

Lambretta
INNOCENTI

125 li
150 li
175 tv

terza serie

istruzioni per le stazioni di servizio

Aggiunta al manuale n. 2071/IT

CARATTERISTICHE GENERALI

	125 LI 3 ^a Serie	150 LI 3 ^a Serie	175 TV 3 ^a Serie
Lunghezza massima	1800 mm		
Larghezza massima	700 mm		
Altezza massima	1035 mm		
Altezza minima dal suolo	165 mm		
Passo	1290 mm		
Telaio	Centrale in tubo di acciaio		
Carenatura	In lamiera stampata		
Molleggio anteriore	A bielle oscillanti caricanti due molle elicoidali		A bielle oscillanti ammortizzate caricanti due molle elicoidali
Molleggio posteriore	A carter oscillante ammortizzato caricante due molle elicoidali		
Cavalletto	A due zampe		
Peso proprio a secco (senza accessori)	104 kg	105 kg	110 kg
Capacità totale serbatoio	8,5 litri		
Capacità riserva	0,75 litri		

	125 LI 3 ^a Serie	150 LI 3 ^a Serie	175 TV 3 ^a Serie
Velocità massima (secondo Norme CUNA)			
con pilota sdraiato	77 ÷ 79 km/h	86 ÷ 88 km/h	104 km/h
con pilota seduto	70 ÷ 72 km/h	80 ÷ 82 km/h	91 ÷ 93 km/h
Consumo (secondo Norme CUNA)			
per ogni 100 km a 2/3 - velocità massima	2,1 litri	2,2 litri	2,3 litri
Pendenze superabili			
4 ^a velocità	7%	9%	9%
3 ^a velocità	13%	14%	15%
2 ^a velocità	21%	22%	24%
1 ^a velocità	35%	35%	36%
Motore	Monocilindrico a due tempi raffreddato in corrente d'aria forzata		
Alesaggio	52 mm	57 mm	62 mm
Corsa	58 mm	58 mm	58 mm
Cilindrata	123 cc	148 cc	175 cc
Rapporto di compressione	7.5	7.5	8
Potenza massima al regime di giri/1'	5.5 CV a 5200 giri/min	6.6 CV a 5300 giri/min	8.75 CV a 5300 giri/min
Lubrificazione	A miscela con 2% olio AGIP F.1 2 T	A miscela con 4% olio AGIP F.1 2 T	

	125 LI 3 ^a Serie	150 LI 3 ^a Serie	175 TV 3 ^a Serie
Avviamento.		a pedale	
Carburatore	SH 1/18	SH 1/18	SH 1/20
Regolazione:			
Getto massimo.	99	105	106
Getto minimo	42	45	50
Getto starter	50	50	50
Emulsionatore	Ø 1.5	Ø 1.5	Ø 1.75
Diffusore	Ø 18mm	Ø 18mm	Ø 20mm
Aria massima	125	125	125
Aria minima.	100	100	100
Valvola gas con nicchia	l = 4 mm h = 15 mm	l = 12 mm h = 15 mm	l = 4 mm h = 15 mm
Regolazione vite minimo	1 + 1.5 giri	1 + 1.5 giri	1 + 1.5 giri
Filtro aria	A cartuccia filtrante incorporato nella scatola di aspir.		
Accensione	A volano magnete con bobina A.T. esterna		
Candela	A filettatura lunga (18 mm) - grado termico 225 scala Bosch		Dopo il periodo di rodaggio grado termico 225-240 secondo le condizioni di impiego
Anticipo di accensione	A 23° ± 1° prima del P.M.S.		

	125 LI 3^ Serie	150 LI 3^ Serie	175 TV 3^ Serie
Frizione	A dischi multipli in bagno d'olio		
Trasmissione	A catena a doppia maglia in bagno d'olio		
Cambio	A 4 velocità, tipo ad ingranaggi sempre in presa, alternativamente calettati sull'asse posteriore mediante innesto a corsoio		
Rapporti giri ruota posteriore / giri albero motore			
1^ velocità	1 : 13.94	1 : 13.95	1 : 12.52
2^ velocità	1 : 9.67	1 : 9.00	1 : 8.76
3^ velocità	1 : 7.04	1 : 6.67	1 : 6.30
4^ velocità	1 : 5.65	1 : 5.22	1 : 4.82
Ruote e freni	Intercambiabili		
Ruote	In lamiera stampata, smontabili in due metà		
Cerchioni	Meccanici ad espansione A disco		
Freni anteriori	Meccanici ad espansione		
Freni posteriori	3.5 - 10		
Dimensioni pneumatici	kg/cm ² 0.9		
Pressione pneumatico anteriore	kg/cm ² 1.25		
Pressione pneumatico posteriore (solo guidatore)	kg/cm ² 2.25		
Pressione pneumatico posteriore (guid. + passeg.)			

Controllo dell'assorbimento dell'impianto (175 TV - Volano a 6 poli)

Distaccare il cavo del circuito di utilizzazione dalla batteria ed inserire l'amperometro fra questo ed il morsetto positivo della batteria, collegando il polo positivo dello strumento al positivo della batteria ed il negativo dello strumento al cavo del circuito di utilizzazione.

Ruotare la chiave in posizione di marcia notturna (luci di posizione accese) e controllare che l'assorbimento dell'impianto sia compreso fra 0,9 A e 1,1 A.

Controllo della corrente di carica (175 TV - Volano a 6 poli)

Distaccare il cavo del circuito di utilizzazione dalla batteria ed inserire l'amperometro fra questo ed il morsetto positivo della batteria, collegando il positivo dello strumento al cavo del circuito di utilizzazione ed il negativo dello strumento al morsetto positivo della batteria.

La corrente di carica a 5.000 giri/min. del motore (pari a 3/4 di acceleratore), deve avere i seguenti

valori :

- marcia diurna 1,2 Amp. circa
- marcia notturna 2 Amp. circa

Controllo corrente inversa (175 TV - Volano a 6 poli)

L'operazione si esegue a motore fermo e commutatore luci in posizione 0.

Distaccare dalla batteria il cavo del circuito di utilizzazione ed inserire il milliamperometro fra questo ed il morsetto positivo della batteria, collegando il polo positivo dello strumento al morsetto positivo della batteria ed il negativo dello strumento al cavo di utilizzazione.

La corrente di ritorno deve essere nulla.

Prove di isolamento e continuità

Queste prove si eseguono inserendo il megahmetro fra gli attacchi del circuito in esame. Se il circuito è efficiente si dovrà avere continuità. Lasciando invariata la posizione di uno dei cavi del megahmetro, collegare l'altro cavo alla massa del circuito; si dovrà avere un buon isolamento.

NUOVA LAMBRETTA 175/TV - 3^a SERIE

Segnaliamo le differenze tecniche di alcuni particolari della nuova Lambretta 175/TV - 3^a serie rispetto al tipo precedente.

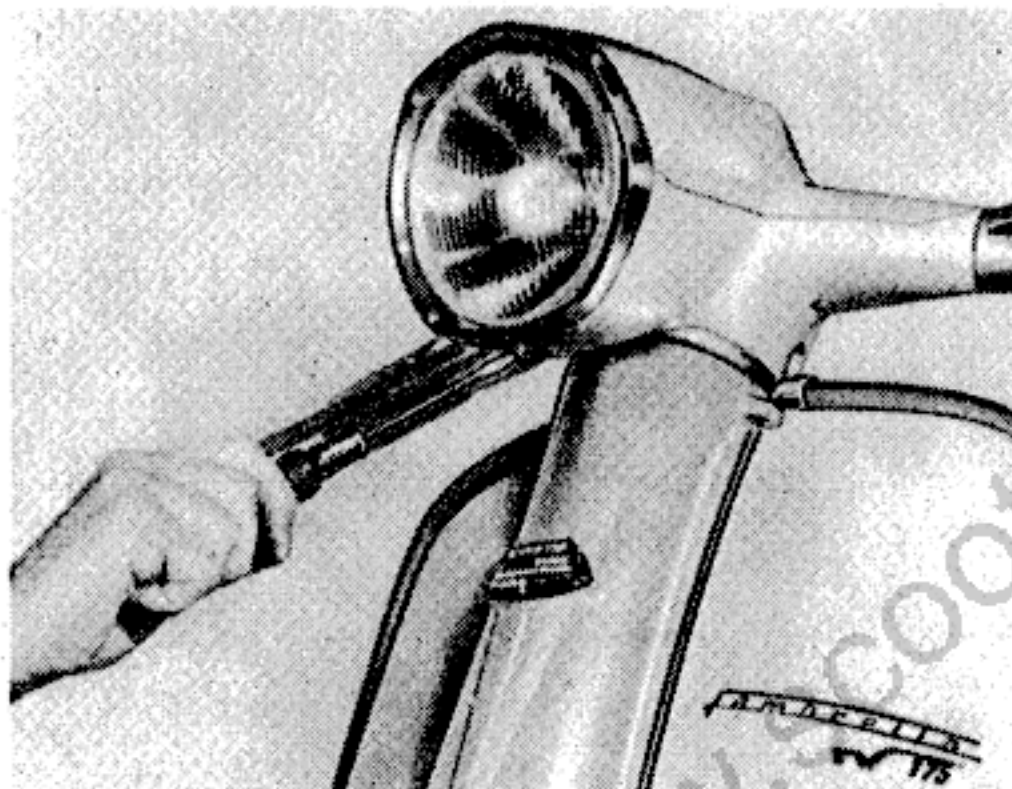


Fig. 1

CARROZZERIA

Il parafango anteriore è realizzato in poliglas GRR. Questo materiale rispetto alla lamiera metallica presenta numerosi vantaggi come la leggerezza, la maggiore elasticità e resistenza agli urti, l'impossibilità di subire piccole ammaccature e la maggiore resistenza agli agenti atmosferici.

Per i ritocchi di verniciatura di questo particolare si procederà come per le parti in lamiera.

FANALE ANTERIORE

Il fanale anteriore, la cui forma è stata modificata, ha ora un nuovo sistema di regolazione. Il complesso vetro-parabola può infatti essere orientato agendo sulla vite posta nella parte inferiore del faro come illustrato in figura. Questa regolazione permette lo spostamento verticale del fascio luminoso.

CARBURATORE

Su questo tipo di Lambretta è montato il carburatore Dell'ORTO SH 1/20 del tipo automatico simile ai carburatori SH 1/18 montati sulle Lambretta 125 e 150 LI - 3^a serie.

La sola differenza rispetto a questi ultimi è, oltre alle diverse dimensioni dei getti e del diffusore, la riduzione dell'avandiffusore.

Circa i vantaggi di questo nuovo tipo di carburatore rispetto al tipo precedente ci rimettiamo alla pagina n° 12.

FRENO ANTERIORE A DISCO

Questa innovazione presenta innumerevoli vantaggi soprattutto se si considera che la Lambretta 175/TV è un veicolo essenzialmente veloce. Il freno a disco conferisce infatti una maggiore sicurezza alle alte velocità mentre evita ogni pericolo di bloccaggio a velocità minori garantendo sempre una frenatura dolce e sicura. Inoltre la sostituzione completa delle pastiglie è un'operazione che si può effettuare con la massima semplicità ad una spesa alquanto ridotta.

Il freno a disco può essere schematizzato come in figura. Esso è costituito da un disco centrale A che ruota solidale al mozzo e quindi alla ruota anteriore e da due pastiglie B e C che serrano il disco durante la frenatura. La pastiglia B è mobile ed è comandata dalla leva esterna. La pastiglia C è fissa sul piatto porta pastiglie. Durante la frenatura la pastiglia B preme contro il piatto. Quest'ultimo si spo-

sta lateralmente e viene a sua volta premuto contro la pastiglia fissa C. Lo spessore di ferro sulle pastiglie è di circa 5 mm. E' bene sostituire le pastiglie quando detto spessore si è ridotto di 2 mm, circa.

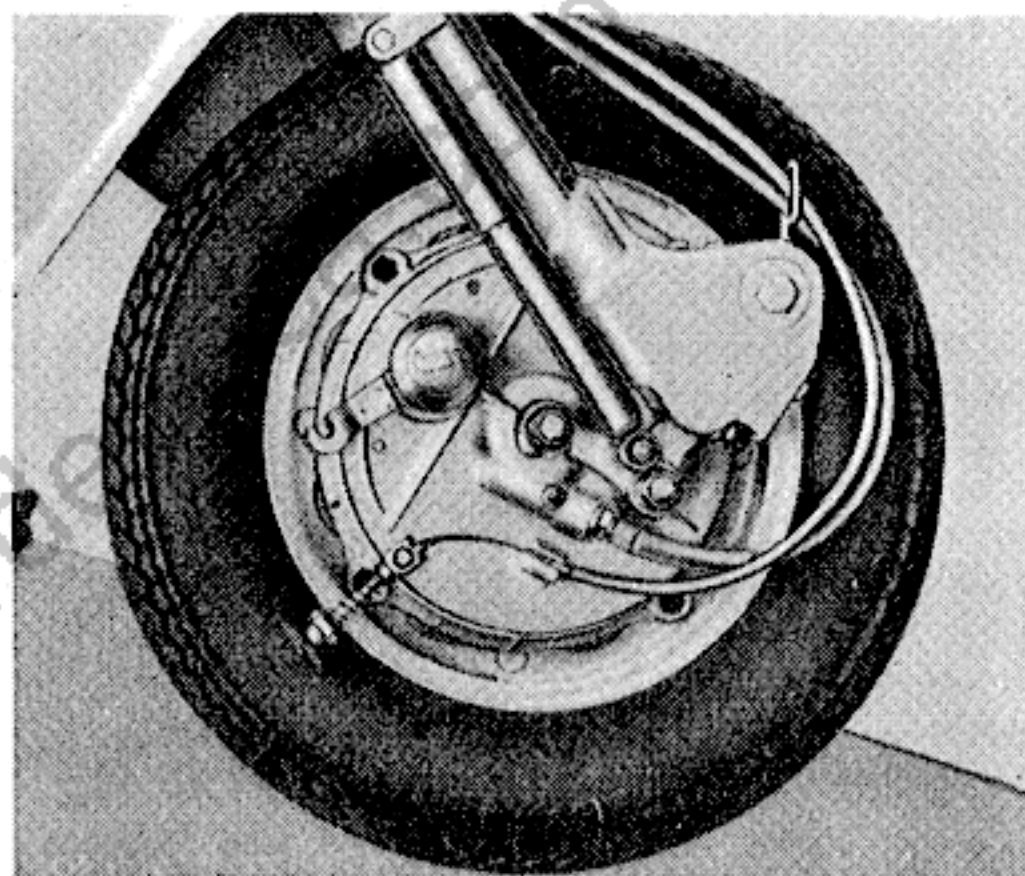


Fig. 3

Per la registrazione del freno a disco si procede regolando la vite posta in corrispondenza della leva di comando. Quando questa regolazione è stata effettuata più volte e la leva di comando rimane eccessivamente ruotata rispetto alla sua normale posizione, si deve procedere nella maniera seguente:

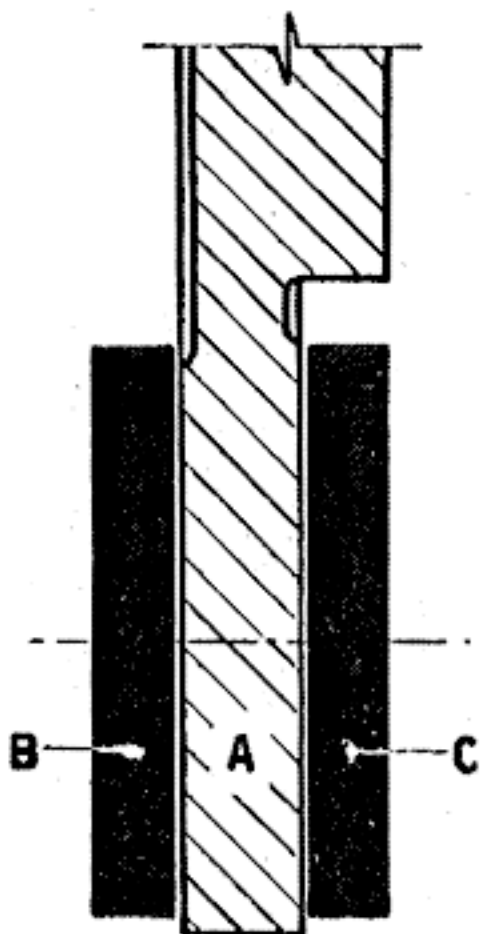


Fig. 2

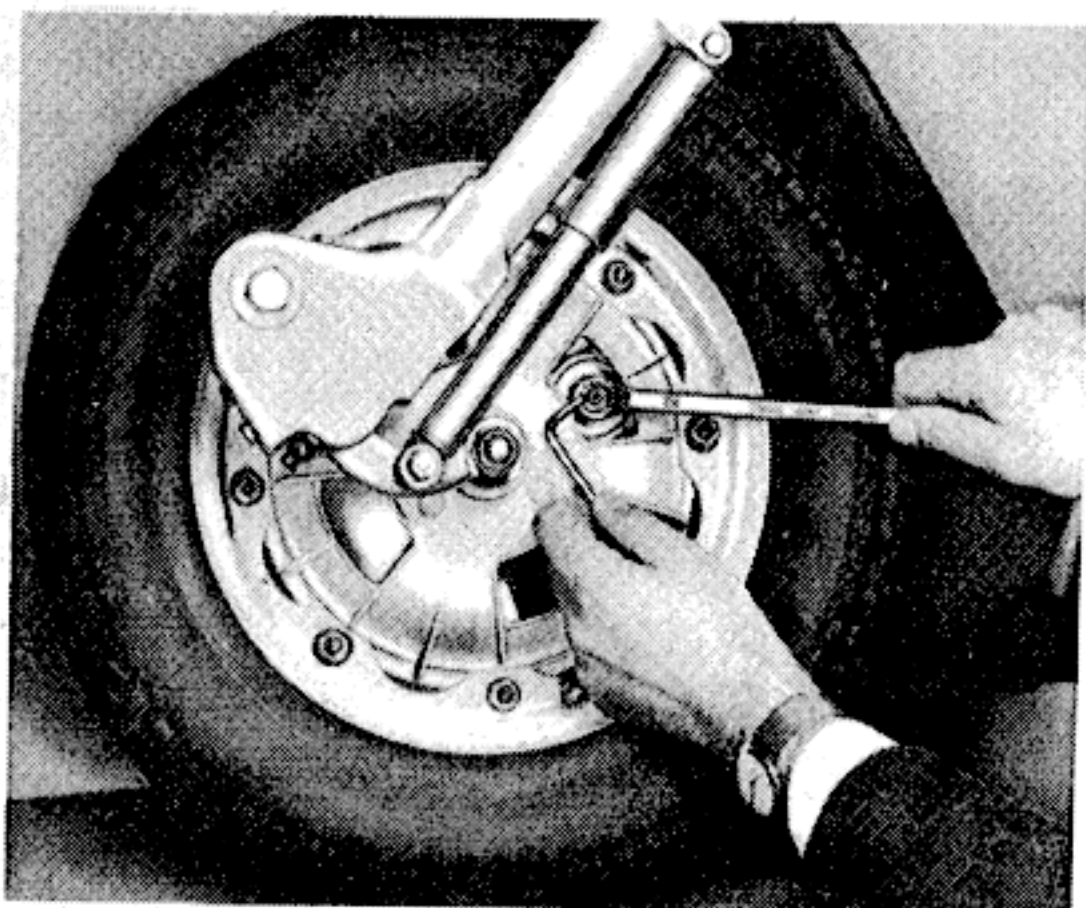


Fig. 4

- sganciare completamente il cavo di comando dalla leva posta sul piatto porta pastiglie come illustrato in figura 3;
- allentare il dado con una chiave a stella (vedi figura 4) sul lato della pastiglia fissa e, agendo sulla vite interna al dado, con una chiave per interni da 4 mm serrare completamente detta vite;
- effettuato il serraggio ruotare indietro di un giro la vite e bloccarla nuovamente per mezzo del dado. A questo punto la pastiglia fissa è nuovamente bloccata;

- riagganciare il cavo di comando alla rispettiva leva e a mezzo del bottone filettato di regolazione si metta nuovamente in tensione il cavo. La frenatura deve avere inizio non appena si aziona la leva del freno sul manubrio.

SILENT BLOCK

Per diminuire le vibrazioni trasmesse dal motore al telaio, è stato montato un nuovo tipo di silent block come illustrato nelle figure 5 e 6.

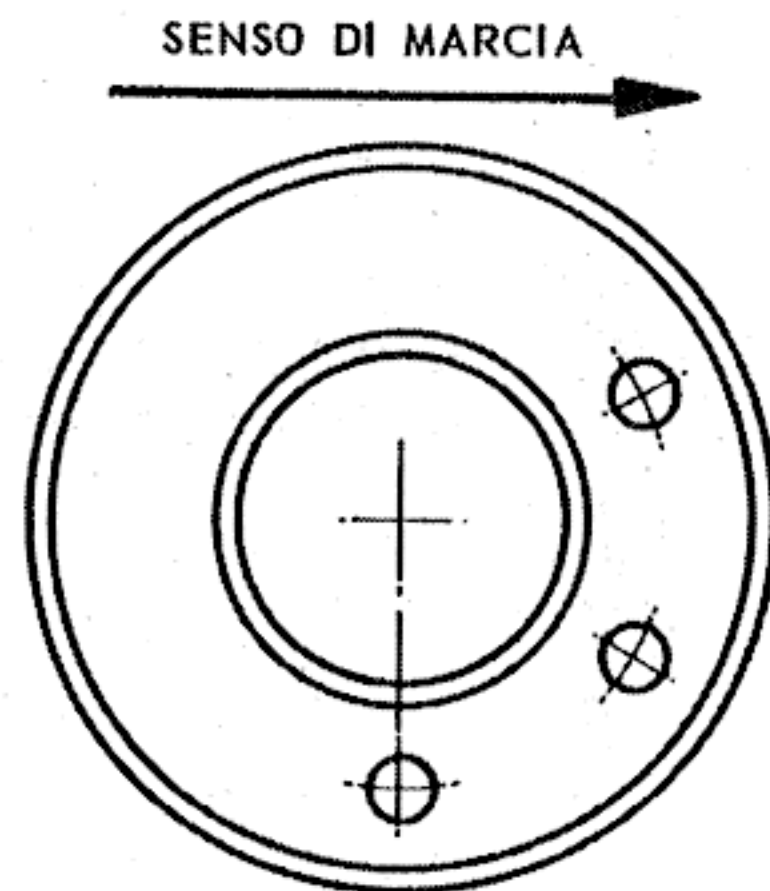


Fig. 5

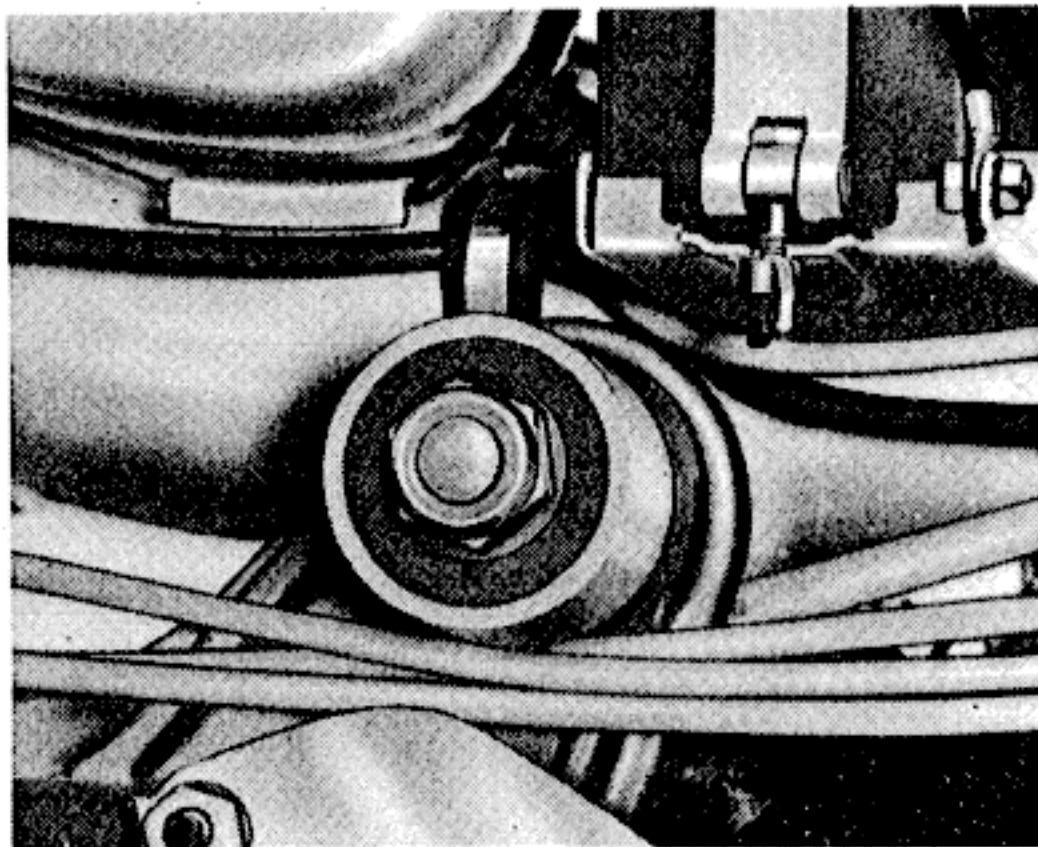


Fig. 6

Con questo nuovo modello vengono pertanto ad essere sensibilmente ridotte, in particolare alle alte velocità, tutte le vibrazioni.

Il perno di attacco del motore al telaio è stato allungato e i silent blocks sono montati a sbalzo rispetto alle orecchie di sostegno del motore.

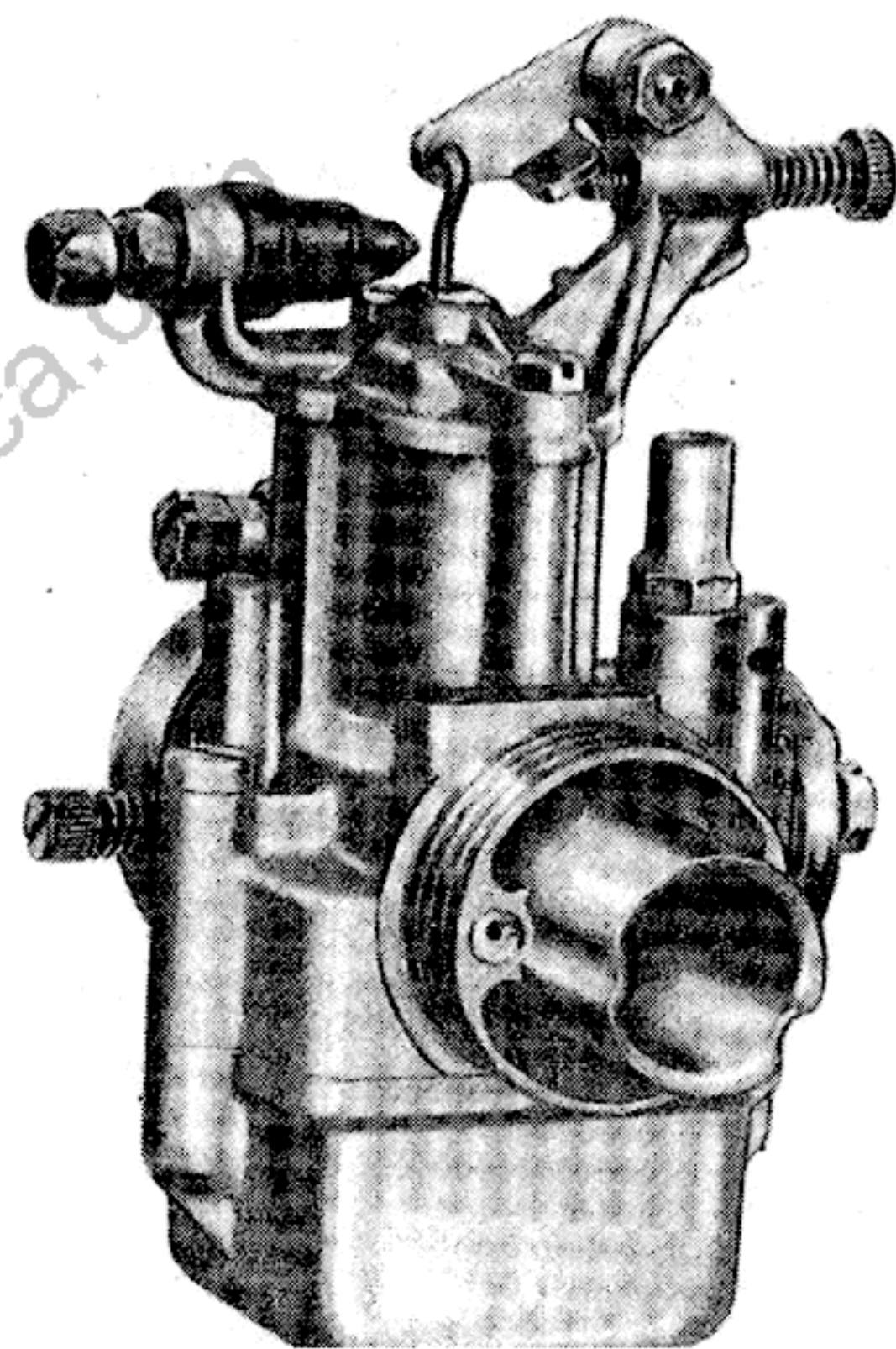
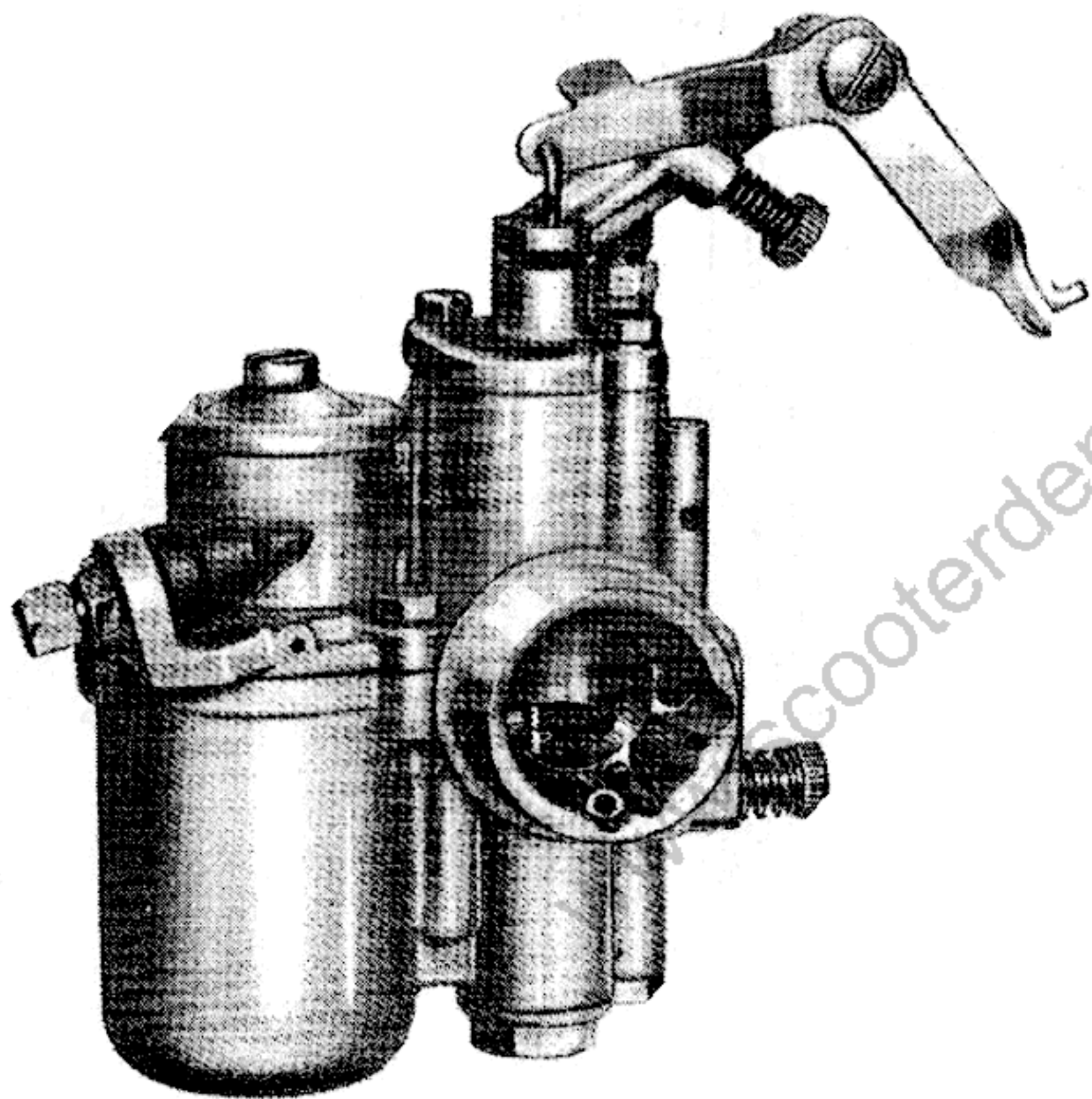
Si osservi che sulla gomma del nuovo silent block sono praticati tre fori. Detti fori hanno lo scopo di modificare il comportamento elastico dell'attacco. Pertanto il silent block deve essere montato con una orientazione ben definita. Un foro deve risultare infatti orientato verso il basso mentre gli altri due devono essere orientati verso la parte anteriore del veicolo.

N.B. *I silent blocks non devono essere lavati con benzina o petrolio, nè bagnati con olio, perchè sotto l'azione di tali liquidi, la gomma è soggetta a deterioramenti e perde la sua azione elastica.*

NUOVO CARBURATORE SH 1/18

E' stato introdotto nella nuova produzione di serie della Lambretta da 125 e 150 cc, un nuovo tipo di

carburatore Dell'Orto della Serie SH e precisamente il modello SH 1/18.



Questo nuovo modello si differenzia dal tipo precedente per le caratteristiche qui riportate:

- la valvola è costituita da una saracinesca piana nella quale è ricavata una nicchia che permette l'automaticità del carburatore; detta nicchia è stata dimensionata in base alla cilindrata dei vari tipi. Lo spillo conico del tipo precedente è stato eliminato e con ciò vengono ad essere evitati gli inconvenienti derivanti dall'usura di esso;
- il galleggiante è posto sotto la camera di miscelazione ed agisce con moltiplicazione di sforzi assicurando una migliore tenuta dell'astina conica che è munita all'estremità di una punta in gomma;
- il minimo e lo starter sono indipendenti dalla regolazione del getto principale. Avvitando la vite di regolazione del minimo la miscela diventa più povera; detta regolazione non influisce sulla miscelazione del getto principale;
- l'apertura e la chiusura dello starter vengono realizzate come nel tipo precedente e cioè mediante il movimento di un pistoncino comandato da chiavetta esterna; è bene **assicurarsi che a starter chiuso il pistoncino sia a fine corsa ed il filo di comando dello starter non sia in tensione, mentre a starter aperto il pistoncino resti sollevato di**

circa 5 ÷ 6 mm;

- i tre getti sono facilmente accessibili per eventuale pulizia con aria compressa e sono stati riuniti nella vaschetta inferiore, come illustrato nelle figure sottostanti.

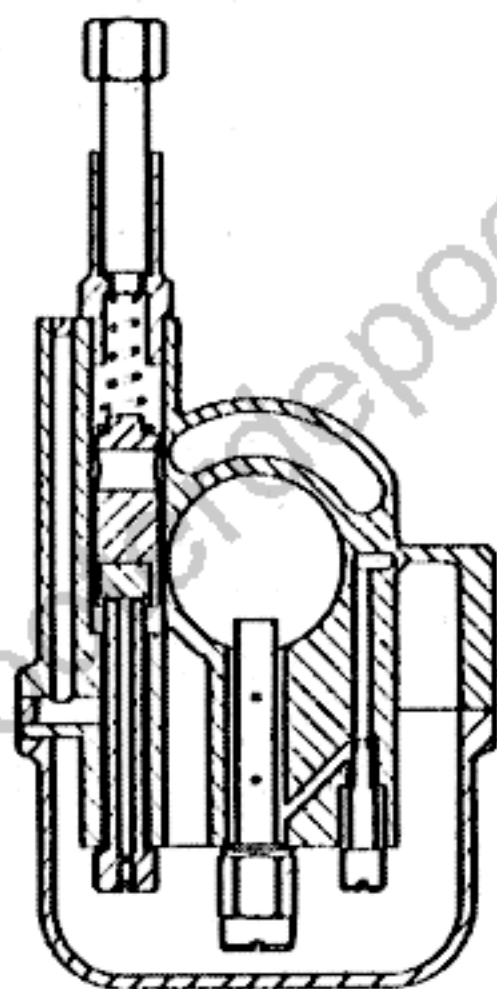


Fig. 9

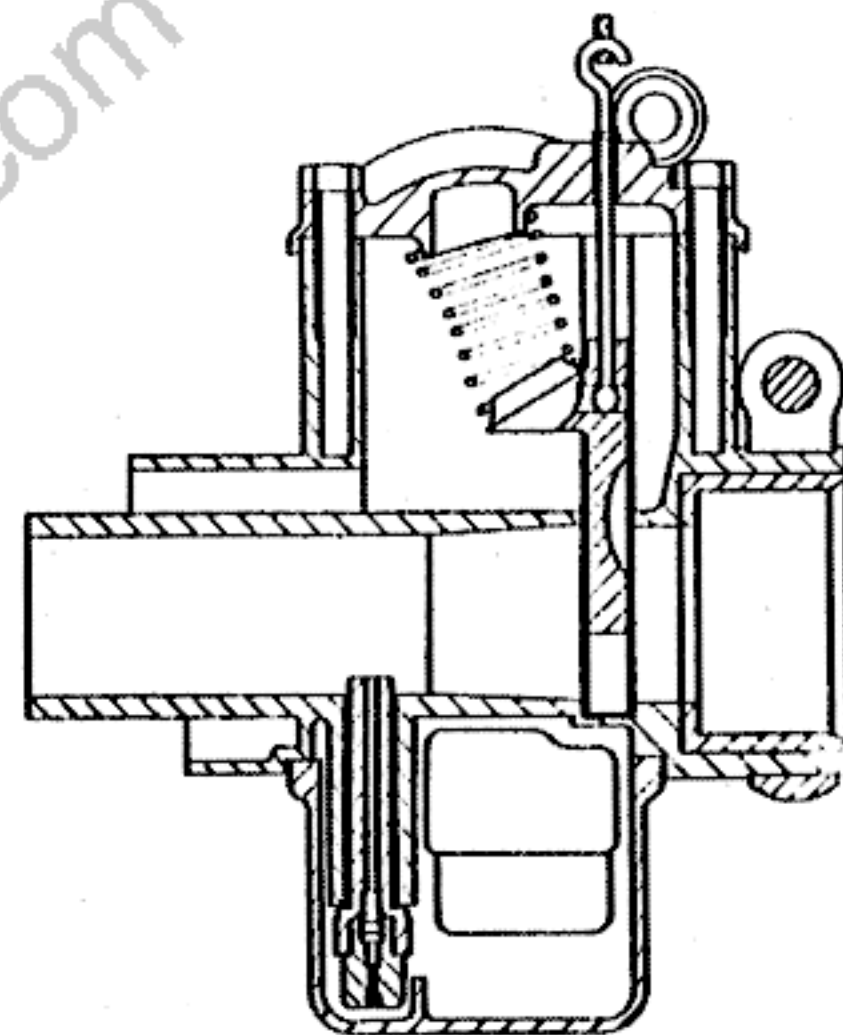


Fig. 10

Per un perfetto funzionamento del nuovo carburatore è consigliabile che non vengano alterate le caratteristiche dei particolari ad esso strettamente connessi come la bocchetta di aspirazione aria, il filtro, il tubo e la marmitta di scarico.