

CONFIDENTIEL  
VERTRAULICH

AUF JEDE FRAGE  
DIE RICHTIGE  
ANTWORT!

-----

Vertrauliche Dokumentation über  
die neuen LAMBRETTA-Modelle

1955

125 und 150 ccm, D - LD - LDA,  
zum ausschliesslichen Gebrauch  
für die Verkäufer bestimmt.

ANMERKUNG: Diese Auskünfte dienen  
ausschliesslich dazu, dem Ver-  
käufer die wichtigsten Verkaufs-  
argumente für die verschiedenen  
Lambretta-Modelle kurz gefasst in  
Erinnerung zu rufen; sie dürfen  
auf keinen Fall einem Kunden aus-  
gehändigt werden.

März 1955.

FRAGE Nr. 1 :

- Welches sind die verschiedenen Lambretta-Modelle 1955 ?

ANTWORT :

- Es gibt 3 Modelle. Zuerst ein unverschaltetes Standard-Modell (D), eine Maschine für den Sportler oder zur Verwendung als Nutzfahrzeug.

FRAGE Nr. 2 :

- Weshalb für den Sportler ?

ANTWORT :

- Weil diese Maschine, mit dem gleichen Motor und dem gleichen Rahmen wie die anderen Modelle, aber ohne deren Blechverschalung, ein günstigeres Verhältnis zwischen Leistung und Gewicht aufweist. Dieser Roller ist damit rascher, rassistiger und besitzt ein vorteilhaftes Anzugsvermögen. Ohne den verschalteten Motor bietet er jedoch nicht den gleichen Schutz vor Verunreinigungen wie die Luxus- und Superluxus-Modelle.

FRAGE Nr. 3 :

- Weshalb die Bezeichnung "Nutzfahrzeug" ?

ANTWORT :

- Weil man den Sozius gut durch einen grossen offenen oder geschlossenen Koffer ersetzen kann, der für Hauslieferungen oder zum Unterbringen von Werkzeug oder Arbeits-Utensilien benützt werden kann. Es ist die ideale Maschine für den Handwerker und den Kaufmann. Durch den Wegfall der seitlichen Verschalung und der Verzierungen ist sie weniger empfindlich und deshalb für die Arbeit besser geeignet.

FRAGE Nr. 4 :

- Und welches sind die anderen Modelle ?

ANTWORT :

- Das vollständig verschaltete Luxus-Modell (LD), ausgerüstet mit einem Bordbrett, einem Handschuhfach, einem Sicherheitsschloss, einem verchromten Gepäckträger und einem Reserverad. In Anbetracht seiner ganz besonderen Vorzüge und seiner Ausrüstung ist dies der vorteilhafteste Motorroller der heute auf dem Markt angeboten wird.

Ferner noch das Superluxus-Modell (LDA), das die gleichen Merkmale wie das Luxusmodell aufweist, aber dazu noch mit einem elektrischem Anlasser und einer Batterie ausgerüstet ist. Es handelt sich hier um den schönsten und vollkommensten Motorroller im allgemeinen und in dieser Preislage im besonderen.

Anmerkung für den Verkäufer: Während der Vorführung der verschiedenen Modelle muss der Verkäufer stets in der Lage sein, die einzelnen Preise anzugeben, und zwar an Hand der gültigen offiziellen Liste, die die Detail-Verkaufspreise der verschiedenen Ausführungen angibt.

Es ist in der Regel leicht, schon bei Beginn des Gespräches festzustellen, für welches Modell der Kunde besonderes Interesse bezeugt. Von da an soll sich die Beschreibung der Maschine hauptsächlich auf dieses Modell erstrecken.

FRAGE Nr. 5 :

- Man hört ofers die Behauptung, Motorroller seien gefährliche Fahrzeuge; wie verhält es sich damit eigentlich ?

ANTWORT :

- Der Motorroller ist auf keinen Fall ein gefährliches Fahrzeug, ganz im Gegenteil. Da der Schwerpunkt sehr tief liegt und die Maschine mühelos zu lenken ist, stellt er das sicherste und bequemste Fahrzeug auf 2 Rädern dar. Natürlich darf nicht vergessen werden, dass der Verkehr in den letzten Jahren enorm zugenommen hat und damit grössere Gefahren mit sich bringt, die vom neuen Fahrzeugbesitzer oft unterschätzt werden. Dazu kommt die stets wachsende Zahl der auf den Strassen fahrenden Motorroller. Es ist selbstverständlich, dass die Zahl der Unfälle ebenfalls zugenommen hat. Auf keinen Fall darf die Schuld aber dem Motorroller zugeschoben werden.

FRAGE Nr. 6 :

- Was versteht man unter "Schwerpunkt" ?

ANTWORT :

- Es handelt sich um den idealen Punkt, wo sich nach den Berechnungen die verschiedenen Gewichte der Maschine treffen. Seine Lage ist ausschlaggebend für das Gleichgewicht des Fahrzeuges und seine tadellose Strassenhaltung. Je tiefer und je näher im Zentrum der Schwerpunkt liegt, um so besser wird die Strassenhaltung.

Man darf nie vergessen, dass für ein Fahrzeug mit 2 Rädern, sei es nun ein Motorroller oder ein Motorrad, das Gleichgewicht von ausschlaggebender Bedeutung ist. Das Gewicht des Motors und seiner Organe soll deshalb möglichst im Zentrum und zwischen den Rädern, genau in der Langssachse der Maschine, d.h. mit einer gleichmässigen Gewichtsverteilung auf beiden Seiten, gelagert sein.

Anmerkung für den Verkäufer: Zeichnen Sie auf ein Blatt Papier nachstehende Skizze:



Legen Sie ganz besonderes Gewicht auf den im Zentrum (ausschlaggebend für das Gleichgewicht) und möglichst weit vorne (ausschlaggebend für das gleichmässige Adhäsionsvermögen beider Räder) untergebrachten Motor. Nehmen Sie die Maschine von ihrer Stütze und geben Sie dieselbe in die Hände Ihres

Kunden. Machen Sie darauf aufmerksam, dass die senkrecht stehende Maschine weder auf die rechte noch auf die linke Seite zieht, was bei einer Maschine mit seitlich gelagertem Motor nie der Fall sein wird. Zeigen Sie dem Kunden ebenfalls den günstigen Platz für die Beine des Mitfahrers.

FRAGE Nr. 7 :

- Ist der kleine Durchmesser der Räder für die gute Strassenhaltung nicht von nachteiligem Einfluss ?

ANTWORT :

- Diese Ansicht wird von gewissen interessierten Kreisen verbreitet, erweist sich aber bei eingehender Prüfung als unbegründet. Man muss sich vor Augen halten, dass zwischen Motorroller und Motorrad grundlegende Unterschiede bestehen und dass es sich dabei um zwei ganz verschiedenartige Fahrzeugtypen handelt.

Der Motorroller weist darum kleine Räder auf, um den an ihn gestellten Ansprüchen zu genügen: niedriger Totpunkt, bequeme Sitzhaltung des Fahrers (wie im Polstersessel), müheloses Lenken und tadelloses Gleichgewicht, viel Raum für die Beine und vollständiger Schutz vor Staub, Schmutz und Luftzug. Dies erlaubt das Fahren ohne besondere Kleidung und Ausrüstung, im Ausgangsansatz, im Rock oder Mantel, ohne die Kleider zu beschmutzen. Diese zahlreichen Vorteile sind den kleinen Rädern und der gesamten Bauart der Maschinen zu verdanken. Es ist auffallend, dass bei Motorrollern mit vergrößerten Rädern (Iso, Rumi, usw.), diese Vorteile nach und nach verschwinden, um beim klassischen Motorrad überhaupt nicht mehr zu bestehen. - Mit mittleren oder grossen Rädern auf einem Motorroller entsteht ein Bastard-Fahrzeug, das die den einzelnen Fahrzeugtypen eigenen Vorzüge nicht mehr aufweist.

Es muss ganz besonders darauf hingewiesen werden, dass der Motorroller, im Gegensatz zum Motorrad, kein Fahrzeug ist, das hohe Geschwindigkeiten erreichen soll. Die kleineren Räder sind deshalb angebracht. Dazu sichern die Reifen mit grossem Profil, mit denen die Lambretta ausgerüstet ist (Firestone 400 x 8) ein maximales Adhäsionsvermögen und damit grösstmögliche Sicherheit. Die breite Berührungsfläche der Pneus mit dem Boden erweist sich als besonders günstig auf nasser Strasse und auf glatten Tramschienen, die übrigens in jedem Falle und mit jedem Fahrzeug vorsichtig befahren werden sollen.

FRAGE Nr. 8 :

- Welches Chassis weist die Lambretta auf ?

ANTWORT :

- Das Chassis der Lambretta-Motorroller besteht aus einem widerstandsfähigen Rahmen aus Stahlrohr, der für die Maschine das eigentliche Rückgrat bildet und deren sämtliche Organe trägt. Dadurch wird das Fahrzeug geschmeidig, dauerhaft und widerstandsfähig.

FRAGE Nr. 9 :

- Ist die selbsttragende Karosserie eigentlich widerstandsfähiger ?

ANTWORT :

- Nein, auf keinen Fall. Sie ist in der Konstruktion wirtschaftlicher. Sie ist aber weniger stabil, schwankt leicht und ist vor allem viel empfindlicher. Im Falle eines Zusammenstosses kann eine solche Karosserie nur schwer wieder gerichtet werden, da es sich um ein ganzes Gerüst handelt, im Gegensatz zum alleinigen Stahlrohrrahmen. Eine Reparatur kommt daher viel teurer zu stehen und möglicherweise kann die Maschine nie wieder vollständig gerichtet werden. Die selbsttragende Karosserie weist dazu eine grosse Zahl verschiedener Schweisstellen auf, die sich nach längerem Gebrauch leicht lockern können und Erschütterungen und Geräusche verursachen. Dies ist auch der Grund, warum Motorroller mit selbsttragender Karosserie als Occasions-Maschinen nur schwer verkäuflich sind, da sie durch den Gebrauch, im Gegensatz zu den Maschinen mit einem soliden Rahmen aus Stahlrohr, an Wert einbüßen.

FRAGE Nr. 10 :

- Ist die Fahrt auf einer Lambretta nicht ermüdend ?

ANTWORT :

- Die Lambretta ist so bequem gebaut, dass jede Ermüdung ausgeschlossen ist. Die doppelte Abfederung ist eine der sensationellsten Konstruktionen dieser Art im Motorroller- und Motorradbau.

Die Hinterradaufhängung besteht aus einem Torsionsstab, welcher dem Gewicht des Fahrers entsprechend verstellbar ist. Dieser Stab bleibt geschmeidig und seine Wirkung unverändert, dank dem Biegevermögen des Metalles; die Federung behält die gewünschte Einstellung und gibt niemals nach. Ein Parallelogrammsystem bewirkt die Bewegung des Torsionsstabes und gleicht die Gewichtsveränderung beim Mitfahren eines Passagiers aus; damit bleibt die Vorrichtung gleich wirksam, ob auf dem Motorroller ein oder zwei Personen fahren.

Ein Teleskop-Stossdämpfer erhöht die Wirksamkeit der Hinterrad-Aufhängung, indem er heftige Stösse und Gegenstösse auffängt und ausgleicht.

Für die Vorderrad-Aufhängung wurde ein System mit Schraubenfedern gewählt. Letztere sind in der Gabel eingeschlossen, arbeiten in einem Fettgehäuse und bewegen sich unter der Einwirkung von Hebelarmen. Die ganze Einrichtung ist vollständig abgeschlossen und verlangt keinen Unterhalt. Es ist zu beachten, dass das Vorderrad beidseitig befestigt ist, was besseres Gleichgewicht und grössere Fahrsicherheit bewirkt.

Anmerkung für den Verkäufer: Zur Vorführung der Abfederung setzen Sie sich auf die Maschine und führen die Arbeit des Parallelogrammsystems, der Stossdämpfer (nur auf den Modellen 150 ccm), sowie die Schwingung des Torsionsstabes mit Stossbewegungen vor. Die Wirkung der Vorderrad-Abfederung zeigen Sie durch Vor- und Rückwärtsbewegungen der Maschine bei angezogener Handbremse. Sie demonstrieren damit vorzüglich den Schwingungsbereich der Ausschläge.

FRAGE Nr. 11 :

- Wie werden die Geschwindigkeiten geschaltet ?

ANTWORT :

- Die verschiedenen Gänge werden am linken Handgriff geschaltet, indem man den Kupplungshebel anzieht und gleichzeitig den Handgriff vor- oder rückwärts bewegt. Diese Bewegung wird mühelos ausgeführt, da die Zahnräder fortwährend im Eingriff sind. Nur die Klauen bewirken das Einschalten der einen oder anderen Verzahnung. Man kann sich dabei nicht irren, da die verschiedenen Gänge numeriert sind. Eine wirksame Sperrklinke gibt die richtige Gang-Einstellung und eine solide Verriegelung verhindert ein "Auspringen" während der Fahrt.

FRAGE Nr. 12 :

- Was verstehen Sie unter "Zahnradern die fortwährend im Eingriff sind" ?

ANTWORT :

- Es handelt sich um paarweise arbeitende Zahnräder, die alle Bewegungen gemeinsam ausführen. Zwei dieser Zahnräder können sich rückwärts oder vorwärts bewegen. Diese zwei Zahnräder weisen Klauen auf, die zum Eingreifen des ersten oder des dritten Ganges dienen. Alle diese Arbeitsvorgänge erfolgen geräuscharm und eine Beschädigung der Zahnräder ist unmöglich.

FRAGE Nr. 13 :

- Kann sich die Gangsteuerung nicht verstellen ?

ANTWORT :

- Diese Vorrichtung ist in der Lambretta sehr widerstandsfähig und verstellt sich praktisch nie. Wohl sind beim Modell 1951 einige Fälle ausspringender Gänge vorgekommen; dieser nur kurze Zeit aufgetretene Nachteil wurde durch eine Verbesserung der Verriegelung von Ritzel und Achsen korrigiert und ist seither nicht mehr aufgetreten.

Anmerkung für den Verkäufer: Auf den Modellen von 150 ccm erfolgt die Steuerung des Gangwechsels über eine neue Vorrichtung mit Doppelkabel. Diejenige der Modelle von 125 ccm bleibt unverändert und erfolgt weiterhin mit Teleflexkabel, deren Arbeitsweise absolut einwandfrei ist. Das neue System arbeitet übrigens noch mit grösserer Sicherheit; es hat jedoch keinen Zweck, den Kunden darauf aufmerksam zu machen, wenn er sich nicht ausdrücklich für ein Modell von 150 ccm interessiert.

FRAGE Nr. 14 :

- Wird die Fahrsicherheit nicht durch das Schalten der Gänge mittels Handgriff beeinträchtigt ?

ANTWORT :

- Diese Art des Gangwechsels ist absolut gefahrlos, besonders dank dem kurzen Drehweg (kürzester Drehweg aller bestehenden gleichartigen oder ähnlichen Systeme). Die Trockenscheiben-Kupplung ist äusserst schmiegsam und wirkt progressiv. Sie ist widerstandsfähig und den höchsten Anforderungen gewachsen.

FRAGE Nr. 15 :

- Kommt ein Erhitzen des Motors vor ?

ANTWORT :

- Sämtliche Explosionsmotoren erreichen beim Gebrauch eine gewisse Temperatur. Es gibt dabei aber einen Grenzwert, der ungestraft nicht überschritten werden darf. Diese Unannehmlichkeit ergibt sich besonders bei Bergfahrten und zwingt den Fahrer zu sofortigem Anhalten. Deshalb bemühen sich die Konstrukteure um die Entwicklung einer Kühlung, die auch unter schwersten Bedingungen wirksam bleibt. Obwohl sich diese Schwäche bei den Lambretta-Modellen nie gezeigt hat, wurden die Modelle von 150 ccm mit einer Luftturbine ausgerüstet, wie sie sich bereits auf den verschalten Modellen von 125 ccm bewährt hat. Dank der Luftturbine ist die Kühlung nicht mehr von der auf die fahrende Maschine wirkenden Umluft abhängig, wie dies bei den gewöhnlichen Motorrädern der Fall ist. Es ist nicht die geringste Erhitzung zu befürchten, auch wenn man im ersten Gang und mit einem Passagier Alpenpässe befährt.

Anmerkung für den Verkäufer: Das Standardmodell 150 ccm weist in serienmässiger Ausrüstung eine Luftturbine auf, trotzdem dazu keine absolute Notwendigkeit besteht. Die Standardmodelle 125 ccm ohne diesen Vorteil können aber gegen einen bescheidenen Preisaufschlag mit einer Luftturbine ausgerüstet werden.

FRAGE Nr. 16 :

- Ist der Motor mühelos zu unterhalten ?

ANTWORT :

- Ausser den periodischen Schmierungen und gelegentlichem Oelwechsel im Schaltgetriebe und der Uebertragung verlangt der Motor keinen besonderen Unterhalt. Eine regelmässige Reinigung, die mühelos ausgeführt werden kann, wird empfohlen. Ein Abspritzen mit Petrol kann gefahrlos erfolgen, da alle Organe geschützt sind. Bei den verschalten Modellen genügt das Entfernen der beweglichen Seitenwände, um zur gesamten mechanischen Anlage zu gelangen, und ein Schiefstellen, Erhöhen oder Umlegen der Maschine ist glücklicherweise überflüssig. Diesen Vorteil weisen Motorroller ohne bewegliche und abnehmbare Seitenwände nicht auf: ihr Motor ist nur erreichbar, wenn sie schiefgestellt oder demontiert werden.

Die Zündkerze kann mittels Speziälschlüssel in wenigen Augenblicken ausgewechselt oder gereinigt werden. Ein in der Benzinleitung angebrachtes Schalenfilter schützt den Vergaser vor allen Verunreinigungen, der dadurch praktisch nie verstopft wird und keinen Unterhalt verlangt.

FRAGE Nr. 17 :

- Wie gross ist die Motorenleistung ?

ANTWORT :

- Die effektive Motorenleistung der Modelle von 125 ccm beträgt 5,3 PS bei 4750 Touren in der Minute.

Die Ingenieure der Innocenti-Werke haben auf Grund persönlicher Nachforschungen in der Schweiz, an Ort und Stelle, das günstigste Verhältnis der Gänge in der Ebene und am Berg ausstudiert und auf rationellste Weise verwirklicht. Die gebotenen Möglichkeiten des Motors werden somit maximal ausgenützt, und zwar sowohl im ersten und zweiten, wie auch im direkten Gang. Eine Maximalleistung des Motors in den Steigungen und die wirtschaftlichste Geschwindigkeit in der Ebene sind damit gewährleistet.

Anmerkung für den Verkäufer: Die zufriedenstellenden Verhältnisse der Gänge auf den Modellen 1951 wurden im Jahre 1952 auf ungünstige Weise abgeändert. Bereits im folgenden Jahre (1953) waren sie wieder perfekt, da sich die Ingenieure der Werke von dieser Notwendigkeit in der Schweiz persönlich überzeugten. Diese Angelegenheit soll dem Kunden gegenüber nur erwähnt werden, wenn er davon Kenntnis hat oder von der Konkurrenz in tendenziöser Weise darüber unterrichtet wurde.

FRAGE Nr. 18 :

- Welches ist die Lebensdauer des Motors ?

ANTWORT :

- Sie ist je nach Fahrer verschieden und hängt ganz von diesem ab. Es gibt Lambretta-Besitzer, die ihre Maschine durch stete Ueberanstrengung ruinieren, die Gänge nicht den Anforderungen des Terrains entsprechend einstellen, und nicht die für den Zweitaktmotor notwendige Oelmenge oder Oelqualität verwenden. Solchen Fahrern widersteht keine Maschine, ob es sich nun um eine Motorroller-, Motorrad- oder Automarke handle. Wer aber mit ein wenig Ueberlegung seine Maschine benützt und den von den Werken vorgeschriebenen Schmierplan befolgt, wird auf eine nahezu unbegrenzte Lebensdauer seines Fahrzeuges rechnen können. Als Beispiel führen wir den in unserer Reklame 1952 erwähnten Lambretta-Besitzer Jacques Guhl, Schriftsteller und Fussballspieler der Nationalliga an; er legte mit der gleichen Maschine 120'000 Kilometer (3 mal rund um die Erde) zurück, allein mit einem Kolbenwechsel bei 70'000 km. In der Regel ist ein Kolbenwechsel und Einschleifen des Zylinders zwischen 30'000 und 50'000 km vorzusehen. Diese Revision kann schnell und mit wenig Kosten ausgeführt werden. (Standardaustausch ungefähr Fr. 30.--).

Anmerkung für den Verkäufer: Der Käufer einer Lambretta muss aufgefordert werden, dem Benzin das nötige Spezialöl für Zweitaktmotoren beizumischen, wobei stets der gleichen Marke der Vorzug gegeben werden soll. Es muss ihm auch nahegelegt werden, sich möglichst immer vom gleichen Lieferanten bedienen zu lassen. In jedem Falle ist eine Beigabe von BARDAHL bei jeder Benzinfüllung empfehlenswert, da dieser Zusatz die Abnutzung des Motors verringert, seine Leistung erhöht und seine Lebensdauer verlängert.

FRAGE Nr. 19 :

- Welches ist der Brennstoffverbrauch einer Lambretta ?

ANTWORT :

- Die Lambretta verbraucht 2 bis 3  $\frac{1}{2}$  Liter Brennstoff auf 100 km, je nach Modell und Fahrbedingungen. Die Fahrkosten sind ausserordentlich niedrig, wie dies aus der in unserem Prospekt veröffentlichten Tabelle ersichtlich ist, auf der sämtliche Kosten wahrheitsgetreu aufgeführt sind. Bei einer Jahresleistung von 10'000 km und ohne die Nummern im Winter abzugeben, kommt man als Einzelfahrer auf eine Ausgabe von 3 Rappen pro km, und als Fahrer mit Passagier auf 4,5 Rappen pro km. In diesen Preisen sind weder Amortisation noch eventuelle Reparaturkosten inbegriffen.

FRAGE Nr. 20 :

- Der Motorroller wird oft als allzu lärmig bezeichnet; wie verhält es sich damit bei der Lambretta ?

ANTWORT :

- Infolge ihres besonders rassigen Motors war es von jeher schwer, eine geräuschlose Lambretta zu konstruieren. Die Werke machten übrigens in dieser Hinsicht keine besonderen Anstrengungen, da die Käufer in Italien einen lauten Motorroller vorziehen ! Auf dringendes Verlangen der Kundschaft in der Schweiz wurden die Modelle 1955 mit einem neuen Auspufftopf ausgerüstet. Da das Lärmproblem nicht ausschliesslich vom Auspufftopf abhängt, waren umfangreiche Änderungen und Neuerungen notwendig. So wurden die Modelle 1955 auch mit einem neuen Luftfilter von grossem Umfang ausgerüstet, das den Ansaug-Lärm vermindert, sowie mit einem Auspufftopf mit doppelter Expansions-Kammer. Dank diesen bedeutenden Fortschritten gehört die Lambretta heute zu den zweirädrigen Fahrzeugen mit dem leisesten und angenehmsten Motorengeräusch.

FRAGE Nr. 21 :

- Welches ist das Uebertragungs-System der Motorenkraft auf das Hinterrad ?

ANTWORT :

- Von den 3 beim Bau von Motorrollern am meisten verwendeten Systemen hat die Lambretta die technisch vollkommenste, aber auch teuerste Lösung gewählt, d.h. den geschmeidigen "Kardantrieb", der in einem Gehäuse eingeschlossen wirklich unverwüstlich ist und nach den gleichen Prinzipien arbeitet, wie die beim Automobil und den meisten führenden Motorradmarken verwendete Kraftübertragung (BMW, Universal, Sunbeam).

FRAGE Nr. 22 :

- Welches sind die beiden anderen Systeme ?

ANTWORT :

- Zuerst einmal der Kettenantrieb, der grösster Abnützung ausgesetzt ist, vor allem wenn die Kette nicht in einem dicht schliessenden Gehäuse untergebracht

ist. Die Kette nützt ebenfalls die Ritzel ab, auf welchen sie dreht, und dies umso rascher je kleiner das Antriebsrad ist. (Deshalb verwenden Rollermarken mit Kettenübertragung übrigens auch mittlere und grössere Räder). Es kommt nicht selten vor, dass eine Kette bereits nach 10'000 km ersetzt werden muss und Neu-Einstellungen sind auf jeden Fall regelmässig notwendig. Der Kardanantrieb verlangt keinerlei Regulierung.

Es gibt auch noch eine Uebertragung, die man "Antrieb mit direktem Angriff" nennt, welche auf einer Konkurrenzmarke verwendet wird, weil der Motor dieser Maschine neben dem Antriebsrad gelagert ist. Dies ist die billigste Lösung für die Konstruktion, bietet aber nicht die Schmiegsamkeit des Kardanantriebes.

FRAGE Nr. 23 :

- Weshalb ist der Kardanantrieb schmiegsam ?

ANTWORT :

- Weil der Antrieb über eine Welle von ungefähr 30 cm Länge erfolgt, die keiner Verdrehung ausgesetzt ist. So werden die harten Aufschläge des Motors, des Gangwechsels und der Unebenheiten der Strasse aufgefangen; die Maschine fährt damit viel weicher und die Zahnräder sind keiner Abnützung ausgesetzt.

FRAGE Nr. 24 :

- Wie funktionieren die Bremsen ?

ANTWORT :

- Die zwei Bremsen sind voneinander unabhängig und werden nach dem üblichen gesetz/lich vorgeschriebenen System betätigt, und zwar die Vorderradbremse von Hand und die Hinterradbremse mit dem Fuss. In Anbetracht der tadellosen Gleichgewichtsverteilung der Maschine sind gekoppelte Bremsen, wie sie eine Konkurrenzmarke infolge ihrer zu grossen Gewichtsbelastung hinten auf dem Roller, aufweist, überflüssig.

Besondere Beachtung verdient der Durchmesser der Bremstrommeln im Verhältnis zu den Rädern. Das Verhältnis ist bedeutend günstiger als bei Motorrollern mit grösseren Rädern; damit wird eine maximale Bremswirkung erzielt. Die Bremse wirkt weich und progressiv, um das gefährliche Blockieren der Räder bei plötzlichem Bremsen zu vermeiden.

FRAGE Nr. 25 :

- Welches Beleuchtungs-System weist die Lambretta auf ?

ANTWORT :

- Alle Lambretta-Modelle weisen eine Beleuchtung mit 3 Einstellungen auf: Stadtlicht, Abblendung und Scheinwerfer. Auf den Standard- und Luxusmodellen werden Lichtenanlage und Horn direkt durch ein Magnetschwungrad gespiesen. Auf den Superluxus-Modellen versieht eine Batterie, die konstant durch das Magnetschwungrad wieder aufgeladen wird, diesen Dienst.

FRAGE Nr. 26 :

- Welche Unterschiede bestehen zwischen diesen beiden Systemen ?

ANTWORT :

- Das erstere ist einfacher und von wirtschaftlicherer Konstruktion, ist aber von der Drehgeschwindigkeit des Motors abhängig. Wenn der Motor nur langsam dreht, geht die Leuchtstärke des Lichtes etwas zurück, ohne aber irgendwelche Unannehmlichkeiten zu verursachen. Natürlich weist das Batterie-System zahlreiche Vorteile auf. Die Beleuchtung ist stets von gleicher maximaler Stärke, unberücksichtigt der Geschwindigkeit mit welcher die Maschine am Berg, in einer Kurve oder in der Ebene fährt. Auch beim Anhalten bleibt die Wirkung unverändert. Dies erlaubt das Einschalten eines Parklichtes oder einer anderen notwendigen Beleuchtung, z.B. beim Einrichten eines Zeltlagers, usw., ohne dass der Motor angelassen werden muss. Auch die Hupe ist viel stärker und funktioniert auch beim Anhalten der Maschine. Wir finden die Batterie-Anlage als Normalausrüstung gewöhnlich nur auf anderen, bedeutend kostspieligeren Fahrzeugen als Motorroller. Die gewöhnlichen Motorroller weisen keine Batterie-Anlagen auf, ausgenommen das Lambretta-Superluxus-Modell, das mit einer solchen Batterie und mit einem ELEKTRISCHEN ANLASSER ausgerüstet ist. Es ist der einzige Roller, der solche Vorzüge zu diesem Verkaufspreis bietet.

FRAGE Nr. 27 :

- Dreht der Scheinwerfer mit der Lenkstange ?

ANTWORT :

- Nein. Er ist auf normaler Höhe fest angebracht, wie bei den Automobilen. Dies verursacht aber keinerlei Unannehmlichkeiten, da sein Strahlenbündel entsprechend berechnet wurde. Es ist ausserordentlich breit und leuchtet auch die schärfsten Kurven voll aus. Auffallend ist auch die Höhe des Scheinwerfers über der Strasse. Er ist in maximaler Höhe angebracht, um weitmöglichst und unter dem günstigsten Winkel zu beleuchten. Dies ist von grösster Bedeutung beim Befahren von hügeligem Gelände.

Die Scheinwerfer der neuen Modelle wurden noch vervollkommenet: beim Schalten gibt es zwischen Scheinwerfer und Ablendung keinen Totpunkt mehr und die Sicherheit wird dadurch erhöht. Zur Betätigung der Hupe dient ein besonderer Knopf.

FRAGE Nr. 28 :

- Sind mit den Vorteilen des elektrischen Anlassers nicht gewisse Nachteile verbunden, wie beispielsweise eine übermässige Beanspruchung der Batterie ?

ANTWORT :

- Der Anlasser bedeutet die höchste Vervollkommenung des Motorrollers und bietet vor allem den Fahrern, die ihre Maschine häufig in Gang setzen müssen, und vor allem auch den Fahrerinnen, zahlreiche Erleichterungen. Um einen vollkommenen Anlasser zu konstruieren, war eine längere praktische Erfahrung notwendig. Aus diesem Grunde weisen die neuen Modelle zahlreiche Verbesserungen auf. Der Anlasser ist heute wirksamer und seine Leistung bedeutend höher, ohne dass er deshalb mehr Strom benötigt. Die Batterie weist eine grössere Ampèrezahl auf, so dass sie unberücksichtigt der Aussentemperaturen tadellos funktioniert. Immerhin, und genau wie beim Automobil, beeinträchtigen Temperaturen unter Null die Wirkung

der Batterie und es empfiehlt sich im Winter und bei einer Kälte zwischen 5 und 10° unter Null, den Motorroller mit elektrischem Anlasser an einem geschützten Ort unterzubringen. In Anbetracht seiner Handlichkeit und seiner geringen Ausmasse kann er bedeutend leichter als ein Automobil eingestellt werden.

Anmerkung für den Verkäufer: Es wurden an den Lambretta noch andere Verbesserungen angebracht, die jedoch nur den Fachmann interessieren werden. Das Relais wurde entfernt und durch einen direkten, durch den Kontakthebel bedienten Umschalter, ersetzt. Das Schwungrad und die Zündspule erzeugen bei niedriger Drehzahl eine höhere Stromstärke. Der Anlasser ist vollkommen abgeschlossen und vor Feuchtigkeit, Strassenschmutz und Eindringen von Öl geschützt.

FRAGE Nr. 29 :

- Welche Unterschiede bestehen zwischen den Modellen von 125 ccm und 150 ccm ?

ANTWORT :

- Die Modelle von 150 ccm weisen gegenüber denjenigen von 125 ccm folgende Vorteile auf:

Gangschaltung mit Doppelkabel und innerer Verriegelung;  
hydraulischer Teleskop-Stossdämpfer auf der Hinterrad-Aufhängung;  
Benzinhahn und Startdüse werden auf den verschalteten Modellen von aussen betätigt und die Klappe auf der Seitenverschalung fällt dahin;  
Fassungsvermögen des Benzinreservoirs um 1 Lt. erhöht;  
Luftturbine auf allen Modellen, inklusive Standardmodelle;  
neue Führung der Kabel zwischen Lenkstange und Maschine (auf allen Modellen unter Gummihüllen);

MOTORENLEISTUNG um 20 % erhöht. Der Motor entwickelt 6 PS bei 4500 Touren in der Minute, hat aber vor allem den grossen Vorteil, dass die Leistung bei niedriger Drehzahl wirkungsvoller bleibt. Beispiel:

	125 ccm	150 ccm
Leistung bei 4500 Touren pro Minute	5 PS	6 PS
Leistung bei 2000 Touren pro Minute	2 PS	<u>4 PS</u>

Man wird darum die grössere Leistung des Modelles von 150 ccm hauptsächlich bei niedrigen Geschwindigkeiten, am Berg und beim Fahren mit einem Passagiert schätzen. Das Verhältnis Gewicht/Leistung ist ohne Erhöhung des Maschinengewichtes viel günstiger. Der Brennstoffverbrauch ist praktisch nicht grösser, da mit weniger Gas eine gleiche Geschwindigkeit erzielt werden kann. Dagegen verschafft die Maschine dem Fahrer eine grössere Kraftreserve.

Die Geschwindigkeit der Maschine wurde ebenfalls erhöht, jedoch nur in einem bescheidenen Umfang. Sie ist absichtlich auf 85 Stundenkilometer begrenzt, denn der Motorroller soll kein Fahrzeug für Renngeschwindigkeiten sein. Weder seiner Form nach, noch in seiner Abfederung, ist er für Fahrten mit hohen Geschwindigkeiten gebaut. Dies gilt für sämtliche Motorroller-Marken. Wer "rasen" will, wählt besser ein Motorrad.

FRAGE Nr. 30 :

- Warum sind nicht alle Modelle mit einem Motor von 150 ccm ausgerüstet ?

ANTWORT :

- Der Zylinderinhalt von 125 ccm stellt in der Schweiz den Grenzwert für die Haftpflichtversicherungsprämie dar. Sobald dieser Zylinderinhalt erhöht wird, fällt die Maschine in eine höhere Kategorie und die jährliche Versicherung für die Maschine mit Sozius beträgt Fr. 85.-- mehr.

Dagegen bleibt der Steuersatz unverändert und auch der Brennstoffverbrauch bleibt bei mittleren Drehzahlen ungefähr gleich.

FRAGE Nr. 31 :

- Wäre es darum nicht angebracht, einfach einen Motorroller von 200 ccm zu wählen, der bei gleicher Versicherungsprämie noch kräftiger ist ?

ANTWORT :

- Achtung! Es gibt bei allen Dingen einen goldenen Mittelweg, von dem man am besten nicht abweicht. Sobald der Zylinderinhalt eine gewisse Grenze überschreitet, wird die Maschine nicht nur stärker, sondern vor allem auch schwerer und massiger. Sie ist nicht mehr so handlich, so leicht zu parkieren und unterzubringen, und wechselt von der Kategorie der Motorroller in diejenige der Motorräder hinüber. Zahlreiche Vorzüge des Motorrollers gehen damit verloren.

Das Modell von 150 ccm besitzt deshalb den IDEALEN Zylinderinhalt, der ein Höchstmass von Leistung bietet, alle Vorzüge und alle Qualitäten des Motorrollers beibehält, und keine technischen oder praktischen Nachteile mit sich bringt. Es ist zu bemerken, dass Motorroller von 150 ccm weit höhere Geschwindigkeiten erreichen könnten, als sie praktisch erzielen, dass diese Geschwindigkeiten aber absichtlich auf 85 Stundenkilometer begrenzt wurden, um jedes Risiko auszuschliessen und um die Sicherheit und Handlichkeit, der die Roller ihren Ruhm verdanken, beizubehalten.

Der Roller von 200 ccm fällt übrigens in eine höhere Steuerklasse.

Anmerkung für den Verkäufer: Die wichtigsten technischen Einzelheiten wurden damit erwähnt. Der Verkäufer muss jetzt noch die Schönheit der Linienführung, die diskrete Eleganz, den logischen Aufbau, die gepflegte Fertigstellung, die Hochglanz-Emaillierung, die Verzierungen, die Verchromungen, die Kabelhüllen, das Bordbrett mit Handschuhfach der Lambretta hervorheben. Darauf aufmerksam machen, dass es dem Konstrukteur gelungen ist, trotz einer vollständigen Verschalung eine überhängende Karosserie und jede Ausbuchtung derselben zu vermeiden. Dies ermöglicht dem Mitfahrer die gleiche logische und bequeme Beinhaltung wie dem Fahrzeuglenker. Der Mitfahrer kann seine Beinhaltung während der Fahrt ändern; die Fahrsicherheit ist somit grösser und jede Ermüdung ausgeschlossen. Fahrer und Mitfahrer bilden mit der Maschine eine Einheit.

Besonders auf den grossen, dem Fahrer zur Verfügung stehenden Raum aufmerksam machen, welcher auf kurzen Strecken den Transport von umfangreichen Paketen oder Koffern erlaubt.

Lambretta ist der einzige Motorroller, der gleichzeitig folgende Vorzüge bietet: logische Beinhaltung des Mitfahrers trotz der Verschaltung, grösster Raum für die Beine des Fahrzeuglenkers, alle Organe leicht zugänglich, Radwechsel ohne Schiefstellen der Maschine, tadelloses Adhäsionsvermögen und vollkommene Strassenhaltung trotz der Räder von kleinem Ausmasse, vollkommenes Gleichgewicht und Gewichtsverteilung nach erprobten Grundsätzen.

Verschiedene andere Motorroller besitzen einige dieser Vorzüge, aber keiner bietet sie in Ihrer Gesamtheit.

Anlässlich der Vorführung der Lambretta auf der Strasse ist die Persönlichkeit des Kunden zu berücksichtigen. Bei einem jungen sportlichen Interessenten ist es angebracht, schnell zu fahren, den Motor auf vollen Touren drehen zu lassen und die Möglichkeiten der Maschine vorzudemonstrieren. Dagegen muss bei "gesetzten" Personen, bei Damen, Geistlichen, usw. vorsichtig, angenehm und weich gefahren werden. Besonders auf das mühelose Fahren aufmerksam machen: bequeme Beinhaltung für Fahrer und Mitfahrer; letzterer kann seine Beine nach Belieben vorwärts oder seitlich hinstellen; beide Fahrer bilden mit der Maschine die für die Fahrsicherheit wichtige Einheit.

Die Sicherheitsfaktoren hervorheben: müheloses Abstellen der Beine beim Anhalten, leichte Abfahrt, geschmeidige Kupplung, am Berg genügt das Anziehen der Handbremse: die Maschine hebt sich vorne nicht vom Boden ab, auch wenn die Kupplung etwas unsanft losgelassen wird. Aus diesem Grunde ist das Koppeln der beiden Bremsen, wie dies bei einer Konkurrenzmarke der Fall ist, überflüssig.

Die Lambretta-Motorroller werden serienmässig mit Schweizer Firestone-Pneus ausgerüstet, die besten Reifen in bezug auf Qualität und Sicherheit. Ihr Durchmesser entspricht den Bedürfnissen der Lambretta und gewährt tadellose Strassenhaltung. Die 4-Ply-Leinwand gewährt höchste Dauerhaftigkeit. Es gibt Motorroller, die mit billigeren und weniger dauerhaften Pneus 2-Ply ausgerüstet sind. In den Kreisen des TCS wird zur Zeit erwogen, ob ein Verbot der Pneus mit 2-Ply auf Motorrollern nicht verlangt werden soll, da diese nicht genügend Sicherheit bieten.

Erneut besonders das Gleichgewicht infolge des im Zentrum untergebrachten Motors hervorheben. In diesem Zusammenhang den im "Motorroller", dem offiziellen Organ des Schweizerischen Motorroller-Clubs, März 1955, Nr. 21, Seite 25, erschienenen Artikel erwähnen: "Da wir die neue Vespa noch nicht gesehen und gefahren haben, können wir nicht beurteilen, ob die Gewichtsverteilung des Vorder- und Hinterrades gegenüber heute verbessert wurde..."

Die logische und solide Gesamt-Konstruktion der Lambretta und ihre unverwüßliche Kraftübertragung gewähren höchste Lebensdauer des Motors und bewahren der Lambretta, im Vergleich zu anderen Motorrollern, einen höheren Rückkaufswert.

Sich während einer Vorführung durch nichts ablenken lassen, auch nicht um einen Telephonanruf entgegenzunehmen !

JAN S.A. - LAUSANNE

