

PIRELLA
G. & C. - MILANO
VIA S. GIUSEPPE
101 - 20121

Lambretta 125c

Lambretta 125lc

ANWENDUNG UND UNTERHALT

CLUB
DEUTSCHLAND E.V.



Lambretta
CLUB
DEUTSCHLAND E.V.

EINFÜHRUNG

Diese Anleitung wurde für die Anwendung und den Unterhalt des Lambretta 125 C und des 125 LC Motorrollers verfasst, da beide Modelle dieselben hauptsächlichsten Merkmale aufweisen; denn sie haben nicht nur den gleichen Motor, sondern auch dieselben Organe, die für den Aufbau des Ganzen wichtig sind und den Gang des Motorrades beeinflussen.

Das Modell Lambretta 125 LC ist im grossen und ganzen aus dem 125 C-Modell hervorgegangen. Nur die komplette Karrosserie, die notwendige Vorrichtung, um die Kühlung des Motors zu gewährleisten, der Zylinderkopf mit der rechts statt links angebrachten Zündkerze, wurden ergänzt oder verändert. Letztere Abänderung ermöglicht eine bequemere Kontrolle der empfindlichsten Teile (Kerze und Zünder) durch ein und dasselbe Handloch hindurch.

Die gemachten Abänderungen zwischen den beiden

Modellen wurden absichtlich so einfach wie möglich gehalten. Bei der Herstellung der beiden Modelle wurden die gemachten Erfahrungen, alle Wünsche und alle Anregungen in Betracht gezogen.

Nun sind Sie also im Besitze eines der beiden neuen Lambretta-Roller, deren Verschiedenheit sich aus den voneinander abweichenden Anforderungen und den verschiedenen Geschmacksrichtungen ergeben hat. Welches Modell von Ihnen auch gewählt wurde, Sie besitzen jetzt tatsächlich das rationellste, leistungsfähigste, modernste und wirtschaftlichste Leichtmotorrad, das Sie sich überhaupt wünschen können. Sie werden sich bald selber darüber Rechenschaft geben können, dass der Lambretta-Roller auch wirklich hält, was Sie von ihm erwarten. Dass er kein Motorfahrzeug mit auf die Spitze getriebenen Eigenschaften ist, wissen Sie ja und verlangen deshalb von ihm auch

keine übertriebenen Geschwindigkeit und Leistungen. Der Lambretta-Roller ist ein sicheres Verkehrsmittel zur Arbeit wie zum Vergnügen, eben so praktisch als bequem. Sicherlich stellt er mehr dar, als worauf Sie gerechnet hatten!

Wenn Sie ihn sorgfältig unterhalten, so wird Sie Ihr Motorroller nie enttäuschen; er ist stets zu Ihrer Verfügung, er wird Ihnen grosse Freude bereiten und gibt Ihnen ein Gefühl der Unabhängigkeit vom Fahrplan. Sie können Ihren Standort nach Belieben wechseln, er gibt Ihnen all die Vorzüge, von denen Sie früher glaubten, man könne sie nur mit dem Automobil erreichen.

Vor Ihnen haben schon Tausende von Frauen und Männern unsere Motorroller gebraucht; die früheren Modelle weichen von den neuen nur wenig ab und weisen vor allem, wie bereits gesagt, denselben Motor auf. Ihre Besitzer verwenden sie seit langem zu grossen, oft wiederholten Fahrten, zu ständigen Geschäftsreisen und zu Ausflügen auf allen möglichen Strassen und Wegen; mehrere haben tatsächlich Leistungsfahrten ausgeführt, die bisher mit Fahrzeugen kleinen Hubvolumens und bescheidenen Preises als unausführbar erachtet worden waren.

Ob Dame oder junges Fräulein, Sie werden sich auf Ihrem Roller gleich behaglich fühlen; denn der Lambretta-Roller ist wirklich bequem. Wird er vernünftig behandelt, so bleibt er auch stets zuverlässig in seinen Dienstleistungen.

Sie nehmen auf Ihrer Lambretta eine ungezwungene

Haltung ein, jedoch nie auf Kosten des Anstandes oder unter Verlust Ihrer Persönlichkeit. Mit der Zeit werden Sie erkennen, wie leicht sie zu führen ist, wie rasch sie fährt, wie ausgezeichnet Sie eine normale gleichmässige Geschwindigkeit erreichen, wie die Federung Ihnen jede Unbequemlichkeit erspart und wie elegant die Lambretta alle Steigungen nimmt. Verlangen Sie jedoch nie zuviel von ihr und glauben Sie ja nicht, mit Ihrem Motorroller sei nun alles erlaubt.

Fahren Sie zuversichtlich und halten Sie sich dabei an die wenigen, grundlegenden Ratschläge, die Sie, klar ausgedrückt und mit den notwendigen Abbildungen versehen, nachstehend finden. Dazu können Sie sich ja im ganzen Lande auf die Hilfsorganisationen verlassen, die Ihnen in immer ausgedehnterem Masse zur Verfügung stehen, sowohl vom Vertreter, bei dem Sie Ihren Lambretta-Roller kauften, wie von allen anderen Agenten, an die Sie sich auf Ihren Fahrten nötigenfalls wenden können. Sie dürfen dort eine aufmerksame Bedienung erwarten. Der Vertreter steht Ihnen auch für alle Arbeiten zur Verfügung, zu denen Sie während der Garantiezeit berechtigt sind. Sie alle werden Ihnen Ihr Leben als Lambrettist so angenehm und bequem wie möglich gestalten, und unser Unternehmen wird Ihnen, auf Grund seiner stetig wachsenden Erkenntnis zeigen, dass alles in unseren Kräften stehenden getan wird, um Ihnen ein modernes, Ihren Wünschen in jeder Beziehung entsprechendes Motorfahrzeug zu liefern.

ANWENDUNG UND UNTERHALT

Lambretta
CLUB
DEUTSCHLAND E.V.

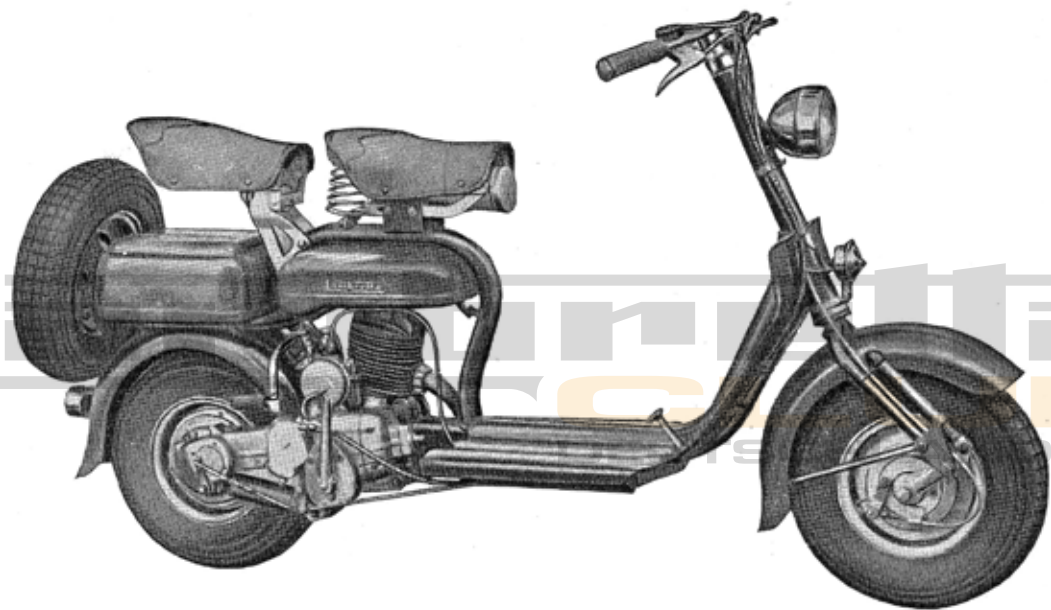


Abb. 1

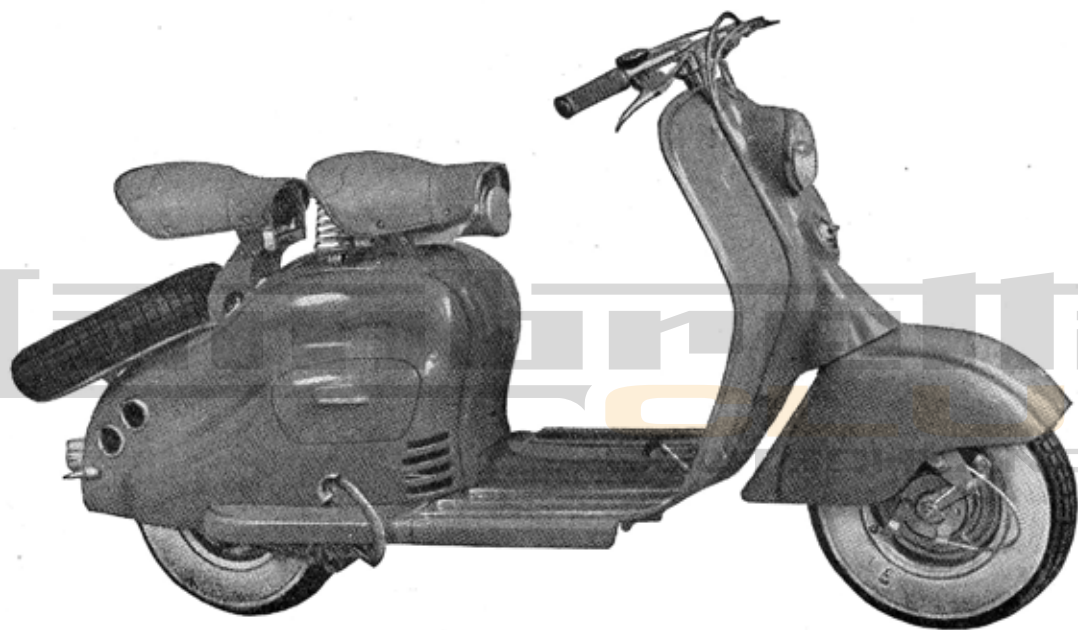


Abb. 2

H A U P T M E R K M A L E

	MODELL C	1C
Länge	173 cm.	174 cm.
Höhe	92 cm.	92 cm.
Breite	73 cm.	73 cm.
Minimalthöhe über Boden .	14 cm.	14 cm.
Radstand	124 cm.	124 cm.
Leergewicht ohne Zubehör	70 kg.	80 kg.
Höchstgeschwindigkeit	65/70 Km.	65/70 Km.
Normalverbrauch (45 Km./St.)	2 Liter/100 Km.	
Ueberwindbare Steigungen:		
im ersten Gange 25%;		
Uebersetzungsverhältnis I : 13,1.		
im zweiten Gange 12%;		
Uebersetzungsverhältnis I : 7		
im dritten Gange 5%;		
Uebersetzungsverhältnis I : 4,8.		

Rahmen

Aus starkem Stahlrohr mit grosser Widerstandsfähigkeit; vermittelt ein Maximum an Stabilität und vereitelt jegliche Schwingung.

Abfederung

Abfederung des Vorderrades durch schwingende Schubstangen; jede wirkt auf ein Paar entgegengesetzte Spiralfedern ein, deren unteres Paar die Schwingungen abdämpft.

Abfederung des Hinterrades durch eine schwingende, an ein Paar parallel geschaltete Spiralfedern angeschlossene Büchse; die Federn sind in einem Gehäuse eingeschlossen.

Einzyylinder-Zweitaktmotor

Hubraum	123 ccm.
Bohrung	52 mm.
Hub	58 mm.
Verdichtung	1:6

PS/Drehzahl 4,3/4400/Min

Die Leistungskurve des Lambretta-Motors wurde derart gewählt, dass die Notwendigkeit eines Gangwechsels auf ein Minimum beschränkt werden konnte.

Zylinder aus Spezialguss – Zylinderkopf aus einer unter Druck gegossenen Leichtmetall-Legierung – Kolben aus einer gepressten Leichtmetall-Legierung.

Pleuelstange aus hochwiderstandsfähigem Stahl; der Pleuelstangenkopf ist auf Nadeln gelagert. Zerlegbare Antriebswelle auf Kugellagern montiert.

Zündung und Beleuchtung durch Schwungradmagnetzündler.

Frühzündung in Ruhestellung verstellbar.

Kühlung: bei Modell C natürliche Luftkühlung
bei Modell LC erzwungene Luftkühlung
mittels Gebläse.

Kupplung

Mehrscheibenkupplung mit Handantrieb, im
Oelbad laufend.

Getriebe

Dreiganggetriebe am linken Griff, mit der Kup-
plung verbunden, handgeschaltet. Geschwindig-
keitsanzeiger neben dem Griff. Getriebe aus
hochwiderstandsfähigem Stahl.

Uebertragung

Direkt auf das hintere Kegelradpaar, durch
stossdämpfenden Drehstab aus Spezialstahl; von
dort aus auf das Stirnradpaar im Schwingge-
häuse. Das Rad ist auf die Nabe des grössten
Getriebes montiert.

Anlassen

Mittels Pedals.

Brennstoffbehälter

Behälterinhalt 5,6 Liter plus 0,7 Liter Reserve-
Brennstoff. Dreiweghahn.

Nebenstehende Abbildung 3 veranschaulicht die
drei verschiedenen Stellungen des Hahnengriffs:
C = geschlossen A = geöffnet R = Reserve

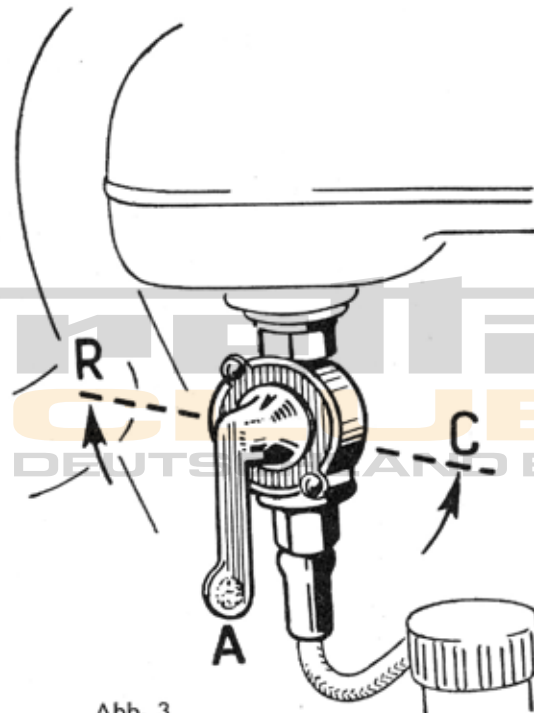
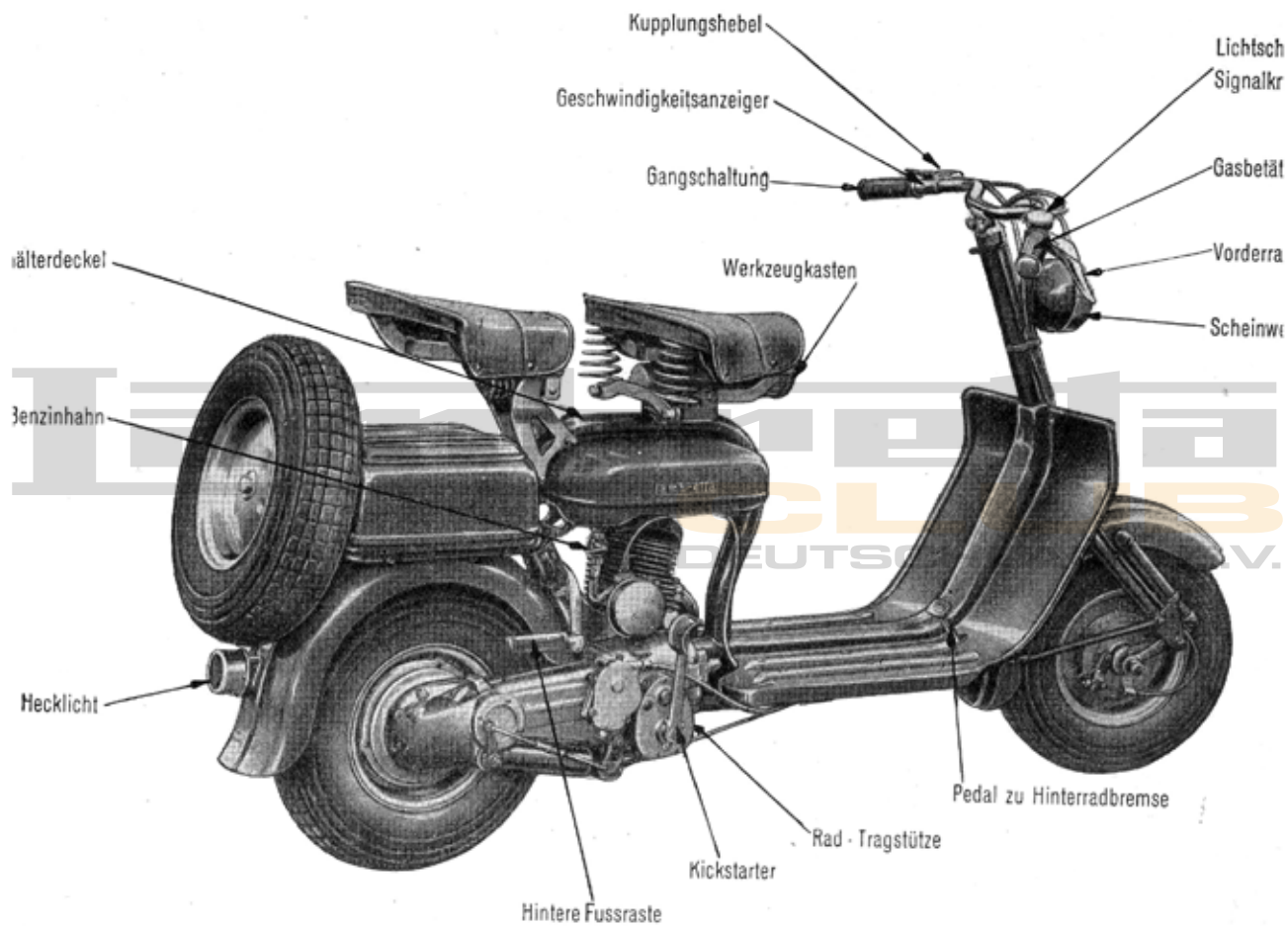
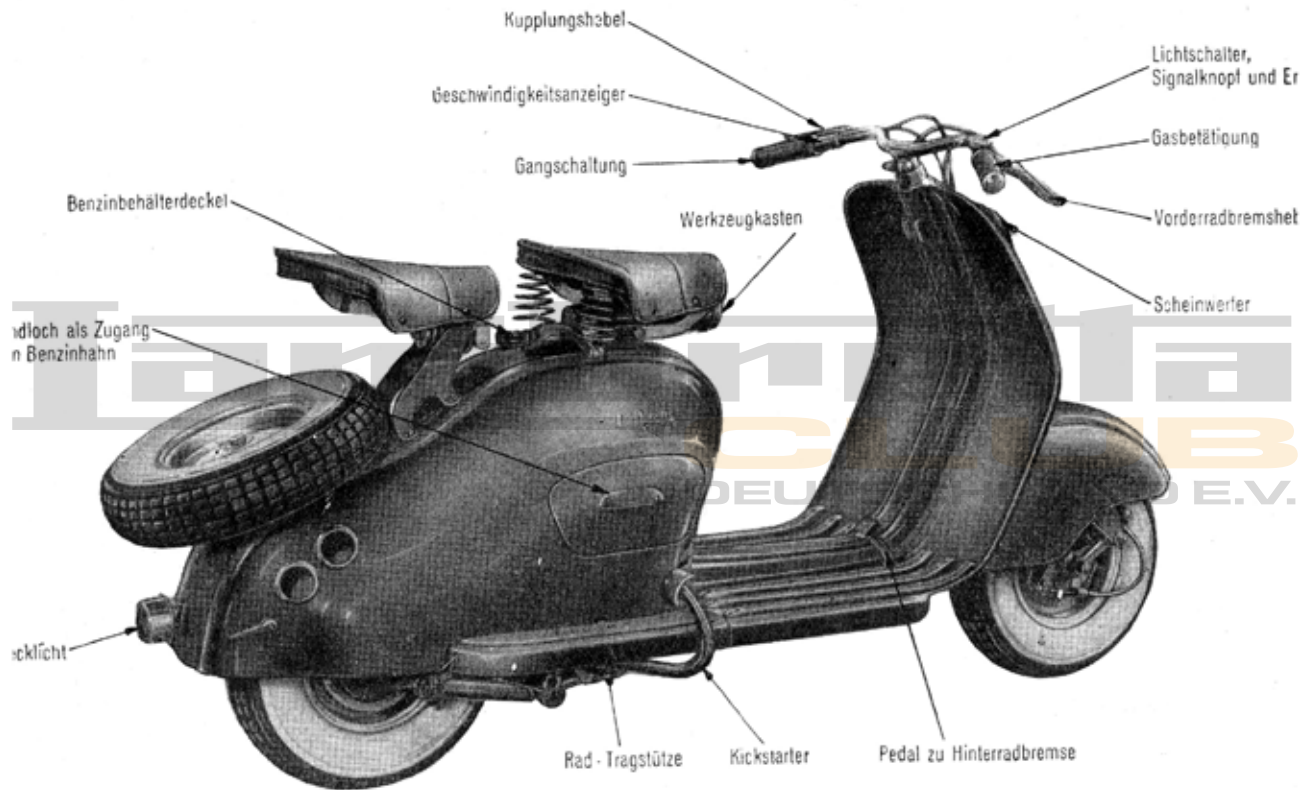


Abb. 3





Kupplungshobel

Lichtschalter,
Signalknopf und Er

Geschwindigkeitsanzeiger

Gasbetätigung

Gangschaltung

Vorderradbremshet

Benzinbehälterdeckel

Werkzeugkasten

Scheinwerfer

Loch als Zugang
in Benzinbahn

Rücklicht

Rad-Tragstütze

Kickstarter

Pedal zu Hinterradbremse

Schmierung

Motor: durch Mischung von Benzin mit Oel (5% Oel; während des Einfahrens und anlässlich Wettfahrten 8%).

Getriebekasten: Die Getriebe laufen im Oelbad, das im betr. Kasten enthalten ist; Aufnahmefähigkeit: 450 Gramm.

Der Stöpsel gibt das Oelniveau im Kasten an. Kraftübertragung: Die betr. Büchse enthält Spezialfett für das Kegel- und Stirnradpaar.

Räder

Auswechselbar und leicht abzunehmend.

Radfelgen aus gepresstem Stahlblech.

Bereifung: Pirelli 4.00" x 8". Luftdruck vorn: 0,7 bis 0,8 Kg/cm²; hinten: 1,75 Kg/cm², wenn Soziussitz ebenfalls besetzt.

Bremsen

Expansionsbremse mit biegsamen Handantrieb auf Vorderrad, mit starrer Pedalbetätigung auf Hinterrad.

Zündung

Mittels Schwungradmagnetzünders, welches auch die Lichtenanlage und die Hupe speist.

Beleuchtung

Vorn Scheinwerfer mit Doppeltlicht, hinten

Hecklicht mit Katzenauge. Schalter auf die rechte Seite der Lenkstange.

Glühbirnen

Glühbirne des Scheinwerfers:

6 Volt, 25 x 25 Watt.

Glühbirne des Hecklichtes:

6 Volt, 3 Watt.

Vergaser

Dell'Orto Modell MA/16C mit Luftreiniger, Lufttrichter 16, Hauptdüse 65, oder Zenith Modell 18 MCT, Lufttrichter 18, Hauptdüse 80.

Horn

Elektrisches Horn, mit dem Lichtschalter verbunden.

Werkzeuge

Ein Schraubenschlüssel mit verschiedenen Weiten.

Ein Doppelsteckschlüssel.

Ein Schraubenzieher.

Zubehör

Für Modell C: Soziussitz, kleiner Koffer, Ersatzrad, hintere Fussraste.

Für Modell LC: Soziussitz oder Gepäckhalter, Ersatzrad.

Sämtliche Zuberhörteile werden mit ihren Stützen und Befestigungsvorrichtungen geliefert.

RATSCHLÄGE ZUM GEBRAUCH DES LAMBRETTA - ROLLERS

Wie bereits in der Einführung bemerkt, wurde der Lambretta-Roller derart ausstudiert und ausgeklügelt, dass er der grossen Masse des Publikums ohne Altersrücksichten zugänglich gemacht werden kann und er zu seinem Gebrauche keines Extra-Trainings bedarf. Um aber ein einwandfreies Einfahren aller mechanischen Bestandteile zum Vorteil der Lebensdauer Ihrer Lambretta zu gewährleisten, ist es äusserst wichtig, sie zumindest während der ersten Tausend Kilometer nur mit reduziertem Gas zu fahren, die Stundengeschwindigkeit nicht über 55 Km ansteigen zu lassen und die Steigungen nie mit Vollgas zu nehmen.

Brennstoffbehälter und Brennstoff

Zur Auffüllung mit Brennstoff muss der Stöpsel links vom Benzinbehälter losgeschraubt werden. Es wird die Verwendung eines guten Automobilenbensins empfohlen, während der ersten 500 Kilometer mit 8%, — und danach langsam abnehmend auf 5% heruntergehend, — mit einem flüssigen Mineralöle, das den Eigenschaften der Gruppe SAE 30 entspricht, vermischt. Die Mischung soll volumetrisch vorgenommen werden (Mobiloil A).

Es ist unerlässlich, das Oel gut mit dem Benzin zu mischen, um eine flotte Vergasung und eine korrekte Schmierung zu erhalten.

Das Probegläschen im Brennstoffbehälter enthält 50 ccm, also genau 5% eines Liters.

Ausserdem ist es notwendig, die Mischung im Behälter vor dem Start ordentlich durchzuschütteln.

Den Hahn öffnen und sich vergewissern, ob die Mischung auch wirklich in den Vergaser gelangt.

Wenn nötig auf den Vergaserknopf drücken, damit genügend Benzin in die Schwimmkammer einfliesst.

Schmiermittel

Durch Abnehmen des Stöpsels sorgfältig kontrollieren, ob das korrekte Quantum an Schmiermitteln vorhanden ist. Zur Schmierung des Getriebekastens kommt dasselbe Oel in Betracht, wie für die Brennstoffmischung, also **Mobiloil A**. In den Sommermonaten oder in heissen Gegenden soll ein Oel verwendet werden, das den Eigenschaften der Gruppe SAE 50 entspricht, also z. B. **Mobiloil BB**.

Ein Spezialfett dient für Kegel- und Stirnradpaar der Kraftübertragung (**Mobilgrease Nr. 4L**).

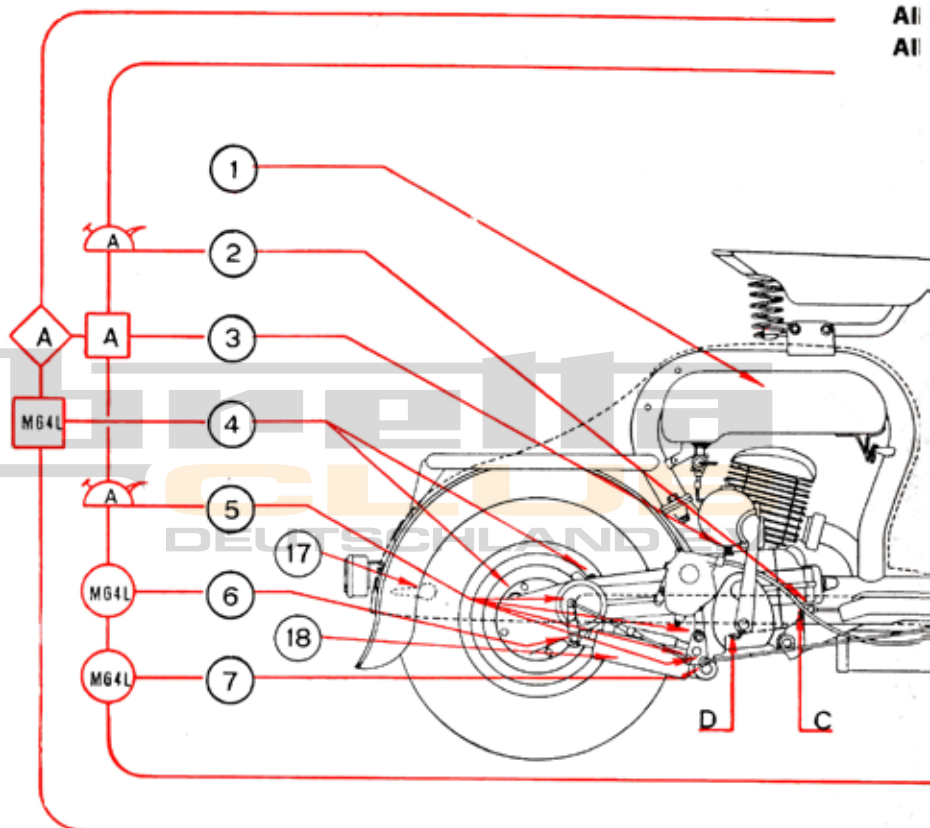
REGELMÄSSIGER UNTERHALT

(1) **Brennstoffbehälter.** Dem Benzin 5% **Mobilol A** beimischen (8% während der ersten 500 Km. und bei Wettbewerben); (2) **Kupplungs-Betätigungskabel;** (3) **Getriebekasten.** Während der Sommermonate und in warmen Ländern **Mobilol BB** verwenden; die erste Oelentleerung soll nach 500 Km. erfolgen; (4) **Stöpsel zur Kraftübertragungsbüchse;** (5) **Gestängegelenke der Hinterradbremse;** (6) **Nockenzapfen der Hinterradbremse;** (7) **Gelenkzapfen der Hinterradbremse;** (8) **Pedalgehänge der Hinterradbremse;** (9) **Kabelgehänge der Vorderradbremse;** (10) **Vorderradlagerung;** (11) **Bolzen der Vorderradaufhängung;** (12) **Gelenkgehänge der Vorderradaufhängung;** (13) **Nockenzapfen der Vorderradbremse;** (14) **Gelenkgehänge der Vorderradbremse und Lenkstangenschaltungen.** (Drehgriff, Kupplung, Getriebe).

C = Stöpsel zum Oelniveau im Getriebekasten.

D = Oelentleerungsstöpsel des Getriebekastens.

Bemerkung. Die punktierten Linien geben die Karosserie-Umriss des Modells LC an.



Oelen



Schmiernippel

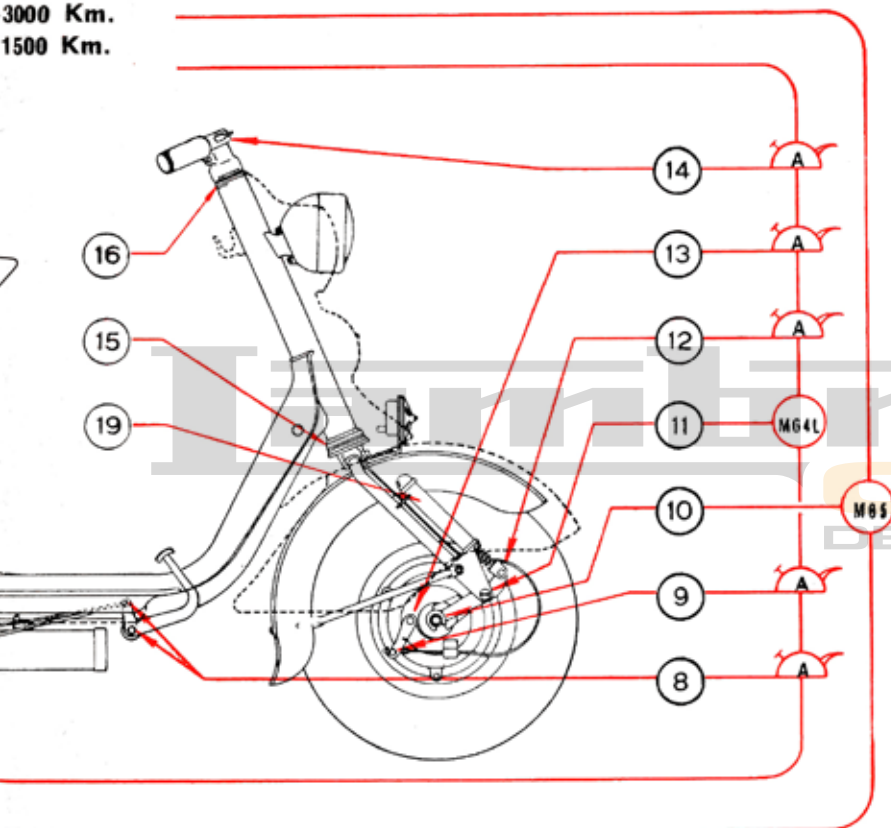


des Niveau wiederherstellen



das Oel auswechseln

3000 Km.
1500 Km.



ANWEISUNGEN FÜR DIE REPARATURWERKSTATTEN

Bei der Revision sich bitte an folgende Anweisungen halten:

1. Die Organe unter Nr. (2) (5) (8) (9) (13) und (14) müssen bei der Aufmontierung mit **Mobilgrease Nr. 5** geschmiert werden. - 2. Die Organe unter Nr. (12) (15) (16) und (17) müssen bei der Aufmontierung mit **Mobilgrease Nr. 4 L** geschmiert werden. - 3 Die Federn der Vorder- und Hinterradaufhängungen müssen bei der Aufmontierung an den Punkten (18) und (19) mit **Mobilgrease Nr. 2** oder mit **Gargoyle Grease AA Nr. 3.** eingefettet werden.

(15) Unteres Steuerungs-Kugeldrucklager; (16) Oberes Steuerungs-Kugeldrucklager; (17) Seitliche Karosserie-Verschlußhaken des Modells LC.

Zeichenerklärung: **A** = Mobiloil A - **MG4L** Mobilgrease Nr. 4L - **MG5** = Mobilgrease Nr. 5
Erzeugnisse der VACUUM OIL COMPANY



Abb. 6

Zündkerze

Beim Einführen der Zündkerze nicht vergessen die Dichtung einzusetzen und die Zündkerze mit der nötigen Neigung einzuschrauben. Die Kerze muss von Hand aufgeschraubt werden; der Schlüssel dient nur zur letzten Blockierung.

Anlassen

Die Luftzufuhr zum Vergaser besonders während der kalten Jahreszeit drosseln, und zwar durch Herabdrücken des aus dem Vergaserdeckel hervorragenden kleinen Vertikalhebels. Sich auf dem Spezialanzeiger auf die Lenkstange, vergewissern, ob das Getriebe auf dem Toptunkte steht (d.h. zwischen ersten und zweiten Gang); danach den Kickstarter Pedal und gleichzeitig den Drehgriff auf der rechten Seite der Lenkstange betätigen. (Siehe Abb. 6).

Läuft der Motor, so muss obengenannter kleiner Vertikalhebel heraufgezogen werden, damit ein grösserer Luftstrom gewährleistet ist.

Wechselgetriebe

Die Schaltung geschieht von Hand; mittels des Drehgriffs auf der linken Seite der Lenkstange. Soll ein Gang gewechselt werden, so muss das Gas vermindert, der Kupplungshebel betätigt und durch Drehung des Griffs der betreffende Gang eingeschaltet werden.

Nach dem Anlaufen den Motor nach und nach beschleunigen und gleichzeitig den Kupplungshebel allmählich loslassen, und zwar hauptsächlich beim Start, um zu schwere Belastungen der Kupplung zu vermeiden, wobei der Motor stillstehen könnte.

Ein wenig Praxis genügt, um all diese Bewegungen einwandfrei auszuführen.

Es sollte vermieden werden, bei hoher Drehzahl des Motors anzufahren, um jeglichen heftigen Start und das Gleiten der Räder zu vermeiden. Das Getriebe besitzt drei Gänge und einen Totpunkt zwischen erstem und zweitem Gang, wie aus dem in nächster Nähe des Handgriffs angebrachten Zeiger deutlich hervorgeht.

Zur Einschaltung des ersten Ganges den Handgriff nach hinten drehen.

Um vom ersten in den zweiten Gang zu gelangen, den Handgriff nach vorn drehen, bis ein Einschnappen fühlbar wird.

Um von zweiten in den dritten Gang zu schalten, den Handgriff so weit es geht nach vorn drehen. Wird umgekehrt vorgegangen, also vom dritten Gang in den zweiten und vom zweiten in den ersten, so muss der Handgriff auf gleiche Weise nach hinten gedreht werden. Um vom ersten Gang in den Totpunkt zu gelangen, muss der Handgriff bis zur Mitte zwischen erstem und

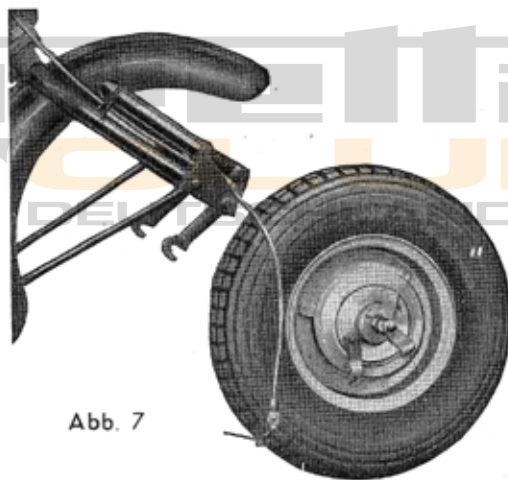


Abb. 7

zweitem Gang gedreht werden, bis ein leichtes Einschnappen gehört wird.

Es wird empfohlen, im richtigen Augenblicke von einem Gang in den anderen zu schalten, damit die Drehzahl des Motors sich nicht unnötig erhöht und er nicht mit einem zu hohen Drehmoment arbeiten muss.

Rad- und Reifenabnahme

Zum Abzug des Vorderrads, sowohl auf Modell C wie auf LC, zuerst das Bremsbetätigungskabel

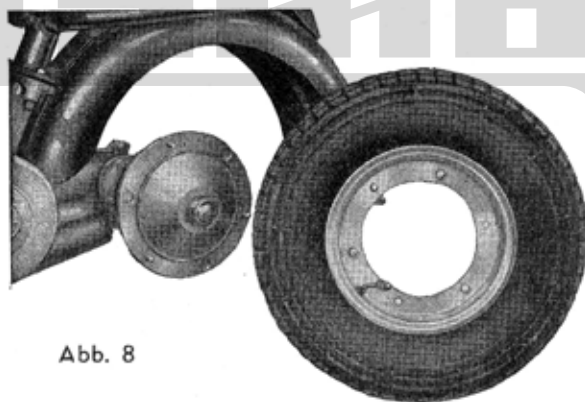


Abb. 8

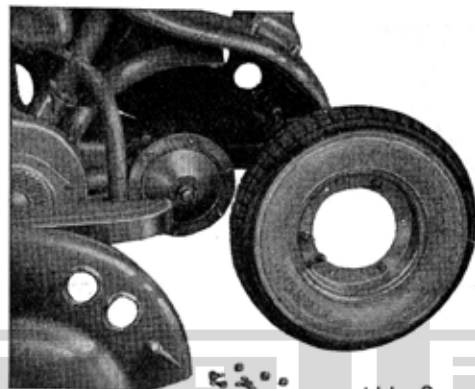


Abb. 9

abnehmen, sodann die beiden seitlichen Muttern abschrauben, welche es an den schwingenden Spurstangenhebeln festhalten und die Unterlegscheibe unter die in besagtem Spurstangenhebel eingelassenen Mutter verschieben.

Zur Abnahme des Hinterrades beim Modell C die drei blinden Schrauben lösen, welche die Felge an der Nabe festhalten (siehe Abb. 8); beim Modell LC den gleichen Vorgang ausführen, jedoch zuerst die seitliche Verkleidung abnehmen, mittels, Lockerung des betr. Hakens. (Abb. 9).

Um bei beiden Maschinentypen, sowohl vorne wie hinten, die Reifen von den Felgen abziehen, schraube man sämtliche sechs Muttern ab (3 blinde und 3 normale), nachdem der betr.Reifen entleert wurde.

Vergaser

Die bereits angegebene Hauptdüse ist demassen geregelt, dass sie allen Anforderungen eines temperierten Klimas genügt. Um bei kaltem Wetter einem unregelmässigen Funktionieren des Motors zuvorzukommen (Frühzündung, Klopfen, usw.), empfiehlt es sich, eine Düse grösseren Durchmessers zu verwenden, und zwar auf Dell'Orto-Vergaser eine solche von 68 bis 70/100 mm, auf dem Zenithvergaser eine solche von 83-84/100 mm.

Sollte die Düse einmal verstopft sein, so muss sie nur abgeschraubt und gereinigt werden, um wieder gut zu funktionieren.

Die Luftzufuhr zur Erreichung des Leerlaufes wird eingestellt, indem auf die horizontal gestellte Schraube eingewirkt wird, welche aussen am Vergaser angebracht ist.

Es ist ratsam, während der Perioden, wo der Lambretta-Roller nicht gebraucht wird (vorausgesetzt, dass es sich dabei um längere Zeitperioden handelt), dafür zu sorgen, dass kein

Gemisch im Vergaser verbleibt, um die natürliche Abscheidung von Oel und Benzin zu vermeiden, welche die Verstopfung der Düse zur Folge haben könnte. Auf alle Fälle, wenn die Lambretta nach einer längeren Ruhepause wieder verwendet wird, muss vorsichtshalber die Mischung im Brennstoffbehälter wieder gut durchgeschüttelt werden.

Um beim Modell LC an den Vergaser zu gelangen, muss das auf der rechten Seite der Verkleidung angebrachte Handloch geöffnet werden (siehe Abb. 10).



Abb. 10

Verschiedenes

Während der Zeit des Einfahrens, d.h. während der ersten 1000 Km., sollte der Motor nicht überanstrengt werden und die Stundengeschwindigkeit deshalb von 55 Km. nicht übersteigen.

Nach den ersten 500 Km tut man gut, das Öl im Getriebekasten zu erneuern; vielleicht ist es bei dieser Gelegenheit auch ratsam, die Schrauben des Zylinderkopfes nochmals anzuziehen. Bei starken Steigungen, wenn nur noch wenig Benzin im Brennstoffbehälter vorhanden ist, ist

es empfehlenswert, den Reservehahnen zu öffnen, um eine regelmässige Benzinzufuhr zum Vergaser zu gewährleisten.

Um den Motor anzuhalten, unterbreche man die Zündung, indem man den kleinen Hebel auf dem Schaltkästchen, welches die Beleuchtung bedient, gegen den Buchstaben M verschiebt (Erdungslage).

Wenn die Maschine stillsteht, den Motor nicht lange laufen lassen, sondern ihn abstellen, da es kindleicht ist, ihn, sobald es wieder nötig ist, erneut in Gang zu setzen.

Lambretta
CLUB
DEUTSCHLAND E.V.

REGELMÄSSIGE KONTROLLEN

Alle 1500 Km. (siehe Schmiertabelle)

Im Getriebekasten den Ölstand kontrollieren und es wiederherstellen, indem Öl in die Öffnung B gegossen wird, bis es bei C wieder anfängt auszufließen (dazu werden die angegebenen Stöpsel abgenommen (siehe Abb. 11).

Die Achsen der schwingenden Spurstangenhebel der Vorderradaufhängung durch die Schmiernippel I der Abb. 12 mit MOBILGRAESE N. 4L schmieren, und die Gelenkzapfen der Hinterradfederung durch die Schmiernippel I der Abb. 13.

Sämtliche Gelenkpunkte, sämtliche Biegestellen der Gelenke, sowie die Steuerhebel mit einigen Öeltropfen einfetten (MOBILOIL A). Die Auspufföffnung des Zylinders und den Auspufftopf entrussen.

Alle 3000 Km. (siehe Schmiertabelle).

In der Kraftübertragung und in der Schwingbüchse das Quantum an Fett kontrollieren und wenn nötig auffüllen, und zwar mittels der respektiven Öffnungen E und F (siehe Abb. 11). Bei wärmem Motor das Öl im Getriebekasten wechseln.

Zur Entleerung des Oels den Stöpsel D entfernen. Sodann Öl in die Öffnung B giessen, bis es bei C wieder anfängt auszufließen (dazu werden die in Abb. 11 veranschaulichten Stöpsel abgenommen).

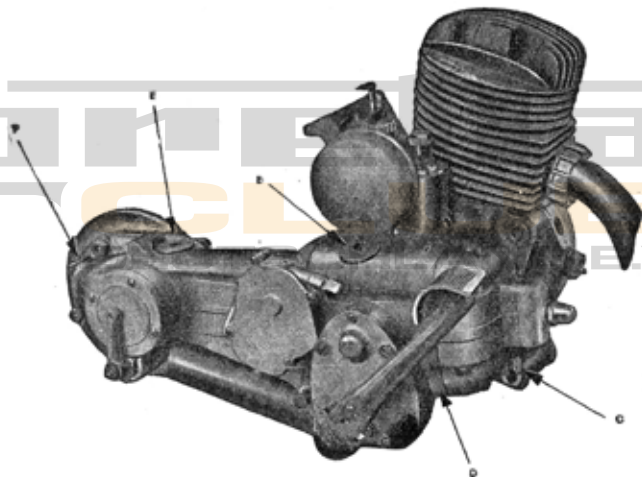


Abb. 11

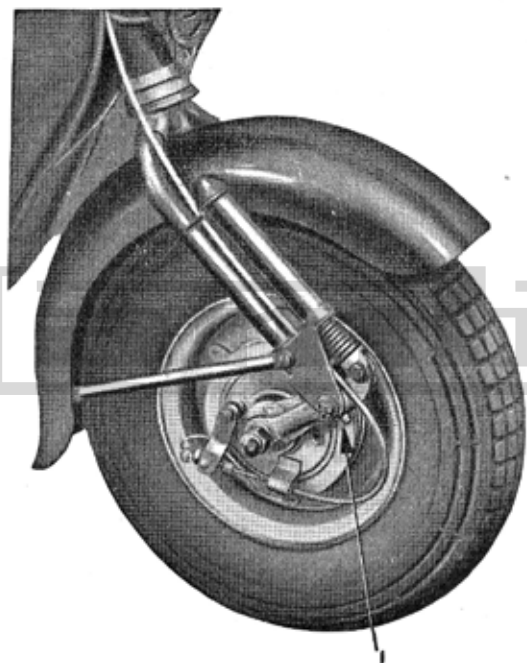


Abb. 12

Die Lagerbuchse des Vorderrades wird von MOBILGREASE Nr. 5 mittels Fettspritze geschmiert. Den Vergaser abnehmen und reinigen, um die darin eventuell vorhandenen Verunreinigungen zu beseitigen.

Alle 5000 Km.

Den Motor abmontieren und die Inkrustationen am Kolbenboden, am Zylinderkopf und an der Auspufföffnung abkratzen.

Getriebe-Nachstellung

So wie die Maschine geliefert wurde, ist das Getriebe richtig eingestellt und braucht auch nach langem Dienste keinerlei Reglierung. Falls jedoch aus unvorhergesehenem Grunde die Abmontierung des Getriebekastens oder der Steuerung auf der Lenkstange vorgenommen werden musste, ist es nötig, sich bei der Wiederaufmontierung an folgende Anweisungen zu halten:

- 1° Die Steuerung auf die Lenkstange montieren und den zweiten Gang einstellen.
- 2° Die Zahnräder des Getriebes ebenfalls in den zweiten Gang einsetzen. Um dies bewerkstelligen zu können, ist ein Merkzeichen in Gestalt einer Linie auf der Nabe des aus dem Gehäuse hervorragenden Hebels angebracht. Diese Linie muss der Mitte zwischen den beiden auf dem

Gehäuse vorgesehenen Linien gegenüberstehen, die sich auf die Lage der beiden Totpunkte beziehen.

3° Das aufnehmende Gehäuse zusammen mit den Zahnradern und dem Kabel auf den aus dem Gehäusekasten ragenden Hebel aufmontieren und dabei nicht ausser Acht lassen, dass die Linien auf Hebel und Zahnradern einander genau gegenüberstehen müssen.

4° Gehäuse und Zahnräder mittels der entsprechenden Schrauben befestigen.

5° Sich des guten Funktionierens der Steuerung versichern, indem die Gänge mehrmals hinter-

einander gewechselt werden; dabei muss der Totpunkt ganz unberührt liegen.

Falls dem nicht so sein sollte, so muss das Gehäuse leicht in die richtige Lage verschoben werden, nachdem die Sicherungsschrauben gelöst wurden.

Bremsen

Dieselben müssen stets behutsam bedient werden. Zwecks deren Nachstellung, und um die Bremswirkung allmählich zu steigen, müssen die Regulierbolzen G richtig eingestellt werden (siehe Abb. 13).

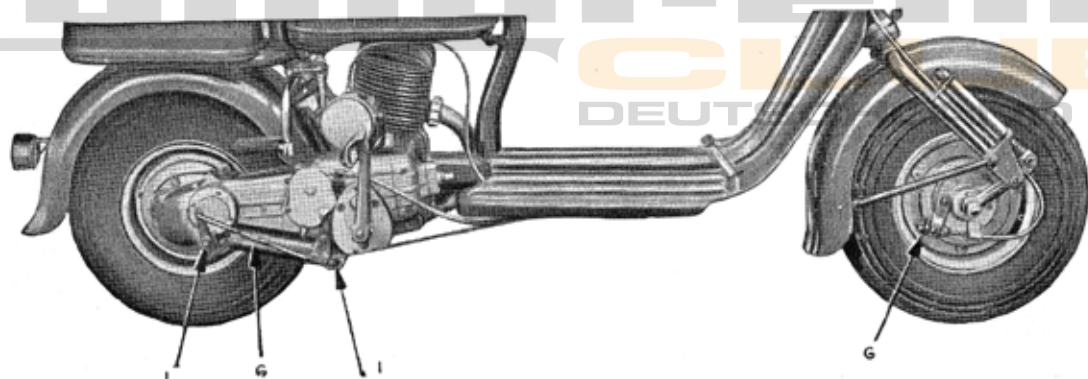


Abb. 13

Zündung

Zur Nachstellung der Zündung kontrolliere man auf dem Schwungradmagnetzünder, ob beim Unterbrecher die Kontaktöffnung 0,4 bis 0,5 mm beträgt (siehe Abb. 14).

Die Vorzündung wurde mit einem Winkel von 26-28° festgesetzt, was einem auf dem Umfang des Schwungrades gemessenen Lichtbogen von 33-35 mm entspricht. Um an das Schwungrad zu gelangen, muss auf dem Modell C der Schutzdeckel entfernt werden; auf dem Modell LC die linke Verschalung der Karrosserie und darauf die Haube der Luftzufuhr zum Zylinder.

Für eine gute Zündung müssen die Elektroden der Zündkerze 0,5 bis 0,6 mm voneinander abstehen und keinerlei Inkrustationen aufweisen. Eventuell sollen sie mit sehr feinkörnigem Schmirgelpapier sorgfältig gereinigt werden.

Verschiedenes

Falls die « Lambretta » lange untätig verharren soll, muss eine allgemeine Reinigung wie folgt vorgenommen werden:

Die Räder vom Boden abheben, so dass die Reifen ihn nicht mehr berühren.

Die Zündkerze abnehmen und durch die so ent-

standene Oeffnung ein wenig Oel eingiessen, dem Kolben einige Umdrehungen vollziehen lassen, um auf diese Weise einen Oelfilm als Rostschutz zu bekommen.

Zur äusseren Reinigung des « Lambretta-Motors » bediene man sich des Petroleums; die Lackpartien müssen jedoch mit Wasser abgewaschen werden. Der Motor soll mit reinen Lappen abgetrocknet werden; die lackierten Teile mit einem Hirschleder.

Petroleum für die lackierten Teile zu verwenden ist schädlich, da letzteres ihnen den Glanz nimmt und sie rasch verdirbt.

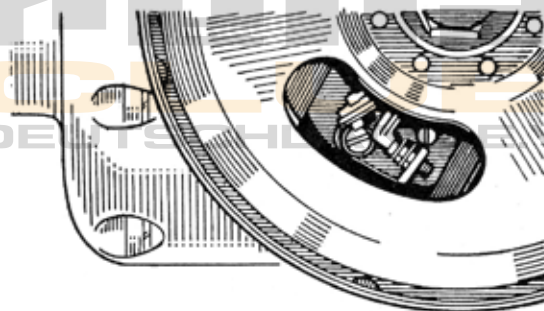


Abb. 14