

**Lambretta 125 *ml***

**USO E MANUTENZIONE**





## PRESENTAZIONE

Siete ora in possesso di un "motor-scooter Lambretta".

Vedrete confermata dall'uso e dall'esperienza la bontà del materiale impiegato, la perfetta rispondenza alle necessità alle quali tale motoveicolo può sopperire, l'accurata esecuzione di tutti i particolari ed in definitiva la conferma di quanto "Lambretta" prometteva.

Viaggerete ora sul motor-scooter "Lambretta" e riceverete certamente la sensazione già da molti provata di avere trovato finalmente il mezzo di trasporto che cercavate.

Proverete ora anche Voi, viaggiando su di un motor-scooter "Lambretta", quella soddisfazione che deriva dall'essere certi di avere acquistato quanto di meglio Vi si offriva e dalla sicurezza di avere al Vostro servizio un mezzo di basso costo e di alto rendimento.

"Lambretta" è un mezzo di locomozione popolare che è stato studiato per renderlo accessibile alla grande massa del pubblico senza distinzione di età.

"Lambretta" non è un mezzo dalle caratteristiche spinte e di eccessiva velocità, ma è bensì un mezzo utilitario, pratico, comodo, riposante.

Chi adopera "Lambretta" per portarsi dalla propria abitazione al luogo di lavoro, chi dovrà sbrigare affari che richiedano spostamenti in città o nell'ambito di medie distanze, chi vorrà fare del turismo con poca spesa, e senza pretesa di velocità, troverà in "Lambretta" un amico fedele e sicuro.

"Lambretta" è comoda, maneggevole, facile nei comandi, buona nella ripresa, ottima nelle salite, economica, silenziosa.

Questo libretto si propone di fornire, in modo succinto, le informazioni necessarie, i consigli e le istruzioni per il corretto uso, la messa a punto e la manutenzione di "Lambretta".

Nei casi non previsti in questo libretto, è utile che gli interessati si rivolgano direttamente ai nostri Commissionari che saranno molto lieti di poter mettere a disposizione il contributo della loro esperienza, così come lo saranno gli uffici competenti della nostra Società, i cui specialisti potranno in ogni momento dare chiarimenti e consigli.



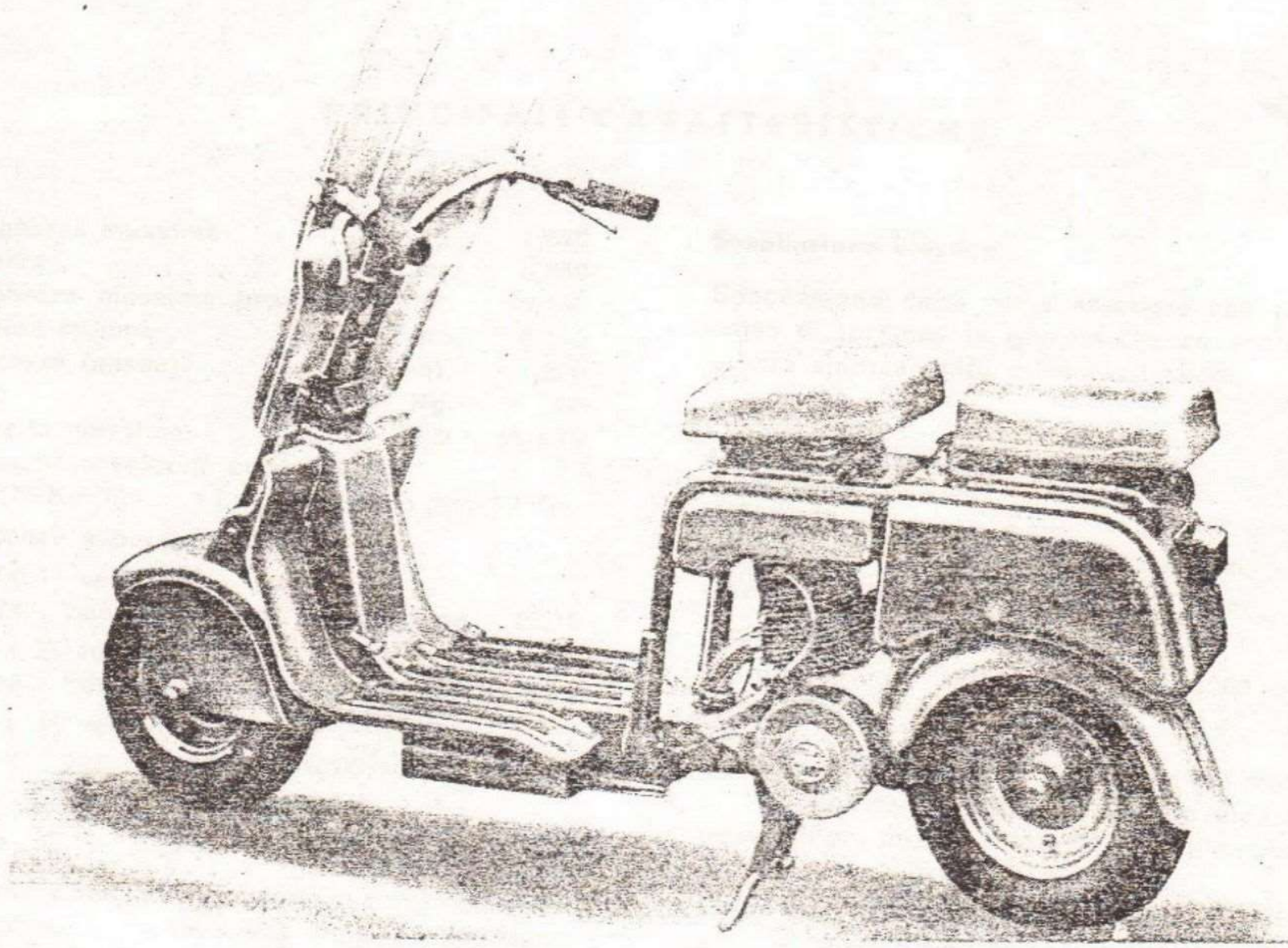


Fig. 1



## PRINCIPALI CARATTERISTICHE

Lunghezza massima . . . . .	mt.	1,620
Altezza . . . . .	mt.	0,880
Larghezza massima (manubrio)	mt.	0,650
Altezza minima . . . . .	mt.	0,100
Interasse (passo) . . . . .	mt.	1,220
Peso . . . . .	circa Kg.	60
Velocità massima . . . . .	Km h	65 ÷ 70

Consumo a velocità economica  
(45 Km h) . . . 1 litro di miscela ogni 50 Km.

Pendenze superabili:

in 1<sup>a</sup> velocità

24" con rapporto di trasmissione 1:12,30

in 2<sup>a</sup> velocità

18" con rapporto di trasmissione 1: 6,12

in 3<sup>a</sup> velocità

12" con rapporto di trasmissione 1: 4,17

### Telaio

In lamiera stampata con forte sezione resistente che consente la massima rigidità eliminando ogni vibrazione.

### Sospensione elastica

Sospensione della ruota anteriore con manico di torsione in gomma che consente un ottimo smorzamento delle oscillazioni.

### Motore monocilindrico a due tempi

Cilindrata . . . . .	c.c.	125
Alesaggio . . . . .	mm.	52
Corsa . . . . .	mm.	58
Rapporto di compressione . . . . .		1:6
N.° giri max di utilizzazione . . . . .		4200 ÷ 4500
Potenza max . . . . .	CV	4,30

L'andamento della curva di potenza del motore di "Lambretta" è stato studiato in modo da ridurre il più possibile la necessità di cambiare le marce.

Cilindro in ghisa speciale - Testa in lega leggera - Pistone stampato in lega leggera - Biella in acciaio ad alta resistenza con cuscinetto di

testa su rullini - Albero motore scomponibile montato su cuscinetti a sfere - Raffreddamento ad aria - Accensione con volano magnetico con regolazione dell'anticipo da fermo.

### **Frizione**

A dischi multipli in bagno d'olio con comando a mano.

### **Cambio di marcia**

A tre velocità, con comando a pedale dopo preventivo sbloccaggio della frizione. Un dispositivo speciale, inserito nel gruppo cambio frizione, impedisce che si possa cambiare marcia senza disinnestare la frizione. Ingranaggi in acciaio ad alta resistenza.

### **Trasmissione**

Diretta alla coppia conica posteriore con barra di torsione parastrappi in acciaio speciale.

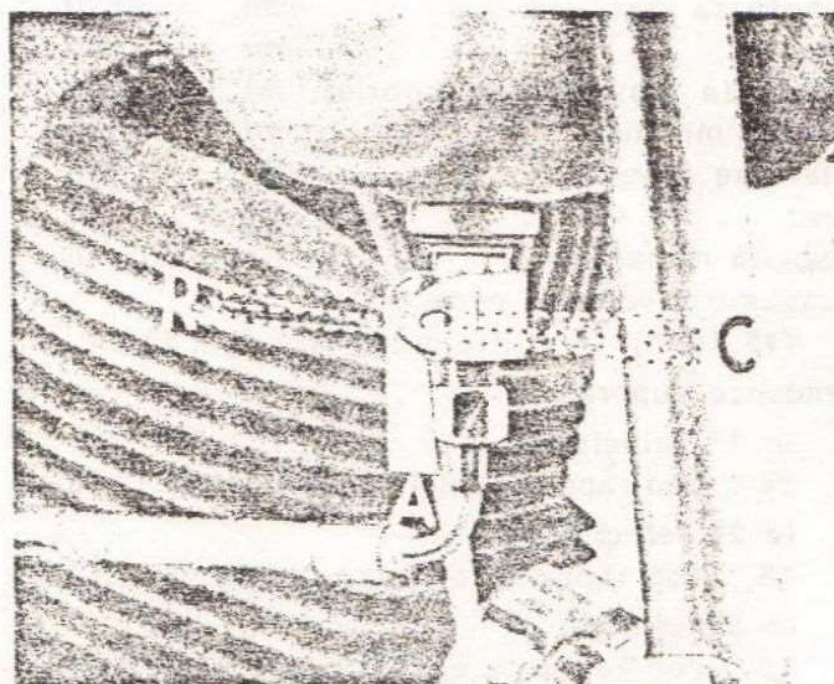
### **Avviamento**

A pedale.

### **Serbatoio**

Capacità di 6 litri, più litri 0,8 di riserva. Rubinetto a tre vie.

*Fig. 2*



La figura qui accanto (fig. 2) illustra le tre posizioni del manettino:

- C chiuso
- A aperto
- R riserva



### **Lubrificazione**

A sbattimento tanto nella scatola cambio che nella scatola della coppia conica posteriore. Appositi tappi ne determinano il livello.

### **Ruote**

In lamiera stampata, intercambiabili. Pneumatici da 3,5" 7"; pressione di gonfiaggio 0,8 - 1.- Kg cmq. per quello anteriore; 1,8 - 2.- Kg cmq. per il posteriore.

### **Freni**

A tamburo con comando a mano sulla ruota anteriore ed a pedale sulla ruota posteriore.

### **Illuminazione**

A mezzo volano magnete con fanale anteriore biluce e fanalino posteriore con catarifrangente.

### **Carburatore**

Dell'Orto tipo MA 16 - diffusore 16 - getto normale 65.

### **Attrezzi**

1 chiave fissa multipla  
1 chiave a tubo doppia  
1 cacciavite

### **Accessori**

Sella posteriore applicata mediante 4 fascette con vite al telaio tubolare solidale al coperchio del bauletto.

Parabrezza in plexiglas applicato, mediante due fascette con perno a vite ed un attacco pure con vite, al manubrio.



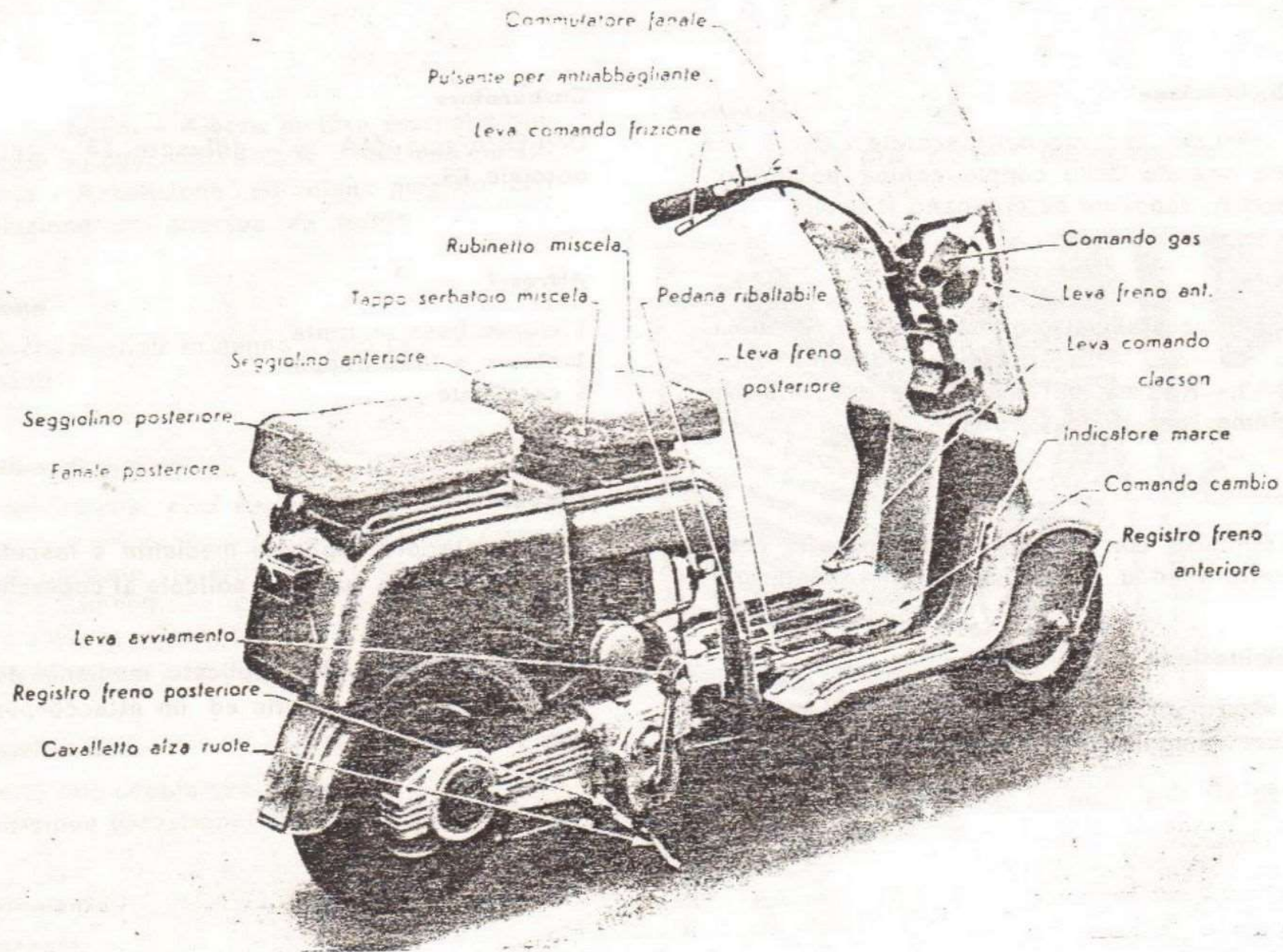


Fig. 3



## CONSIGLI PER L'USO DI LAMBRETТА

"Lambretta", come si è detto in precedenza, 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.

Vogliamo comunque trascrivere qui di seguito alcune norme ed anche qualche consiglio.

### Serbatoio e carburante

Per accedere al serbatoio occorre ribaltare il sellino anteriore svincolandolo dall'apposito chiavistello di fermo.

Si raccomanda l'impiego di buona benzina auto miscelata con olio minerale fluido nelle seguenti proporzioni: olio minerale 7% per i primi 500 Km., nella misura del 5% successivamente.

Miscelare bene l'olio nella benzina per avere una buona carburazione. Il misurino che è nel serbatoio corrisponde a cmc. 50 (5% di un litro).

È opportuno agitare la miscela nel serbatoio prima dell'uso del motor-scooter.

Non alimentare assolutamente il motore con

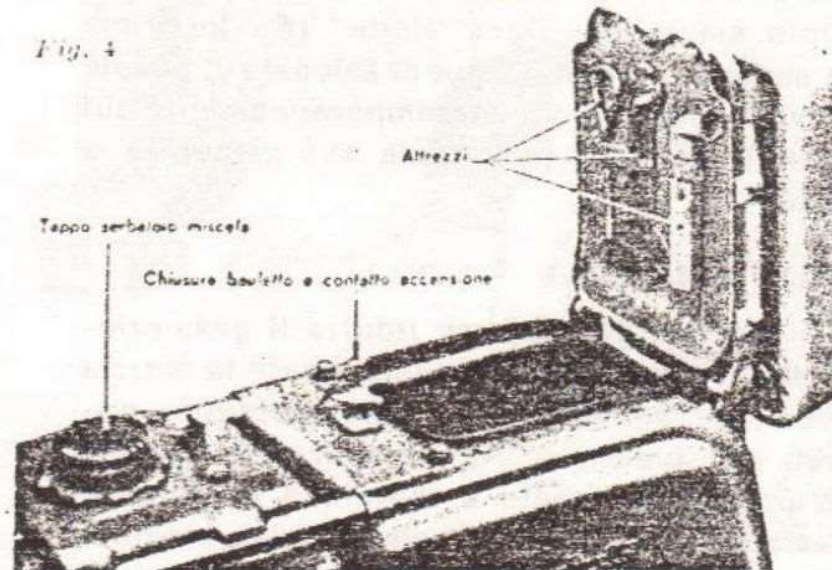
benzina non miscelata o miscelata in proporzioni inferiori alle prescrizioni.

Aprire il rubinetto e verificare che la miscela arrivi al carburatore. Se necessario premere il pulsante del carburatore perchè affluisca sufficiente benzina nella camera del galleggiante.

### Lubrificazione

Verificare che l'olio lubrificante per il cambio e la coppia conica posteriore sia al livello

Fig. 4





giusto. Si consiglia per il lubrificante un buon olio minerale auto semi-denso nella stagione fredda ed un buon olio minerale auto denso nella stagione calda.

### **Avviamento**

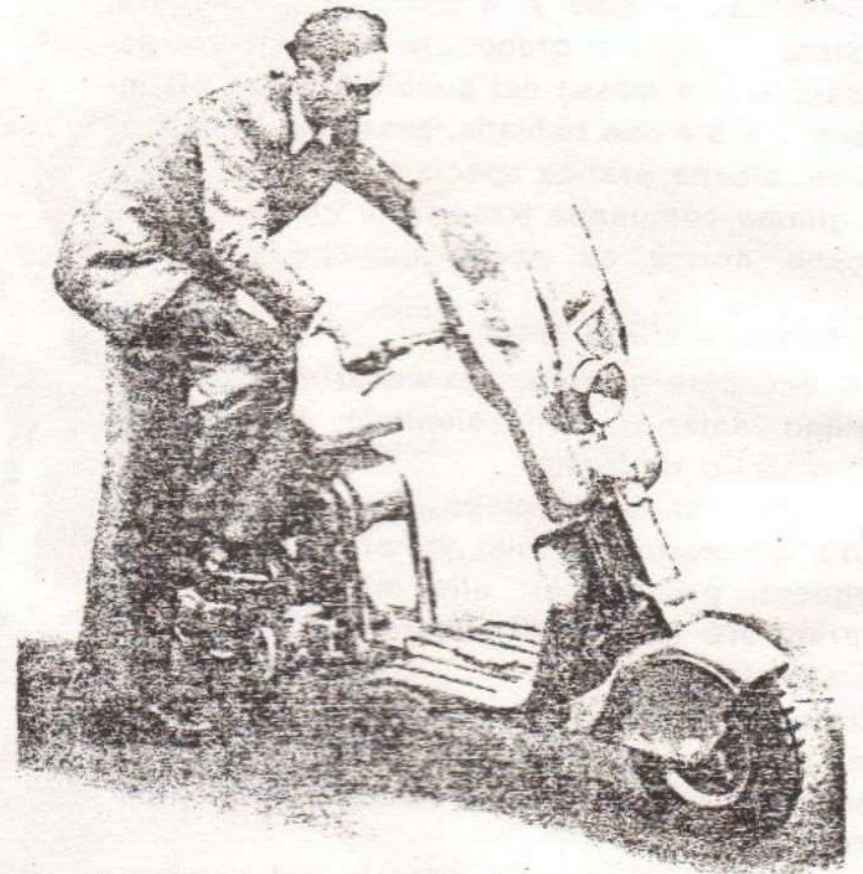
Innestare la chiave del bauletto per stabilire l'accensione.

Limitare l'entrata dell'aria nel carburatore abbassando la levetta con tasto zigrinato applicata sul coperchio del carburatore stesso. Assicurarsi, sull'apposito indicatore, che il cambio sia in posizione "folle" (fra la prima e la seconda velocità); quindi azionare il pedale di avviamento agendo contemporaneamente sul comando del gas (manopola sul manubrio a destra).

### **Cambio delle marcé**

Per il cambio delle marce ridurre il gas, azionare la leva della frizione ed innestare la marcia dolcemente, *senza colpi e con pressione costante del piede*. A marcia innestata accelerare progressivamente il motore e contemporaneamente lasciare dolcemente la frizione. Dopo un po' di pratica queste operazioni

Fig. 5





riusciranno facilmente. Ricordare che un dispositivo speciale impedisce il cambio delle marce se non è stata disinnestata la frizione: avere cura di 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.

Per innestare la prima marcia premere col piede sul pedale in avanti, cioè nel senso della marcia, sul lato del pedale indicato col segno "—".

Per passare dalla prima alla seconda velocità premere col piede sul pedale nel lato indicato col segno "—" (in senso inverso alla marcia) e, per passare dalla seconda alla terza velocità, ulteriormente in senso inverso alla marcia, sempre sul lato indicato col segno "—", dopo aver innestato la seconda.

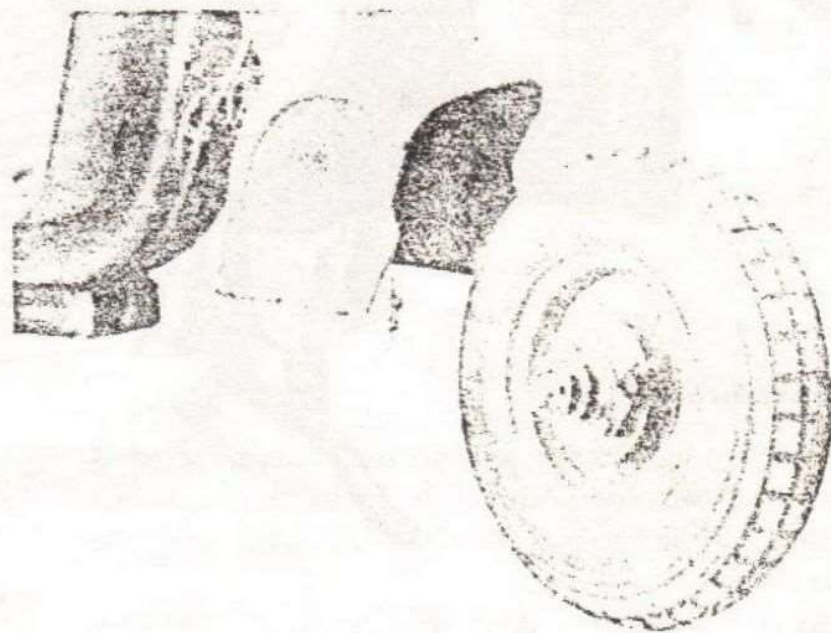
Per i cambiamenti inversi (dalla terza alla seconda e dalla seconda alla prima velocità) occorre premere sul pedale nel senso della marcia (sul lato indicato col segno "—").

Per portare il cambio dalla prima velocità a "folle" occorre portare il pedale a metà corsa fra la prima velocità e la seconda velocità.

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.

### **Pneumatici**

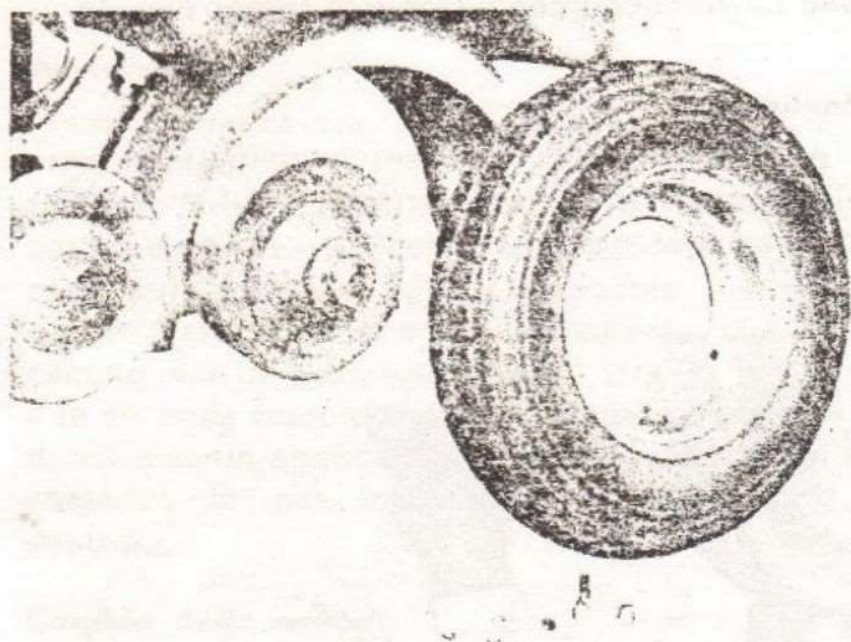
I pneumatici debbono essere sgonfiati prima di smontare le ruote e verranno gonfiati dopo il loro montaggio.





Le figure 6 e 7 dimostrano come si smontano le due ruote.

Fig. 7



### **Carburatore**

Non richiede nessuna registrazione poiché il getto è tarato per soddisfare tutte le esigenze; qualora si ostruisse il getto, basterà svitarlo e pulirlo.

L'afflusso dell'aria per ottenere il minimo,

viene regolato agendo sulla vite inclinata applicata esternamente al carburatore.

È consigliabile che per i periodi nei quali "Lambretta" rimane inoperosa, naturalmente se trattasi di tempo abbastanza lungo, non vi sia miscela nel carburatore ad evitare che la naturale separazione dell'olio dalla benzina provochi l'ostruzione del getto. Comunque, dovendo utilizzare "Lambretta" dopo un periodo piuttosto lungo di riposo, sarà bene agitare la miscela nel serbatoio.

### **Varie**

Durante i primi 500 Km. di marcia non forzare il motore e viaggiare ad una media di 45-50 Km h. Dopo i primi 500 Km. è bene sostituire l'olio del cambio e della coppia conica posteriore. Nelle salite ripide e con poca benzina nel serbatoio è consigliabile aprire il rubinetto della riserva per avere un regolare afflusso della benzina al carburatore.

Per arrestare il motore togliere la chiave dalla serratura del bauletto.

Non far funzionare a lungo il motore tenendo la macchina ferma e questo dato che è facile fermarlo e riavviarlo.







### Dopo 2000 Km.

1) cambiare l'olio tanto nella scatola del cambio quanto in quella della coppia conica posteriore, levando i tappi C previo riscaldamento del motore onde facilitare lo scarico dell'olio; il riempimento va fatto fino che dai tappi A esca olio;

2) lubrificare la sospensione anteriore, la ruota anteriore e l'alberino di comando del freno posteriore a mezzo degli ingrassatori a sfera (indicati nella fig. 9 con I);

3) pulire la feritoia della marmitta di scarico per togliere eventuali incrostazioni.

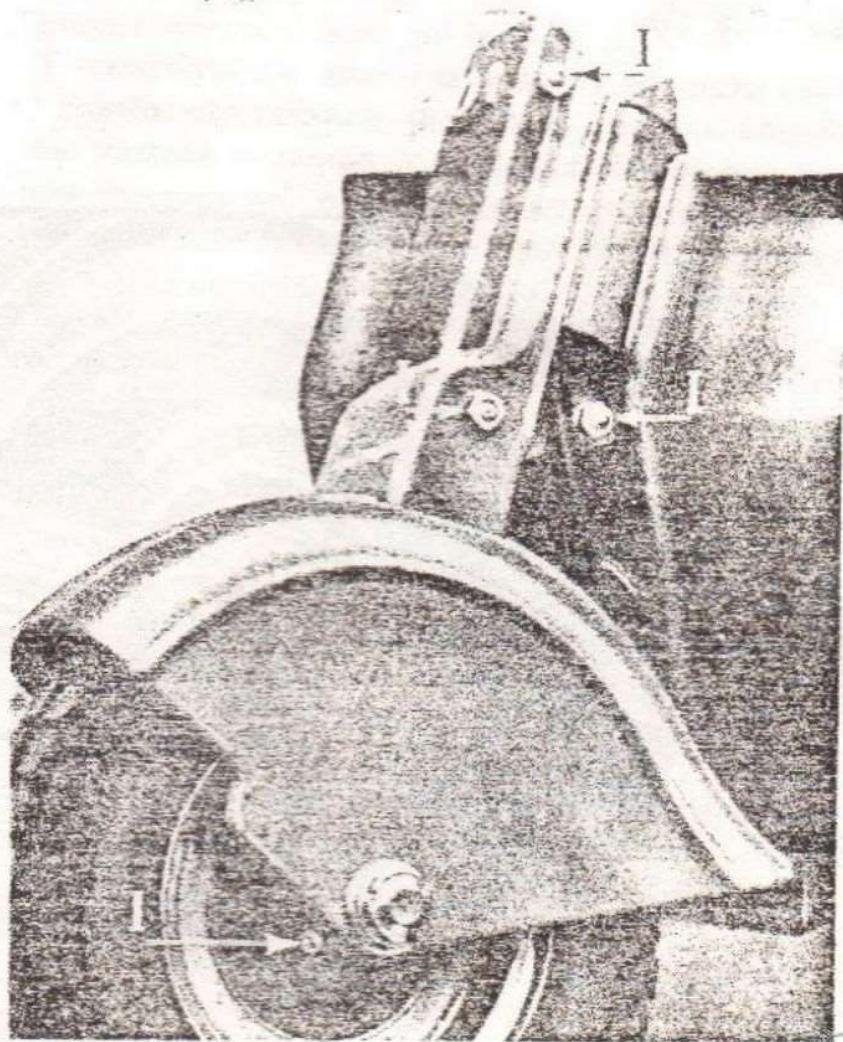
### Dopo 3000 Km.

Smontare e pulire il carburatore per togliere ogni deposito di impurità che possa essersi formato.

### Dopo 5000 Km.

Smontare il motore e togliere le incrostazioni nella testa del pistone, nella testina e nelle luci di scarico.

Fig. 9





### Registrazione cambio

Staccare il tirante T1 (fig. 10) e procedere alla regolazione del tirante T, in modo che la leva L non abbia gioco; porre quindi le due leve L ed L1 nelle posizioni che assumono quando è innestata la seconda marcia e registrare il tirante T1.

### Freni

Debbono essere usati sempre dolcemente. Per la loro registrazione, allo scopo di graduare l'azione frenante, regolare opportunamente i registri G (fig. 10).

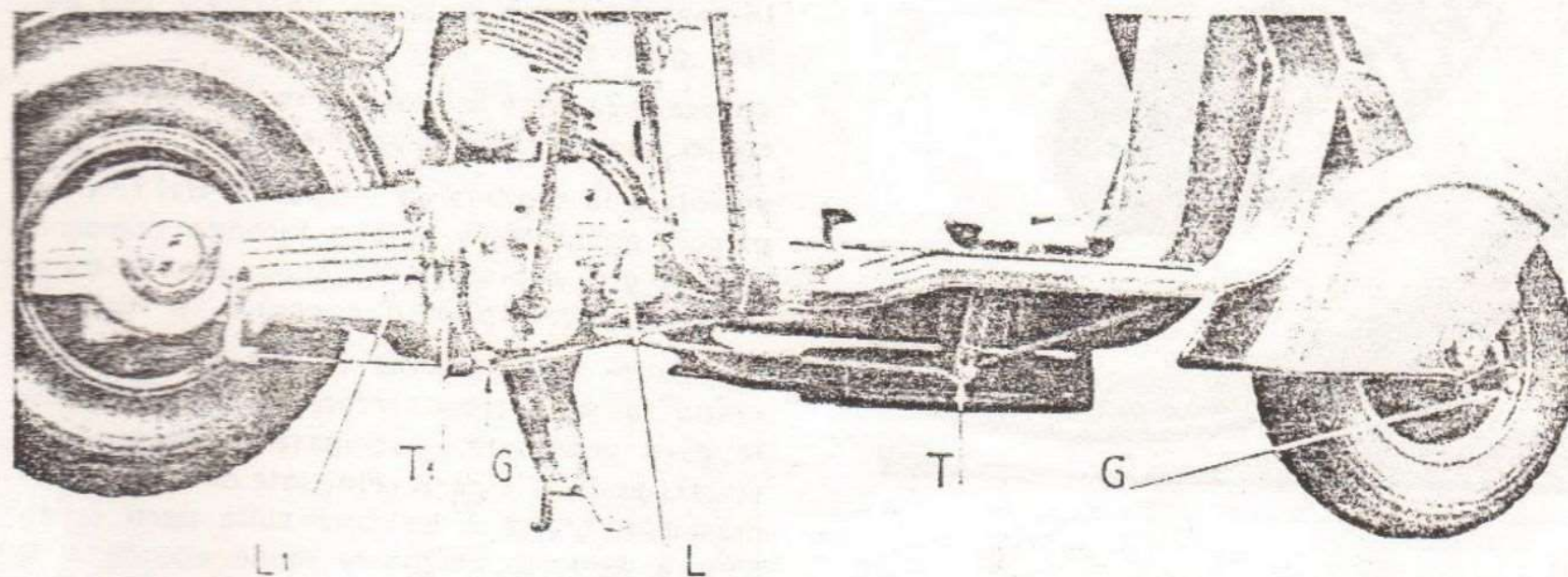
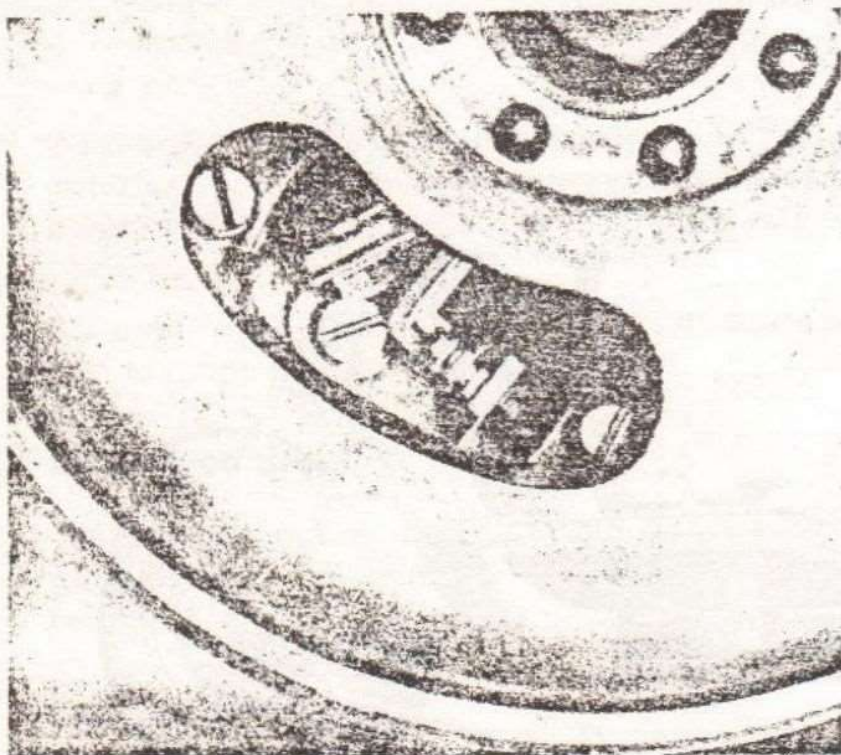




Fig. 11



### Accensione

Per la messa a punto dell'accensione accedere al volano magnete togliendo la cuffia di protezione e verificare che la distanza fra le puntine del ruttore sia compresa fra 0,4 - 0,5 mm. (fig.11). L'accensione ha un anticipo di 26°.

### Varie

In caso di lunga inattività, effettuare una pulizia generale:

sollevare da terra le ruote, in modo che i pneumatici non tocchino il pavimento;

smontare la candela ed introdurre dal foro un piccolo quantitativo di olio facendo compiere qualche giro al pistone allo scopo di distribuire un velo protettivo di olio contro la ruggine.

Per pulire esternamente il motore di "Lambretta" usare petrolio; lavare invece con acqua le parti verniciate. Asciugare il motore con stracci puliti e le parti verniciate con pelle scamosciata. L'uso di petrolio sulle parti verniciate è dannoso poichè le rende opache e le deteriora rapidamente.







**INNOCENTI**

**SOCIETÀ GENERALE PER L'INDUSTRIA METALLURGICA E MECCANICA  
MILANO**