MOTOFURGONCINO Lambretta 125 fc

USO E MANUTENZIONE

INNOCENTI

OLDTIMERWORKSHOP.COM

OLDTIMERWORKSHOP.COM

PRESENTAZIONE

Il « Motofurgoncino Lambretta » realizza al massimo grado le caratteristiche che il pubblico si attende da un mezzo di trasporto merci derivato dal motor-scooter, e cioè: basso prezzo, minimo costo d'uso, singolare praticità, guida facile e lunga durata.

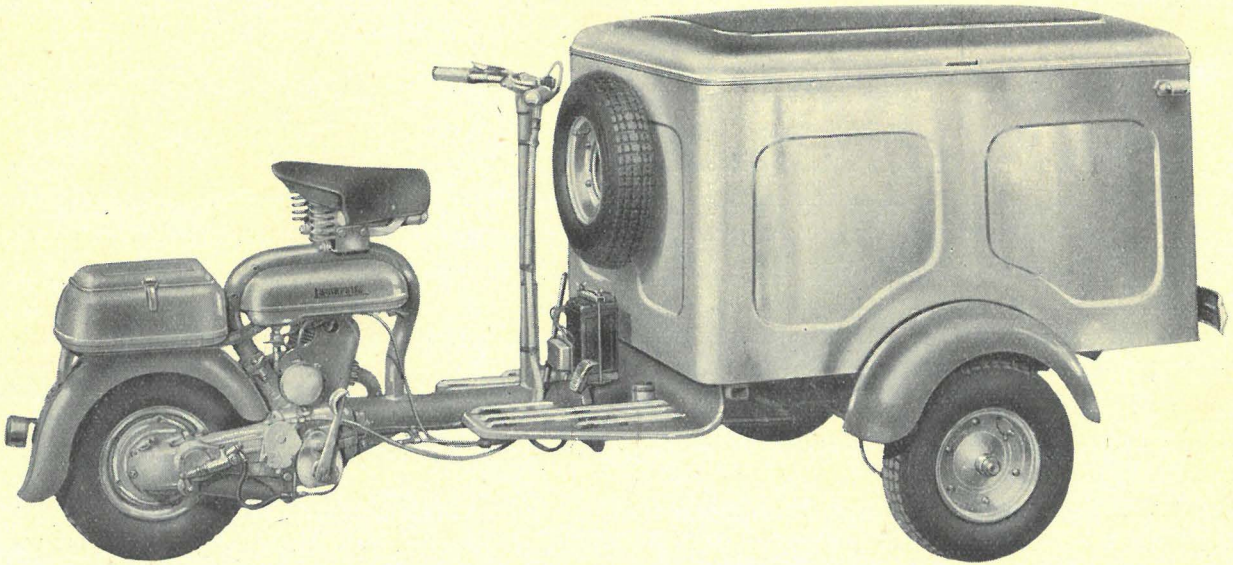
Il cassone anteriore, che più evidentemente lo caratterizza, è stato adottato per la prevalenza delle seguenti ragioni: manovra più facile e maggiore sicurezza di trasporto, dato l'ininterrotto controllo visivo così assicurato al conducente.

Il piano di carico particolarmente basso ha consentito l'adozione di un cassone assai capace, quanto e più di altri tipi a trazione anteriore, senza che le sue dimensioni vadano a discapito della perfetta visibilità del conducente. Questa caratteristica costruttiva, d'altra parte, abbassando il baricentro, garantisce anche maggiore aderenza, stabilità e sicurezza, particolarmente in curva.

Col « Motofurgoncino Lambretta 125 fc » si rendono veloci i trasporti tradizionalmente lenti, ed economici quelli troppo costosi.

Questo libretto si propone di fornirVi in modo succinto le informazioni necessarie, i consigli e le istruzioni per il saggio uso del « Motofurgoncino Lambretta » per la sua messa a punto e per la sua manutenzione. Per i casi qui non previsti, è utile che gli interessati si rivolgano ai nostri Commissionari o alle Stazioni di servizio autorizzate.

OLDTIMERWORKSHOP.COM



OLDTIMERWORKSHOP.COM

CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Veicolo a 3 ruote: due anteriori direttrici, una posteriore motrice.

Ingombro longitudinale	mt.	2,480
Ingombro trasversale	mt.	1,200
Ingombro verticale (con cassone alto)	mt.	1,060
Altezza minima da terra (ponte anteriore)	mt.	0,140
Passo	mt.	1,557
Carreggiata	mt.	1,050
Raggio minimo di sterzata	mt.	3,500
Cassone: lunghezza utile	mt.	1,090
larghezza utile	mt.	0,850
Peso a vuoto (con cassone, ruota scorta e paraurti) (130-150 secondo i tipi di cassone)	kg.	140
Portata utile	kg.	200
Ripartizione del carico:		
ruote anteriori	kg.	270
ruota posteriore	kg.	130
Velocità massima	km/h.	45

Consumo normale (a 2/3 velocità massima): 1 litro miscela ogni 30/35 km.

Pendenze superabili a pieno carico:

in 1ª velocità
(con rapporto di trasmissione 1 : 19)
14% con 150 kg. – 12% con 200 kg.

in 2ª velocità
(con rapporto di trasmissione 1 : 11)
7% con 150 kg. – 6% con 200 kg.

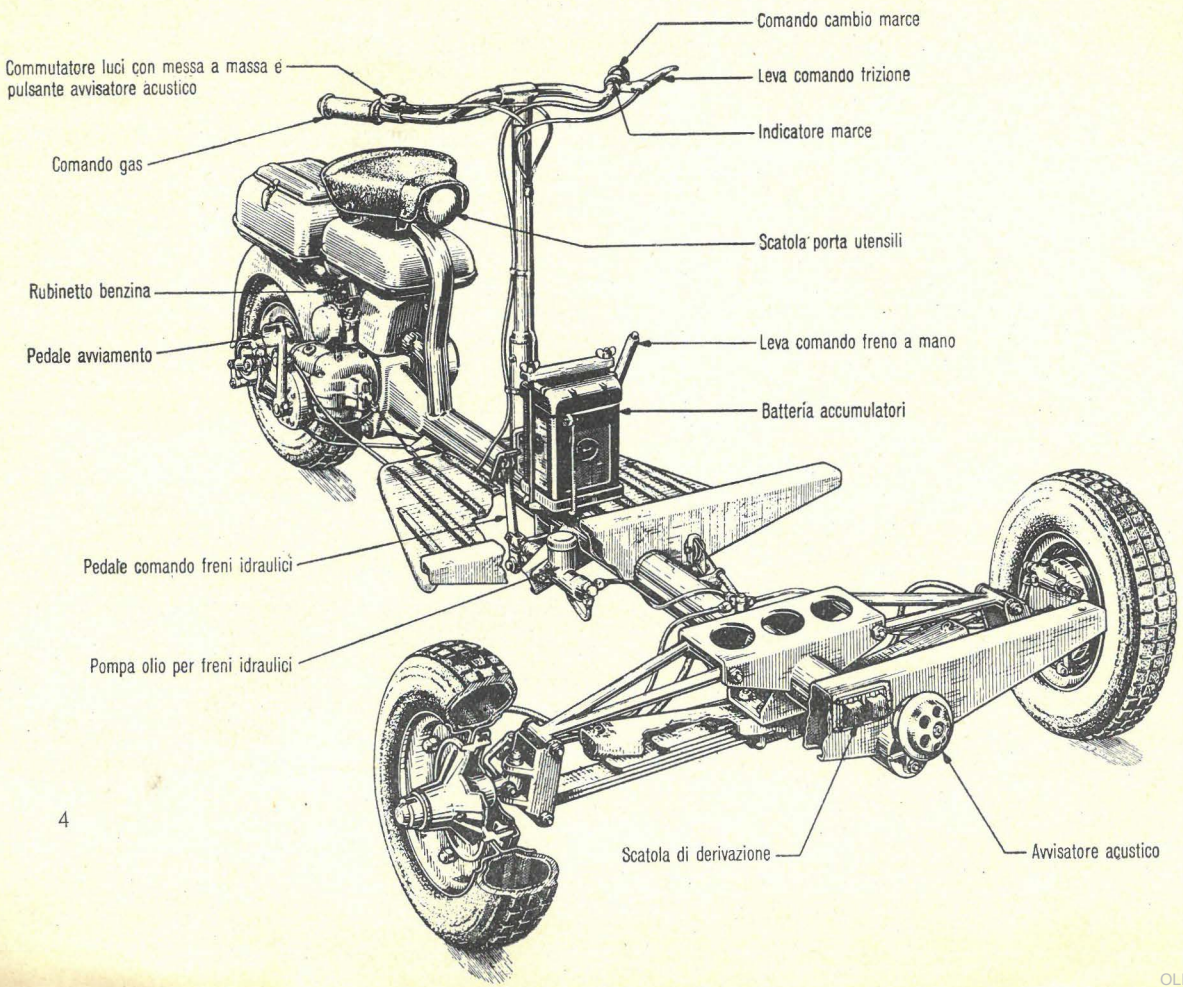
in 3ª velocità
(con rapporto di trasmissione 1 : 7)
3% con 150 kg. – 2% con 200 kg.

Telaio

È del tipo a trave centrale, ed è costituito da un tubo di acciaio sul quale sono saldate anteriormente due traverse a mensola, formanti la piattaforma di sostegno del cassone, mentre posteriormente un'apposita staffatura a culla, fissa, mediante bulloni, il gruppo motore-trasmissione ruota. Il ponte-

OLDTIMERWORKSHOP.COM

CHASSIS



OLDTIMERWORKSHOP.COM

sospensione anteriore è del classico tipo a parallelogramma, con balestra trasversale e bracci di guida e reazione.

Sospensione

Anteriore del tipo a ruote indipendenti con balestra. Posteriore con scatola porta-ruota oscillante, collegata ad una coppia di molle elicoidali in parallelo, racchiuse in astuccio.

Motore

Monocilindrico a due tempi

Cilindrata	cc.	123
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 è stata studiata in modo da ridurre il più possibile la necessità di cambiare le marce.
Cilindro in ghisa speciale. Testa in lega leggera, fusa sotto pressione. Stantuffo stampato in lega leggera. Biella in acciaio ad alta resistenza montata su rullini. Albero motore scomponibile, montato su cuscinetti a sfere. Raffreddamento ad aria forzata. Accensione con volano magnete, con regolazione dell'anticipo da fermo.

Frizione

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

Cambio di velocità

A tre marce, con comando Teleflex a mano sulla manopola sinistra, abbinato al comando della frizione. Indicatore delle marce affiancato alla manopola. Ingranaggi in accaio ad alta resistenza.

Trasmissione

Diretta con barra di torsione parastrappi in acciaio speciale alla coppia conica posteriore e da questa alla ruota, a mezzo coppia di ingranaggi cilindrici.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

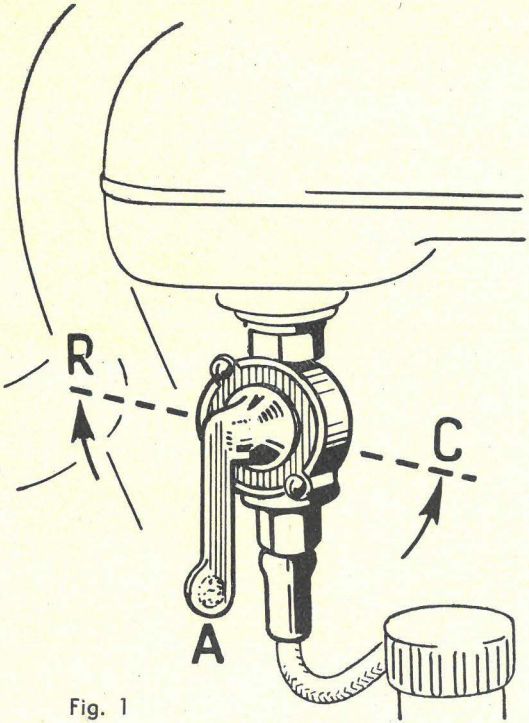


Fig. 1

La ruota è innestata sul perno dell'ingranaggio di maggior diametro, montato nella scatola oscillante.

Lubrificazione

Motore: a miscela, aggiungendo cioè l'olio lubrificante alla benzina.
Cambio: con ingranaggi a bagno d'olio. Apposito tappo sulla scatola determina il livello dell'olio.
Trasmissione: coppie conica e cilindrica con grasso speciale.

Avviamento

A pedale – con settore dentato, pignone, disinnesto e molla di ritorno – completamente racchiuso in scatola applicata al corpo motore.

Serbatoio

Capacità di 5,6 litri, più litri 0,7 di riserva.
Rubinetto a tre vie con le posizioni:
C = chiuso A = aperto
R = riserva (vedi fig. 1)

OLDTIMERWORKSHOP.COM

Ruote

Intercambiabili e facilmente smontabili. Cerchioni a disco in lamiera stampata in due parti – Pneumatici PIRELLI da 4,00-8". Pressione di gonfiaggio 1,6 kg/cmq.

Freni

A tamburo, con comando idraulico a pedale sulle 3 ruote. Un comando meccanico supplementare agisce sui freni delle ruote anteriori mediante leva a mano con settore dentato d'arresto.

Illuminazione

A mezzo volano magnete, che con 2 bobine a bassa tensione alimenta il circuito di illuminazione (faro anteriore biluce, fanalini laterali e posteriore), mentre la luce di città e l'avvisatore acustico sono alimentati da una batteria di accumulatori 6 Volt-7 Ah caricata dallo stesso volano magnete attraverso raddrizzatore (vedi schema impianto elettrico).

Caratteristiche lampade

Lampada faro anteriore 6 Volt-25/25 Watt
Lampada città 6 Volt-3 Watt
Lampade fanalini laterali 6 Volt-1,5 Watt
Lampada fanalino posteriore 6 Volt-3 Watt.

Avvisatore acustico

Elettrico, con comando a pulsante abbinato al commutatore luci.

Carburatore

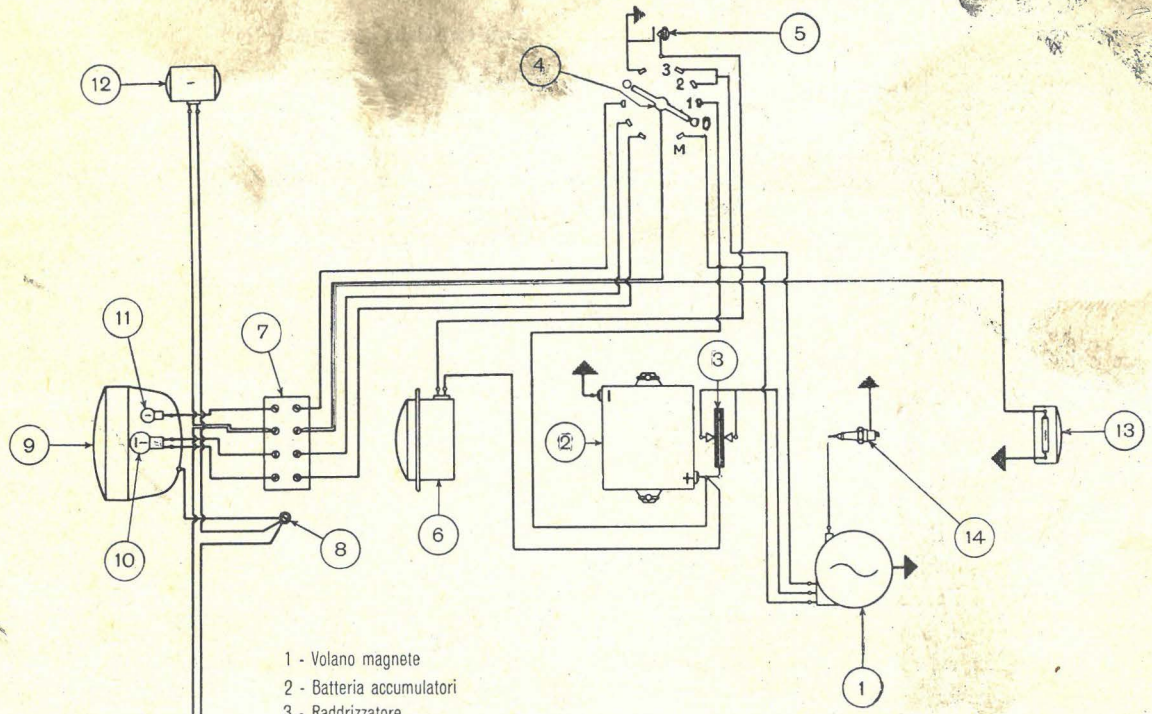
Dell'Orto tipo MA/16C con epuratore d'aria – diffusore 16 – getto massimo 68, oppure,
Zenith tipo 18 MTC – diffusore 18 – getto massimo 80.

Attrezzi

1 chiave fissa multipla
1 chiave a tubo doppia
1 cacciavite

OLDTIMERWORKSHOP.COM

SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO

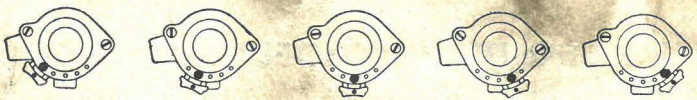


1 - Volano magnete
2 - Batteria accumulatori
3 - Raddrizzatore
4 - Commutatore luci
5 - Pulsante avvisatore acustico
6 - Avvisatore acustico
7 - Scatola di derivazione
8 - Vite massa faro e fanalini laterali
9 - Faro
10 - Lampada biluce faro
11 - Lampada per città
12 - Fanalini laterali
13 - Fanalino posteriore
14 - Candela d'accensione

OLDTIMERWORKSHOP.COM

SCHEMA DI MONTAGGIO IMPIANTO ELETTRICO

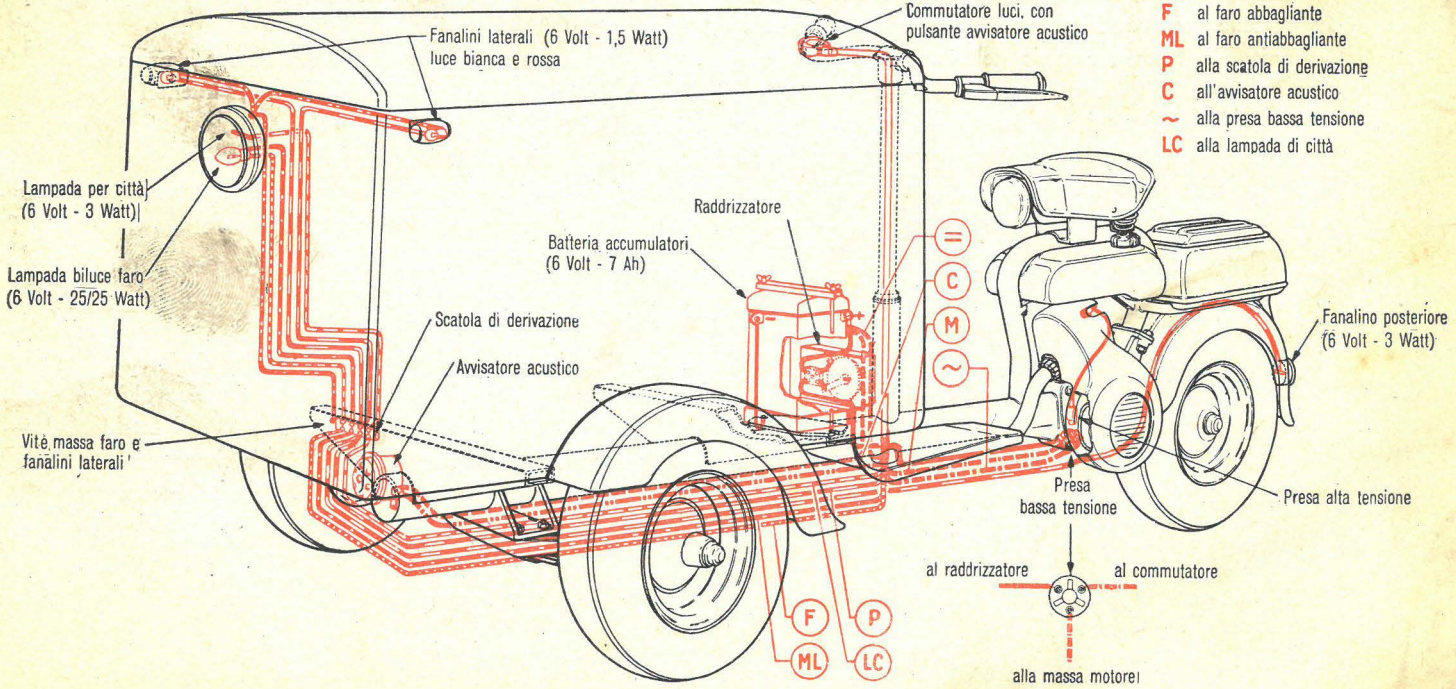
Posizione M - Arresto motore (messa a massa)
Posizione 0 - Marcia diurna (tutto spento)
Posizione 1 - Marcia notturna città (alimentazione con batteria)
Posizione 2 - Marcia notturna antiabbagliante (alimentazione con volano magnete)
Posizione 3 - Marcia notturna abbagliante (alimentazione con volano magnete)



Posizioni commutatore luci e pulsante avvisatore acustico

Morsetti interni commutatore luci

M alla massa motore
= alla batteria
F al faro abbagliante
ML al faro antiabbagliante
P alla scatola di derivazione
C all'avvisatore acustico
~ alla presa bassa tensione
LC alla lampada di città



OLDTIMERWORKSHOP.COM

CONSIGLI PER L'USO DEL "MOTOFURGONCINO LAMBRETTA"

Il « Motofurgoncino Lambretta » è stato studiato e progettato in modo da non richiedere, per l'uso e la 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 la macchina, almeno per i primi 1000 km., sia usata a gas ridotto, evitando di superare la velocità massima di 35 km/h e di effettuare salite a pieno gas.
Vogliamo comunque esporre qui di seguito alcune norme ed anche qualche consiglio.

Serbatoio e carburante

Per il rifornimento di carburante, svitare l'apposito tappo sulla sinistra del serbatoio. Si raccomanda l'impiego di buona benzina auto, miscelata all'8% in volume per i primi 500 km., e successivamente al 5% con olio minerale fluido rispondente alla classifica SAE 30. È raccomandabile l'uso del MOBILOIL A della Socony Vacuum Italiana.

È indispensabile miscelare bene l'olio nella benzina per avere una buona carburazione e lubrificazione; il misurino sul tappo del serbatoio corrisponde a cmc. 50 (5% di un litro).
Non alimentare assolutamente il motore con benzina non miscelata o miscelata in proporzioni inferiori a quelle prescritte.
Aprire il rubinetto e verificare che la miscela arrivi al carburatore. Se necessario, premere il pulsante del carburatore perchè affluisca 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 (MOBILOIL A). Per i mesi estivi o in regioni calde, va usato un olio rispondente alla classifica SAE 50 (MOBILOIL BB della Società Socony Vacuum Italiana). Per le coppie conica e cilindrica della trasmissione, deve essere impiegato

OLDTIMERWORKSHOP.COM

un grasso speciale. Si raccomanda il MOBILGREASE N. 4 L della Socony Vacuum Italiana (vedi schema della lubrificazione).

Candela

Nel montare la candela, aver cura di applicare la guarnizione e di imboccarla con la dovuta inclinazione.
L'avvitamento deve essere fatto a mano e la chiave serve solo per bloccare a fondo.

Avviamento

Assicurarsi che la levetta del commutatore luci sul manubrio si trovi nella posizione indicata con O.
Limitare l'entrata dell'aria nel carburatore, specialmente durante la stagione fredda, spingendo in basso l'astina verticale uscente dal coperchio del carburatore stesso. Assicurarsi, sull'indicatore marce che il cambio sia in posizione « folle » (tra la prima e la seconda velocità); quindi azionare il pedale di avviamento agendo contemporaneamente sul comando del gas (manopola sul manubrio a destra).

Avviato il motore, rialzare l'astina verticale del carburatore per permettere un maggiore afflusso d'aria.

Cambio delle marce

Il comando è a mano ed è posto sulla manopola sinistra del manubrio.
Per il cambio delle marce, ridurre il gas, azionare la leva della frizione e, ruotando la manopola, innestare la marcia. A marcia innestata, accelerare progressivamente il motore e contemporaneamente lasciare dolcemente la frizione, 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 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.
Per innestare la prima marcia, girare la manopola all'indietro.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

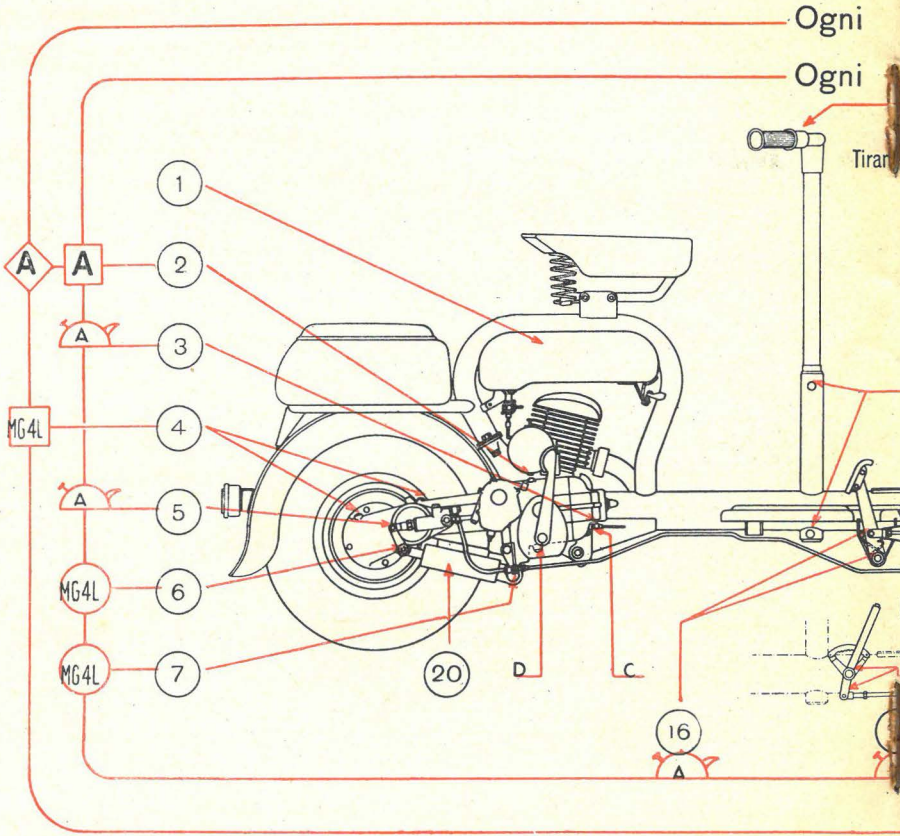
MANUTENZIONE PERIODICA

Punti da lubrificare

Motore: lubrificazione a miscela: miscelare alla benzina il 5% in volume di **Mobiloil A** (8% per i primi 500 km e per competizioni).
(1) Serbatoio miscela; (2) Cambio di velocità: (nei mesi estivi e nelle regioni calde impiegare **Mobiloil BB)** effettuare il primo ricambio dopo 500 Km.; **(3) Cavo comando frizione; (4) Trasmissione finale** (tappi introduzione grasso); **(5) Articolazione asta freno posteriore; (6) Perno oliva freno posteriore; (7) Perno articolazione astuccio molleggio posteriore; (8) Articolazioni cavi freni a mano anteriori; (9) Cuscinetti ruote anteriori; (10) Perni oliva freni anteriori; (11) Articolazioni aste freni idraulici anteriori; (12) Cuscinetti asta manubrio; (13) Perni bracci sospensione e balestra; (14) Perni fusi snodo; (15) Articolazione comandi sul manubrio;** (acceleratore, frizione, cambio); **(16) Articolazioni pedale comando freni idraulici; (17) Articolazioni leva comando freni a mano anteriori; (18) Articolazioni leva rinvio freni a mano anteriori.**

C = Tappo livello olio scatola cambio
D = Tappo scarico olio scatola cambio

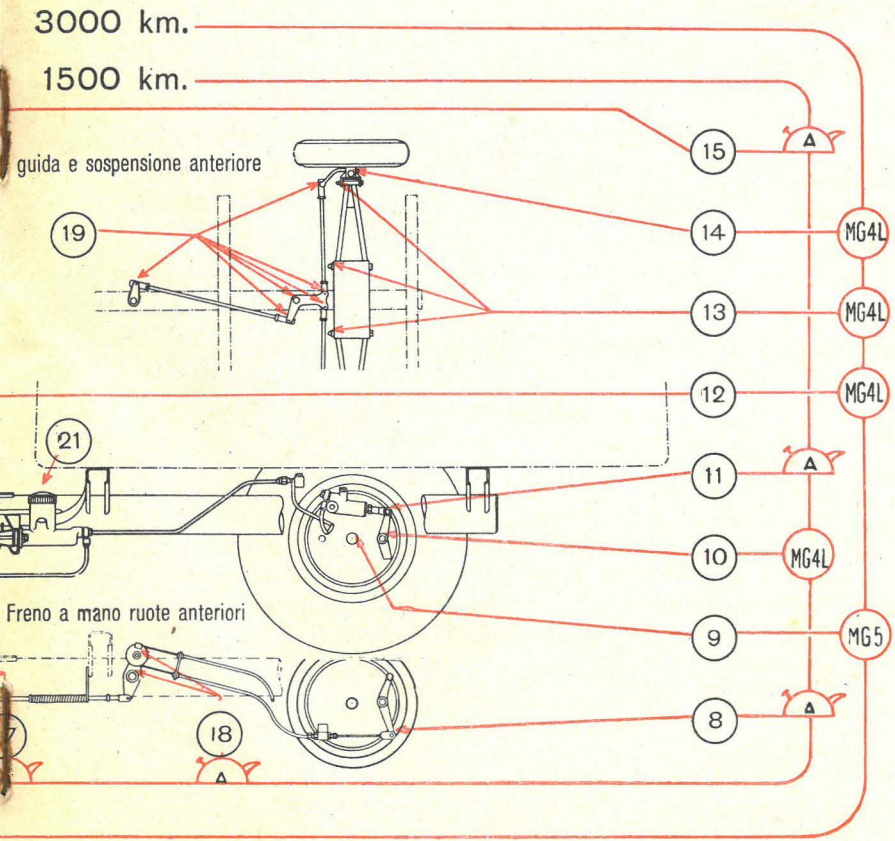
SCHEMA DELLA



Spiegazione dei simboli: "A" significa Mobiloil A; **MG4L** significa Mobilgrease N. 4L; **MG**

OLDTIMERWORKSHOP.COM

LUBRIFICAZIONE



G5 significa Mobilgrease N. 5 Prodotti della SOCONY-VACUUM ITALIANA-GENOVA

ISTRUZIONI PER LE OFFICINE DI RIPARAZIONI

Nella revisione attenersi alle sottoindicate norme:

1. Gli organi relativi ai punti **(3) (5) (8) (11) (15) (16) (17) (18) (19)** devono essere lubrificati, all'atto del montaggio, col **Mobilgrease N 5. - 2.** Le molle della sospensione posteriore al punto **(20)** devono essere spalmate, all'atto del montaggio, col **Mobilgrease N 2.** oppure col **Gargoyle Grease AA N. 3. - 3.** La pompa per freni idraulici al punto **(21)** deve essere riempita, all'atto del montaggio, con olio speciale per freni **Mobil Hydraulic Brake Fluid.**

(19) Articolazione tiranti e leve guida sterzo.

Oliatore

Ingrassatore a siringa

Ristabilire il livello

Ricambiare l'olio

OLDTIMERWORKSHOP.COM

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 velocità 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 le ruote, svitare i 3 dadi ciechi che fissano i cerchioni al mozzo.
Per smontare i pneumatici dai cerchioni, svitare gli altri 3 dadi dopo avere sgonfiato i pneumatici.
La figura 2 dimostra il procedimento per smontare le ruote ed i pneumatici.

Carburatore

Il getto del massimo indicato nelle « Caratteristiche principali » è tarato per soddisfare tutte le esigenze in climi normali. In climi freddi, per evitare irregolarità di funzionamento del motore (preaccensioni, battiti in testa, ecc.), è conveniente usare un getto di diametro maggiore.
Sul carburatore Dell'Orto getto da 70-72/100 mm; sullo Zenith getto da 83-84/100 mm.
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.
È consigliabile che per i periodi nei quali il « Motofurgoncino Lambretta » rimane inoperoso (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 il motofurgoncino dopo un periodo abbastanza lungo di riposo, sarà bene agitare la miscela nel serbatoio.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

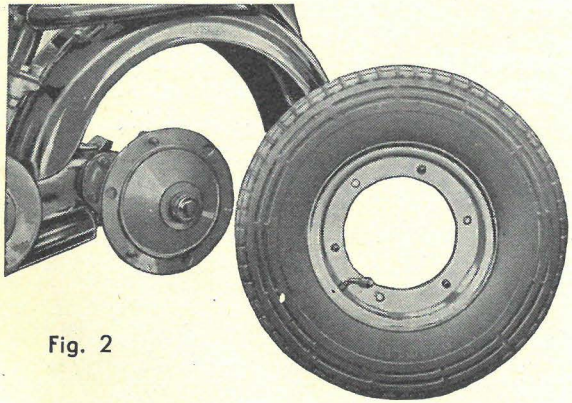


Fig. 2

Varie

Durante i primi 1000 km di marcia non forzare il motore e non superare i 35 km/h. Dopo i primi 500 km. è bene sostituire l'olio del cambio; è anche conveniente esaminare l'opportunità di stringere i bulloni della testa del cilindro.

Per arrestare il motore, si interrompe l'accensione spingendo la levetta del commutatore comando luci, alla posizione di massa (lettera M).

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

OLDTIMERWORKSHOP.COM

MANUTENZIONE PERIODICA

Ogni 1500 Km. (vedi schema lubrificazione).

Verificare e ristabilire il livello dell'olio nella scatola del cambio, introducendolo dal tappo B fino a quando lo si vede uscire dal tappo C (togliere i rispettivi tappi indicati in fig. 3).
Lubrificare i perni oliva freni anteriori e posteriore ed il perno di articolazione dell'astuccio molleggio posteriore con grasso MOBILGREASE N. 4 L a mezzo degli appositi ingrassatori.
Lubrificare tutte le articolazioni, gli snodi, le leve di comando con qualche goccia di olio da motore (MOBILOIL A).

Ogni 3000 Km. (vedi schema lubrificazione).

Ricambiare l'olio del cambio a motore caldo. Per scaricare l'olio togliere il tappo D, indi riempire dal tappo B fino a quando l'olio esce dal tappo C (vedi rispettivi tappi fig. 3).
Verificare e ristabilire la quantità di grasso nella scatola della trasmissione e nella scatola oscillante, servendosi dei rispettivi tappi E ed F in fig. 3
Lubrificare gli snodi ed i perni dei bracci della sospensione anteriore, i cuscinetti delle ruote anteriori ed i cuscinetti dell'asta manubrio a mezzo degli appositi ingrassatori a sfera.

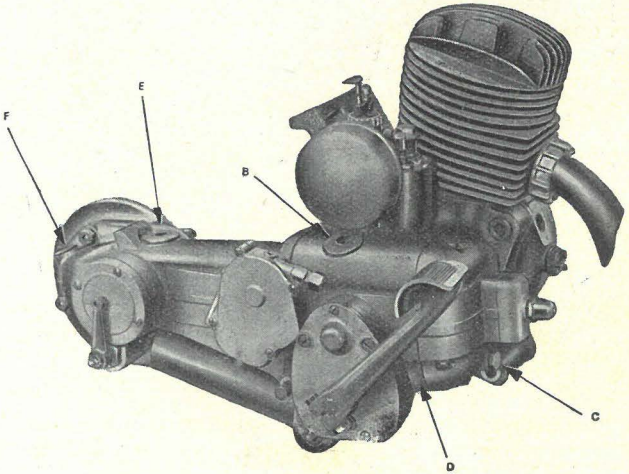


Fig. 3

OLDTIMERWORKSHOP.COM

Smontare e pulire il carburatore per togliere i depositi di impurità eventualmente formatisi.
Pulire la feritoia di scarico del cilindro e della marmitta dalle eventuali incrostazioni.

Ogni 5000 km.

Smontare il cilindro motore e la testina e togliere le incrostazioni sulla testa dello stantuffo, nella testina e nelle luci di scarico.

Registrazione comando cambio

La macchina, come è consegnata, ha il comando cambio registrato e nessuna registrazione richiede anche dopo lungo uso. Tuttavia, qualora per casi imprevisti si debba smontare la scatola del cambio o il comando sul manubrio, è bene attenersi alle seguenti norme:

1) montare il comando sul manubrio e disporlo sulla 2ª velocità;

2) disporre sulla seconda velocità anche gli ingranaggi del cambio. A tale scopo, è stata segnata una linea di riferimento sul mozzo della leva uscente dal carter. Questa linea dovrà corrispondere alla metà fra le due linee tracciate sul carter le quali si riferiscono alla posizione di due « folli »;

3) montare la scatola ricevente insieme all'ingranaggio ed al cavo sulla leva uscente dal carter, tenendo presente che devono corrispondere le apposite linee di riferimento segnate sulla leva e sull'ingranaggio;

4) fissare la scatola e l'ingranaggio con le relative viti;

5) assicurarsi che il comando funzioni, provando varie volte a cambiare le marce e controllare che il « folle » sia perfettamente libero. In caso contrario, allentare le viti, ruotare leggermente la scatola nella posizione giusta e poi bloccare a fondo.

Registrazioni freni

I freni debbono essere sempre usati dolcemente. La manovra violenta degli stessi provoca slittamenti che diminuiscono l'efficacia della frenata. Per la loro registrazione, allo scopo di graduare l'azione frenante e di riprendere il gioco dovuto al consumo del materiale d'attrito, si agirà sugli appositi forcellini della pompa sul pedale e dei cilindretti sulle ruote,

OLDTIMERWORKSHOP.COM

bloccando poi a fondo i relativi controdadi.
Per la registrazione del freno supplementare a mano, regolare opportunamente i registri sulle ruote (vedi schema comando freni).

Accensione

Per la messa a punto dell'accensione si dovrà togliere il coperchio di protezione del volano magnete e far ruotare la parte rotante, sino a quando il contatto si presenta bene aperto; in questa posizione la distanza delle puntine del ruttore deve essere compresa fra 0,4/0,5 mm.
L'apertura potrà essere regolata agendo nel seguente modo (vedi fig. 4):

1) allentare la vite A di bloccaggio della squadretta porta contatto;

2) agire sull'eccentrico B, sino ad ottenere l'apertura del contatto nei valori prescritti;

3) bloccare nuovamente la squadretta per mezzo della vite A.

L'accensione è fissata con un angolo di anticipo di 26/28° rispetto al P.M.S., corrispondenti ad un arco di 33/35 mm. misurati sulla circonferenza del volano. Per una buona accensione, le puntine della candela devono distare fra loro da 0,5 a 0,6 mm., e non de-

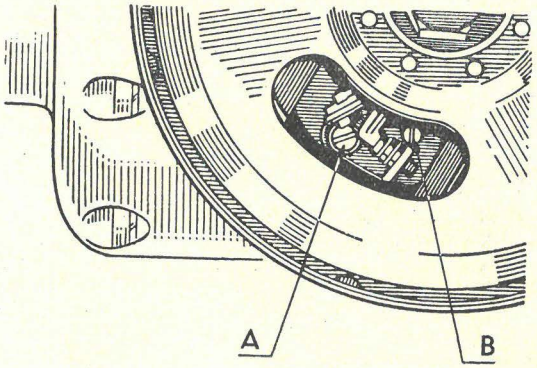
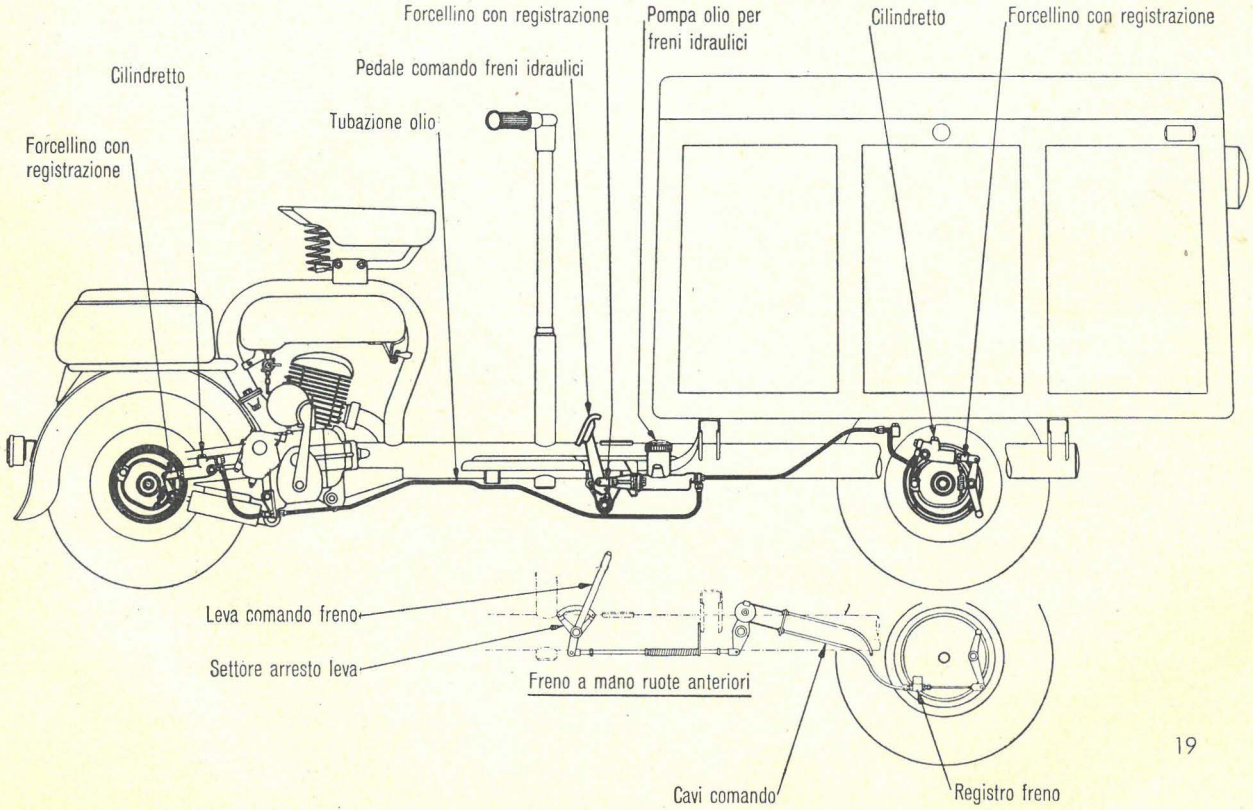


Fig. 4

OLDTIMERWORKSHOP.COM

SCHEMA COMANDO FRENI



OLDTIMERWORKSHOP.COM

vono presentare incrostazioni. Eventualmente vanno pulite con tela smeriglio a grana finissima.

Impianto elettrico

L'impianto elettrico in genere, non ha bisogno di cure particolari. Data la sua conformazione non comporta alcuna necessità di manutenzione.

Batteria

Richiede parecchie cure per preservarne la durata. Evitare innanzitutto che rimanga lungo tempo scarica; in caso di immobilità del veicolo, bisogna ricaricarla periodicamente una volta al mese, per evitare la solfatazione delle piastre. Verificare pure mensilmente che le piastre non rimangano scoperte; il livello del liquido deve ricoprire le piastre di 8/10 mm. e se non è tale aggiungere acqua distillata attraverso gli appositi tappi.

Conservare puliti i morsetti cospargendo di grasso, per evitare le corrosioni prodotte da ossidazioni.

Varie

In caso di lunga inattività, effettuare una pulizia generale. Sollevare da terra le ruote, in modo che i pneumatici non tocchino il pavimento o quanto meno appoggino su legno asciutto.
Smontare la candela ed introdurre dal foro un piccolo quantitativo di olio, facendo compiere qualche giro al motore allo scopo di distribuire un velo protettivo di olio contro la ruggine.
Per pulire esternamente il motore usare 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 poichè le rende opache e le deteriora rapidamente.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

NORME FONDAMENTALI 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 di posizione di notte (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 binario. Rispetto ai tramvai, il sorpasso deve avvenire dal lato destro, se c'è spazio, trattandosi di tramvia 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 precedenze

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 prove-

OLDTIMERWORKSHOP.COM

niente 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 di 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.

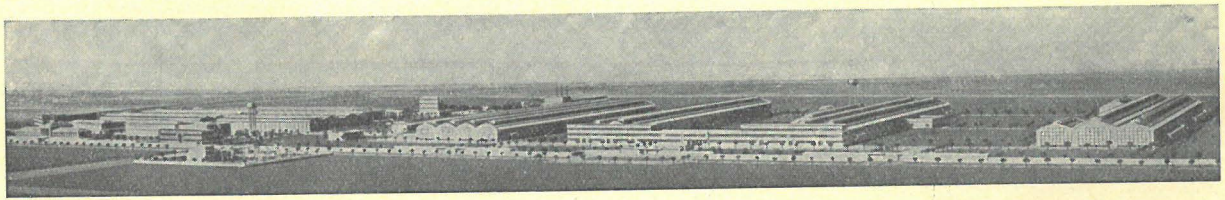
Rosso: via impedita nella direzione verso la quale è proiettata la luce rossa.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

INNOCENTI

SOC. GENERALE PER L'INDUSTRIA METALLURGICA E MECCANICA

SOCIETA' PER AZIONI · CAPITALE L.100.000.000



OLDTIMERWORKSHOP.COM

BERTIERI MILANO

OLDTIMERWORKSHOP.COM

OLDTIMERWORKSHOP.COM

INNOCENTI

SOC. GENERALE PER L'INDUSTRIA METALLURGICA E MECCANICA

MILANO

BERTIERI MILANO

OLDTIMERWORKSHOP.COM