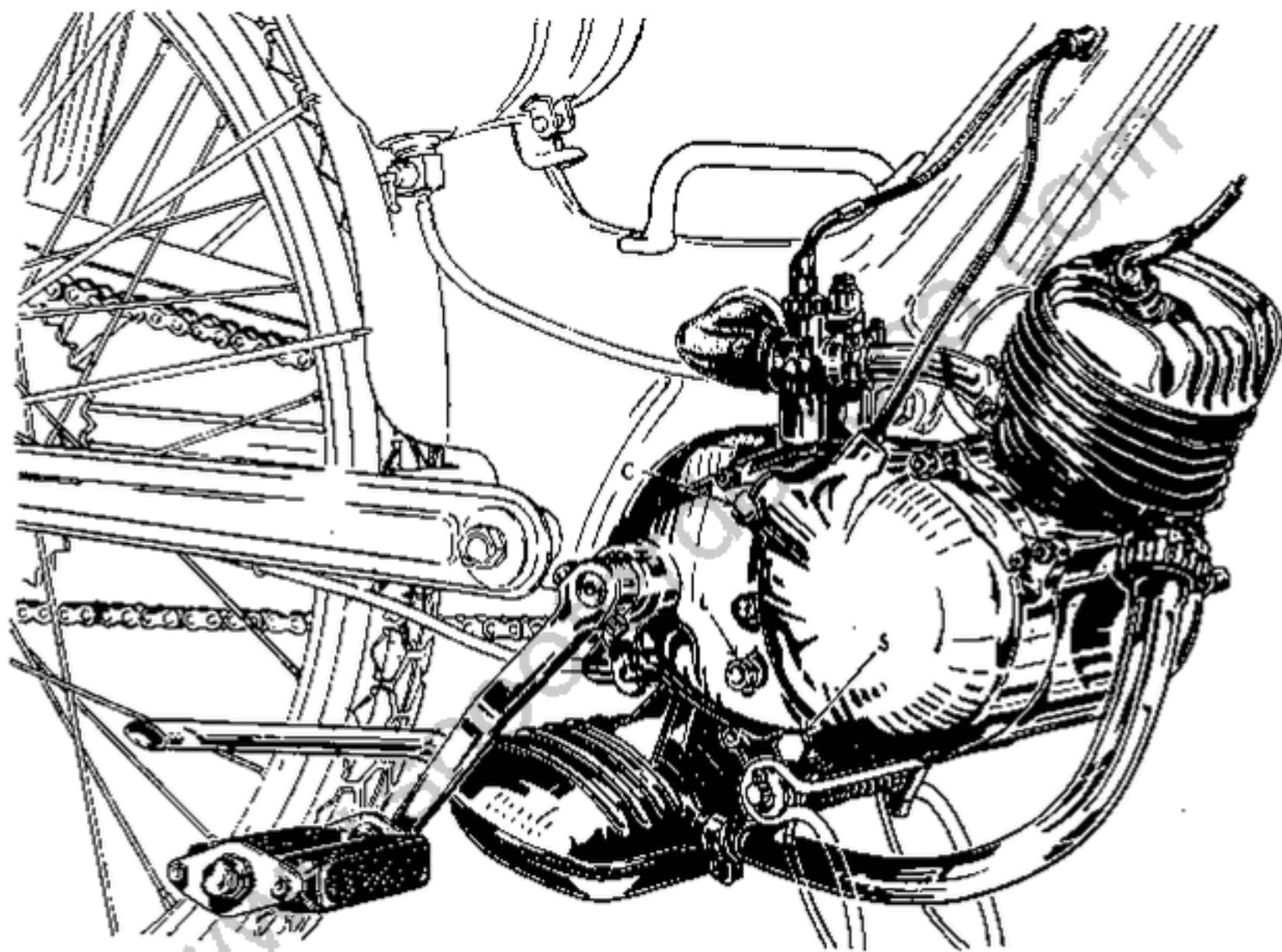


Fig. 9 - Gruppo motore

viamente riscaldato, in modo che questo penetri fra i rulli.

Verificare con l'occasione lo stato di usura delle singole maglie.

Ogni 5000 km

- Smontare i mozzi delle ruote ai punti (4) e (8), pulirli e riempire gli alloggiamenti dei coni a sfere con grasso AGIP Energrease L3.
Nell'occasione ingrassare anche i perni oliva dei freni.
- Smontare la testa e il cilindro motore ed asportare le incrostazioni dalla calotta della testa, dal cielo dello stantuffo e dalla luce di scarico sul cilindro.

Regolazione dell'accensione

L'accensione al cilindro per un regolare funzionamento del motore, è fissata con un angolo di anticipo di 28° (+2 — 0) corrispondente ad una distanza dello stantuffo dal suo punto morto superiore da 2,7 a 3 mm.

Ogni 2000 km verificare che la superficie dei contatti del ruttore nel magnete risulti piana

e pulita (non ossidata); in caso contrario provvedere alla loro ravvivatura operando esclusivamente con limette a taglio finissimo. La distanza fra i contatti alla massima apertura deve essere di $0,4 \pm 0,05$ mm; se di valore diverso provvedere alla sua regolazione agendo sulla squadretta porta contatto fisso. 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.

Regolazione dei freni

Debbono essere usati sempre dolcemente. Perchè la frenatura sia pronta e sicura occorre provvedere periodicamente alla loro verifica e registrazione, a mezzo degli appositi tenditori, dei cavi flessibili, posti alle estremità inferiori degli stessi vicino ai mozzi ruote.

Regolazione della tensione catena

Nei primi 1000 km controllare ogni tanto se la catena ha subito degli allungamenti; lo

scuotimento massimo deve aggirarsi sui 2 cm. Per la regolazione della tensione, occorre allentare di un giro il dado di bloccaggio perno ruota posteriore per rendere il perno libero nelle feritoie dei bracci della forcella ed avvitare i dadi dei due tendicatena per far retrocedere la ruota di quel tanto che è necessario. Prima di ribloccare nuovamente il perno, verificare che la ruota giri perfettamente in centro alla forcella, altrimenti la catena lavora storta e si logora rapidamente.

Inattività della macchina

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 il filtro benzina sul serbatoio;
- 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.
- coprire la macchina con telone.

INCONVENIENTI, CAUSE E RIMEDI

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 motovelocipedista 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 tubazione ostruiti.

Mancanza scintilla alla candela, o scintilla irregolare.

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 ÷ 0,6 mm.

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

Il motore picchia in testa

Carburante non appropriato.

Autoaccensione.

Accensione troppo anticipata.

Surriscaldamento.

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

Autoaccensioni per eccessivo riscaldamento della candela.

Candela con forti depositi carboniosi.

Sostituire la candela con altra avente coefficiente termico più elevato.

Pulire la candela.

Il motore perde potenza o riscalda eccessivamente

Accensione ritardata o difettosa.

Luce di scarico o marmitta parzialmente ostruite.

Testa non perfettamente bloccata sul cilindro.

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

www.scooterdepoca.com

NORME PER LA CIRCOLAZIONE

Mano da tenere:

sempre la destra.

Segnalazioni da effettuare:

usare il segnale acustico tutte le volte che sia indispensabile. In questi casi, anche nelle zone in cui vige il divieto di tali segnalazioni. Nelle zone libere da divieto: a tutti gli incroci, nelle curve, per chiedere od effettuare il sorpasso, nei momenti di scarsa visibilità. Tenere accesi i fanali 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.

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, salvo 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 vei-

coli che non hanno ancora iniziato l'attraversamento;

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



INNOCENTI

Nel vostro interesse

chiedete ed esigete

RICAMBI ORIGINALI

Lambretta

**i prezzi dei
RICAMBI ORIGINALI LAMBRETTA
sono fissati franco sede
del Commissionario venditore**

**Il listino prezzi dei ricambi
è a disposizione degli acquirenti
per eventuali controlli**

