Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUBITALIA.IT

INNOCENTI

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 1 - Numero 1 Gennaio-Marzo 1996

INNOCENTI

NOTIZIARIO Lambretta

Anno I - n. 1 - aprile-maggio 1949 - bimestrale - spedizione in abbonamento postale - gruppo IV - lire 30

AI LAMBRETTISTI

Gli amici che nel gennaio-febbraio 1947 ebbero occasione di visitare gli stabilimenti Innocenti di Lambrate ricordano certo i grandi capannoni destinati alla costruzione della Lambretta ancora affidati, per gli ultimi febbrili ritocchi, a montatori e pittori: nessuna macchina, nessuna linea di montaggio, nessun segno evidente di quello che sarebbe poco più tardi divenuto uno dei più moderni impianti di lavoro di serie.
Sono trascorsi due anni da quella data e alcune diecine di migliaia di Lambrette corrono veloci sulle strade d'Italia e di Paesi d'oltre frontiera; alcune diecine di migliaia di Lambrettisti traggono dal nuovo mezzo di locomozione ragione di soddisfazione e di gioia, nel lavoro, nel turismo e nello svago.
La Lambretta ha vinto la battaglia, vessilliferi tutti i Lambrettisti: amici vicini e lontani, di ogni età e sesso, di ogni stato e condizione, dagli idiomi più vari, sulle contrade di casa nostra o della lontana Australia, nelle affollate vie di New York o in quelle di Egitto, sulle strade della Latina America o dell'India pittoresca, portano il segno e la dimostrazione dell'operosità milanese e della tenacia italiana.
L'Innocenti vi è grata anche per le lettere gentili, entusiastiche, spesso affettuose, per i consigli saggi, e vi riconosce largo merito nel continuo miglioramento e perfezionamento del mezzo al quale non lesinate gli elogi e le critiche salutari, il premio e i rimbrotti, soffusi sempre di affettuosa comprensione.
Per voi sembrano scritte le rime che il poeta ciclista dedicava alla bicicletta:

«sovra il ferreo corsier passo contento
«come a novella gioventù rinato
«e sano e buono e libero mi sento».

E a voi l'Innocenti dedica questa pubblicazione nell'intento di stabilire, con voi e fra voi, ideali vincoli di amicizia e collaborazione, cementati dal comune affetto per la Lambretta.

Giuseppe Lauro



Su tutte le strade d'Italia i Lambrettisti infittiscono le schiere e raggiungo... insperato di benessere, di svago e di produttività, soddisfatti di essere v... possesso di un mezzo di trasporto economico, elegante e sempre ...

Organo ufficiale del
Lambretta club d'ITALIA

NOTIZIARIO Lambretta

Lambretta Club Italiani

LAMBRETTA CLUB D'ITALIA
Casella Postale N. 21 - 20090 Limito (MI)

LAMBRETTA CLUB EMILIA-ROMAGNA
c/o Olimpic Motors - Via Emilia Ponente 64 - 40133 Bologna

LAMBRETTA CLUB MILANO
c/o Ennio Catellani - Via Vignone 36 - Novate Milanese (MI)

LAMBRETTA CLUB TOSCANA
c/o Circolo La Libertà - Via Pistoiese 659 - 50047 Prato

LAMBRETTA CLUB SICILIA
c/o Salvi Marino - Via D'Azeglio 39 - 91025 Marsala

LAMBRETTA CLUB S. MARINO
Strada Ca' Vagnetto 14 - 47031 Repubblica di San Marino

Lambretta Club Esteri

AUSTRALIA: SCV Treasurer, C/- 4/7 College Parade, KEW VIC 3101 - Australia
AUSTRIA: Alexander Frischauf Freist 'A'Dtersu 56 4040 Linz - Austria
DANIMARCA: Michael Varming Ryvangs Alle 74 2900 Hellerup - Denmark
FINLANDIA: Mikko-Wyun-Ellis Kontionkatu 19 C 08100 Lohja - Finland
FRANCIA: Jerome Bruley 7, Rue Des Sources 10120 St Germain - France
GERMANIA: Robert Back Haupistrasse 34 - 57489 Drolshagen - Germany
GIAPPONE: Kazuhiro Nagasawa 2-9-5- Fuda Chofu City Tokyo 182 - Japan
INGHILTERRA: 8, Trent Close Rainhill Prescot Merseyside L35 9LD - England
IRLANDA: Tony Noonan 16, Janemount Park Corbally Limerick - Ireland
NORVEGIA: Sigurd Lunde Skagevegen 31 5065 Blomsterdalen - Norwey
OLANDA: Jan in 'T Velt Belle Van Zuylenstraat 13 3611 AB Oud-Zuilen - Holland
SPAGNA: C/. Guindaleta N. 4 y 5 29003 Malaga - Espana
SVEZIA: Bo Martin (J'o'rnemark) Gillestigen 15 S-15152 S'o'dert'a'lje - Sweden
SVIZZERA: Giammi Ghidessi Scheuchzer Str 66 CH 8006 Zurich - Switzerland

Servizi

CONSULENZA TECNICA
Vittorio Tessera
Via Marconi 8 - 20090 Rodano (MI)
Tel. 02/95320438

CONSULENZA ASSICURATIVA
Massimo Saletta
Corso Cavour 12 - 28100 Novara
Tel. 0321/625720

MANUALISTICA
Sergio Ferraro
Via Torino 21 - 20100 Milano
Tel. 02/72004462

FOTO ARCHIVIO
Orietta Manfrin
Via Marconi 8 - 20090 Rodano (MI)
Tel. 02/95320438

REGISTRO STORICO
Guido Delli Ponti
Via Vincenzo Monti 2 - 20123 Milano
Tel. 02/804596

OMOLOGAZIONI A.S.I. E ESENZIONI TASSA DI POSSESSO
Alfredo Ponzoni
Via Cadore 17 - 20135 Milano
Tel. 02/59901574

DIFFUSIONE GADGET E MOMORABILIA
Cristina Campi
Via Torino 36 - 20017 Rho (MI)
Tel. 02/9310321

A questo numero hanno collaborato:

Cristina CAMPI
Sergio FERRARO
Alberto GASPARRI
Roberto GRAUPNER
Orietta MANFRIN
Marco MICALI
Andrea PALMIOTTA
Alfredo PONZONI
Davide ROSIGNOLI
Vittorio TESSERA

Indirizzi

PER LA POSTA:
Lambretta Club d'Italia - Casella postale n° 21 - 20090 Limito (MI)

PER TELEFONARCI:
Tel. 02/95320438/2423260/59901574

PER INCONTRARCI:
Il primo venerdì di ogni mese presso Officina Giudici
Via San Francesco d'Assisi, 10 - Sesto San Giovanni (MI) - Tel. 02/2423260

...a proposito del primo numero del Notiziario Lambretta del Lambretta Club d'Italia

Cari Soci,
finalmente il "Notiziario Lambretta" è rinato!
Vi devo confessare che sono particolarmente emozionato nel dover presenziare a questo importante avvenimento culturale del nostro Lambretta Club d'Italia.
Ma facciamo un passo indietro e torniamo al 1949, quando la Lambretta 125 B godeva del suo massimo splendore; in quel tempo l'Innocenti cominciò ad interessarsi direttamente dell'aspetto sociale che la Lambretta e la sua rivale Vespa stavano modificando nel popolo Italiano.
Lo Scooter era diventato non solo un mezzo di trasporto popolare ma anche un inseparabile compagno di viaggio e un originale motivo di aggregazione tra i più differenti strati sociali.
Con la nascita dei Club di marca queste lodevoli qualità verranno sempre di più valorizzate fino alla fine degli anni '50, quando l'avvento del "benessere" e il boom dell'automobile utilitaria cancelleranno totalmente questi importanti valori umani.
Il primo Notiziario Lambretta esce nella primavera del 1949 per merito del Dott. Diego Scotti che, con il valido aiuto del famoso giornalista sportivo Arnaldo Cappellini, imposta una rivista dal taglio giovane e moderno che diventerà un punto di riferimento per tutti i Lambrettisti del mondo.
Con puntuale cadenza bimestrale il Notiziario Lambretta racconterà gli audaci viaggi intercontinentali dei più coraggiosi lambrettisti, i segreti tecnici del motore, le vittorie sportive, le manifestazioni internazionali e, non ultimo, le novità scooteristiche Innocenti.
Purtroppo nei primi anni sessanta l'inaspettata crisi dei Lambretta Club porta alla chiusura anche il Notiziario Lambretta dopo ben 15 anni di onorato servizio.
Ed ora, grazie al paziente lavoro di alcuni soci del Lambretta Club d'Italia, rinasce più in forma che mai, pronto a divulgare il "lambrettismo" in ogni angolo d'Italia e, perché no, anche all'estero dove la nostra cara Lambretta è particolarmente apprezzata in ogni forma e cilindrata.
Per mantenere un collegamento con la vecchia edizione abbiamo pensato di utilizzare la stessa veste grafica e, dove possibile, anche le medesime rubriche; il formato risulterà invece leggermente differente in quanto si è dovuto adattarci agli standard attuali di stampa.
Per quest'anno è prevista l'uscita di quattro numeri a cadenza trimestrale a titolo di prova; successivamente si potrà variare la mensilità tenendo conto dell'esperienza maturata nell'anno in corso.
Sono molto fiducioso del successo che questa pubblicazione potrà riscuotere presso gli amici lambrettisti e li invito "ufficialmente" fin da ora a collaborare attivamente alla compilazione della rivista fornendo idee concrete e scritti di cultura lambrettistica.

Il Presidente Vittorio Tessera (socio n° 111)

Sommario

Servizi, redazione, indirizzo	2
Editoriale	3
Lettere nel bauletto	4
Lambretta yesterday	5
Lambretta quiz	5
Lambrettino	6
La mia collezione	8
Custom ..... che passione!	10
Vita di club	12
Lambretta al microscopio	14
C'era una volta il notiziario	16
Lambrettotecnica	18
Notizie dal mondo	20
Il mercatino e gli appuntamenti	22
Lambretta shop	23



NOTIZIARIO Lambretta

LETTERE NEL BAULETTO

a cura di Alberto Gasparri (socio n° 600)

Sono proprietario di una LAMBRETTA modello 150 LI immatricolata nel 1963. La Lambretta è in ottimo stato di manutenzione meccanica ed ha bisogno invece di essere riverniciata. Volendo ripristinare le tinte originali, chiedo di avere informazioni in merito e possibilmente indicazioni sulla reperibilità delle vernici scelte. Vorrei inoltre sapere a chi mi devo rivolgere per acquistare eventuali ricambi meccanici e di carrozzeria.
Colgo l'occasione per chiederVi le modalità di associazione al Vostro Club e conoscere nel contempo le diverse attività.

Distinti saluti.

VITRANI RUGGIERO - C.so Vitt. Emanuele, 176 - 70051 Barletta (BA)

La Lambretta in Suo possesso è sicuramente una LI 150 TERZA SERIE, la cui produzione è iniziata nei primi mesi del 1962 e che si differenzia dalla serie precedente sostanzialmente per la carrozzeria più squadrata ed aerodinamica e per alcune migliorie meccaniche che la resero più veloce. Per quanto riguarda le tinte originali, la Sua Lambretta veniva commercializzata nei seguenti colori, ai quali affianchiamo il codice vernice LECHLER :

Carrozzeria	Cofani e calandra frontale	
Bianco Nuovo cod. 8059	Rosso Corallo cod. 8065	oppure
Bianco Nuovo cod. 8059	Azzurro Nuovo cod. 8038	oppure
Bianco Nuovo cod. 8059	Verde Nilo cod. 8015	

Per quanto riguarda la reperibilità dei ricambi sia meccanici che di carrozzeria, non ci sono particolari problemi nell'ottenere, rivolgendosi all'apposito servizio creato dal LAMBRETTA CLUB ITALIA quanto da Lei richiesto. Il LAMBRETTA CLUB D'ITALIA non si limita comunque esclusivamente ad aiutare chi ha bisogno di informazioni tecniche come quelle da Lei richiesteci, bensì offre una serie di servizi che possano agevolare gli appassionati del nostro amato scooter nel risolvere i problemi che via via si possono presentare. Inoltre il LAMBRETTA CLUB D'ITALIA si fa promotore di iniziative di sicuro interesse, tra le quali segnaliamo l'organizzazione di raduni, la consulenza tecnica ed assicurativa, la gestione dei problemi riguardanti manualistica, omologazioni A.S.I., registro storico ed archivio fotografico.
La quota associativa per l'anno 1996 è di £ 70.000, per iscriversi è sufficiente inviare l'importo con vaglia postale alla Casella Postale 21 - 20090 Limito (MI).

Sono proprietario di una LAMBRETTA 125 D del 1953 che mi accingo a sottoporre ad adeguato restauro. A tal proposito Vi sarei grato se voleste gentilmente indicarmi l'esatto colore dello scooter, nonché quello della selleria.

Con anticipati ringraziamenti porgo cordiali saluti.

MALGERI PAOLO - Via Kennedy, 29 - 46047 Porto Mantovano (MN)

La Sua LAMBRETTA è nata alla fine dell'anno 1951 segnando un netto progresso soprattutto a livello meccanico e di sospensioni rispetto al modello C, tali migliorie si tradussero in maggior comfort, potenza e sicurezza. La LAMBRETTA 125 D veniva offerta nei seguenti colori dei quali indichiamo codice vernice e quantitativo in grammi per ottenere l'esatta tonalità. Ricordiamo che la vernice da utilizzare deve essere della Ditta LECHLER:

Colore	Codice vernice	Quantitativo
Beige Sabbia	91000	723 grammi
	91282	185 grammi
	91013	83 grammi
	91232	9 grammi
Verde Oliva chiaro	91000	530 grammi
	91282	347 grammi
	91011	74 grammi
	91013	49 grammi

Il modello in Suo possesso veniva venduto anche color camoscio, purtroppo al momento non siamo in grado di fornire la formula esatta della vernice.
I seguenti particolari venivano invece verniciati nel colore alluminio (rif. FIAT F 690):

- telai selle - tubo portaferri - tappo tubo portaferri
- mozzi ruote - cerchi - piatto portaceppi anteriore
- staffa portatarga - portatarga - cavalletto
- supporto porta ruota di scorta - supporto barra di torsione.

Anche il motore veniva verniciato di colore alluminio, mentre la marmitta era nera opaca. Le selle nei modelli prodotti fino all'anno 1953 erano di colore marrone, solo successivamente divennero verde scuro.

Possiedo una LAMBRETTA LI 125 del 1963 e nel corso dei prossimi mesi vi inverrà intendo ristrutturarla per riportarla agli antichi fasti. Per realizzare tale impresa, mi sarebbe di grande aiuto avere a disposizione quante più informazioni possibili. Occorrerebbero quindi copie di eventuali libretti di istruzioni, opuscoli illustrativi o pubblicazioni che a Vostro avviso possano essermi utili.

Resto in attesa di cortese riscontro e porgo distinti saluti.

AUGUSTO CHERCHI - Via Exilles, 58 - 10146 Torino

La Sua LAMBRETTA LI 125 TERZA SERIE è stata costruita in ben 146.734 esemplari dal 1961 al 1967. Montava un motore 2 tempi di 125 centimetri cubi con una potenza massima di 5,5 CV a 5200 giri che spingeva lo scooter a 79 KM/H con consumi di 2,1 litri di miscela al 2% per 100 KM. Il carburatore era un Dell'Orto SH 1/18 con getto del massimo 98 e del minimo 42. Il peso in ordine di marcia era di 104 KG.
La LAMBRETTA LI 125 veniva venduta nella sola veste monocromatica nelle tinte Celeste Iseo, grigio e, in un secondo tempo, anche Azzurro chiaro. Il modello 125 differisce dal 150 per la verniciatura dei braccetti porta leve che, sul modello di maggiore cilindrata, erano invece di alluminio lucidato.
Indichiamo di seguito la formula della vernice LECHLER relativa all'unico colore per ora disponibile:

Celeste Iseo cod. 8055

Sicuramente la pubblicazione che le potrà essere di maggiore aiuto nell'intento di riportare agli antichi fasti la Lambretta in Suo possesso è di recentissima uscita. Si tratta del libro "INNOCENTI LAMBRETTA" scritto da Vittorio Tessera edito da Giorgio Nada, che potrà reperire in qualsiasi grossa libreria della sua città o direttamente richiedendolo al LAMBRETTA CLUB D'ITALIA - Casella Postale 21 - 20090 LIMITO (MI).
Il prezzo della pubblicazione è di L. 90.000 ma per i Soci viene venduto al prezzo scontato di L. 70.000.

Un sincero "in bocca al lupo" per il lavoro che si appresta ad intraprendere ed un caloroso saluto.



NOTIZIARIO Lambretta

LAMBRETTA YESTERDAY

Per la prima edizione della rubrica LAMBRETTA YESTERDAY abbiamo scelto di presentarvi la signora Ponti Adelaide e il signor Galli Guglielmo, suoceri del socio Fai Innocente, qui ritratti in sella alla loro Lambretta 125C nel 1953.



Il socio Angelo Zilioli in sella alla sua fidata Lambretta 125C durante una gara di regolarità.



LAMBRETTA QUIZ



In ogni numero del Notiziario Lambretta verrà proposto un quesito riguardante la Lambretta. Per partecipare occorre inviare una cartolina postale con indicata la risposta esatta, il numero del Notiziario a cui si riferisce e i vostri dati anagrafici compreso il numero di tessera LCI.

Tra tutti coloro che avranno inviato la risposta esatta verrà sorteggiato un premio di tema lambrettistico che varierà di volta in volta.
Il premio per il vincitore del concorso numero 1 sarà una maglietta tipo polo con ricamato il simbolo del Lambretta Club d'Italia.

Lambretta quiz N. 1

Nei giorni 3 e 4 Giugno del 1961 si svolse a Barcellona il Rally internazionale del Lambretta Club d'Europa. Vogliamo sapere:

1) quanti sono stati i lambrettisti italiani che hanno partecipato al raduno.
2) quante nazioni hanno partecipato alla manifestazione.
3) il nome del presidente dell'International Lambretta Club che ha presenziato al Rally.

Inviate al più presto le vostre risposte alla casella postale N. 21
20090 Limito (MI) entro e non oltre il 15 Marzo 1996.

NOTIZIARIO Lambretta

Manifestazioni e Raduni

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

Carissimo lettore lambrettista!
Benvenuto in questa rubrica dedicata ai viaggi, raduni in Lambretta ed altre manifestazioni aventi la Lambretta per protagonista.
Mi rendo conto che i quattro numeri annui sono decisamente pochi per riportare le cronache dei raduni e delle escursioni lambrettistiche a corto e lungo raggio, alle quali il Lambretta Club d'Italia partecipa annualmente con piacere.
Mi impegno fin d'ora comunque a riportare la cronaca delle manifestazioni alle quali partecipo in prima persona e Ti invito a spedire all'indirizzo del club fotografie con breve racconto di motoraduni o semplici gite domenicali alle quali hai partecipato, e che vorrai vedere pubblicate sul notiziario.
Ricorda, il notiziario Lambretta è fatto da lambrettisti per i lambrettisti.

CAVALCATA DELLE VALLI OROBICHE

Il 12 Novembre si è tenuta per la trentaquattresima volta una classicissima d'autunno. La cavalcata delle valli orobiche è ormai per tutti i motociclisti un riferimento concreto, un appuntamento fisso di una stagione motociclistica in chiusura.
Il Lambretta Club d'Italia non poteva certo mancare l'appuntamento, e così alle sette del mattino i dieci lambrettisti rappresentanti il club hanno preso il via dal ristorante la Fopa con destinazione Seriate, dove alle dieci era prevista la partenza dal parcheggio del locale centro commerciale. Seriate, piccolo centro alle porte di Bergamo, è proprio in questa occasione che probabilmente vive la giornata più caotica dell'anno; sono infatti più di tremilacinquecento i centauri che prendono il via per i tre circuiti riservati alle moto stradali (215 Km), ai ciclomotori e scooter (130 Km) e alle moto d'epoca (99 Km) per ritrovarsi tutti insieme dopo tre e più ore di viaggio al palazzetto dello sport di Castione della Presolana.
L'edizione di quest'anno è stata caratterizzata da una pioggia battente per tutta la giornata, che ha reso particolarmente selettiva la "competizione" nella discesa da S. Fermo a Casazza, disseminata per altro da tantissime foglie. A Casazza una breve pausa per riprendere fiato dopo i primi 50 chilometri per lo più di tornanti, ed il gruppo ha preso il via verso Lovere lungo la statale che costeggia il lago d'Endine, in compagnia delle tante Guzzi, Gilera, Rumi, Mondial ed altre che hanno richiamato gli abitanti dei paesi attraversati dal serpentone rombante. Ancora pochi chilometri distanziavano il gruppo dall'ambita meta, e percorrendo la strada che costeggia il fiume Borlezza, deviando a destra poco prima di Chisone, finalmente il centro abitato di Castione era in vista .
Ad attenderci, pasta asciutta fumante ed abbondanti piatti di affettato che hanno contribuito notevolmente a riprendere contatto col mondo terreno. Dopo pranzo qualche battuta con altri partecipanti e poi via verso Milano, dove ogni membro del gruppo ha preso la via di casa intirizzito dal freddo, ma soddisfatto per l'impresa, contento per la bella domenica passata in compagnia e speranzoso che la trentacinquesima edizione sia asciutta e di conseguenza con maggior numero di partecipanti. Contiamo anche su di Te!



"Cavalcata delle valli orobiche - Un momento di raccoglimento..."

Mostra Scambio a NOVEGRO

L'appuntamento bigiornaliero d'autunno a Novegro è certamente tra i più importanti per tutti gli appassionati ed i collezionisti di auto e moto d'epoca. In un momento di forte espansione del fenomeno del collezionismo delle moto d'epoca, che riscontra anche un forte aumento di interesse nei confronti della Lambretta, il club per la prima volta ha voluto allestire un spazio per farsi conoscere e promuovere le proprie iniziative, ad un pubblico che si è dimostrato molto interessato. Tanti sono stati gli spettatori della videocassetta LAMBRETTA STORY che mostrava continuamente immagini d'epoca da un televisore posizionato su di una torre bianca e azzurra posta in un angolo dell'area espositiva. Nell'angolo opposto era stato allestito un bancone con tutte le novità di gadgets che il club ha preparato. Più azzeccato non poteva essere il momento per il lancio del libro sulla Lambretta, scritto dal nostro presidente; le copie disponibili sono letteralmente andate a ruba. Molte sono state le informazioni richiesteci relativamente alle manifestazioni, e qui appositi pannelli con fotografie testimonianti le attività del club hanno ben impressionato gli interessati. La parte del leone la facevano ov-

Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUBITALIA.IT



Mostra Scambio a Novegro

viamente le Lambretta esposte; reginetta dei sei modelli una LD '57 bianca e azzurra con sidecar, impreziosita da quanto di cromo esista come accessori.
La pioggia della Domenica non ha certo dissuaso i visitatori, tanto che i parcheggi antistante il parco espositivo erano esauriti già nella tarda mattinata. Anche in questa occasione sono state numerose le nuove adesioni. Un visitatore in particolare ha preso spunto dalla nostra iniziativa e dai tanti racconti dei vari raduni per diventare lambrettista acquistando presso un commerciante in un padiglione vicino una 125C .
Un successo indiscusso quindi, che ha voluto essere una volta di più un occasione per incontrarsi tra amici lambrettisti.

EICMA '95... c'eravamo anche noi!

In occasione della 54 ° edizione dell'esposizione internazionale del motociclo, tenutasi dal 21 al 26 Novembre presso la Fiera di Milano, il Lambretta Club d'Italia ha colto l'occasione per mettere in mostra su una superficie di 200 mq circa una dozzina di modelli che hanno caratterizzato la storia della Lambretta.
Nell'ottica di diffondere la conoscenza dell'evoluzione dello scooter in genere e di quello italiano in particolare, sono stati esposti anche alcuni modelli di Rumi, Iso, Piaggio, Terrot, Bsa e scooter anteguerra, come il rarissimo Skootamota del 1920.
Le centinaia di migliaia di visitatori hanno potuto contare su di un servizio impeccabile; erano infatti sempre presenti almeno due soci del club per dare informazioni e rispondere con competenza alle tante domande. Un sicuro successo, e certamente una presenza importante grazie alla quale è stato possibile promuovere l'immagine del nostro club agli appassionati motociclisti di tutto il mondo. In questa "sei giorni" il club ha infatti distribuito centinaia di copie dei nuovi depliant e ha superato la cifra record dei duecento soci.





Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUBITALIA.IT

LA MIA COLLEZIONE

a cura di Sergio Ferraro (socio n° 518)

La propria collezione è certamente un grande motivo di orgoglio di ogni lambrettista, spesso realizzata a prezzo di sacrifici economici, affannose ricerche o fortunosi ritrovamenti nei tempi e nei luoghi più disparati.
Il Lambretta Club d'Italia, in questa rubrica, si propone di dare spazio ai soci per conoscere le motivazioni, l'entusiasmo e le peripezie che li hanno spinti ad avvicinarsi agli scooter della Casa di Lambrate.
In questo numero ci occupiamo del nostro amico Gianni Belli, uno dei fondatori del L.C.I. e tra i soci più rappresentativi e conosciuti.
La sua passione per le due ruote inizia in giovanissima età. Compiuti i sedici anni e dopo molte insistenze riesce a farsi regalare dal padre il suo primo mezzo a due ruote: una Lambretta 125 Junior tre marce.
Lui in verità vorrebbe una moto "vera" ma il padre, che la ritiene troppo pericolosa, è irremovibile: o questa o niente.
Alla Lambretta seguono negli anni successivi molte altre moto di cilindrata maggiore, l'entusiasmo lo spinge anche a disputare numerose gare in pista agli inizi degli anni '70: tra le altre ricordiamo una 500 chilometri di Monza in sella a una Suzuki 500 Titan, corsa in coppia con l'attuale giornalista televisivo Nico Cereghini.
Smessi i panni del pilota e divenuto un tranquillo padre di famiglia il suo interesse si sposta sulle moto d'epoca e successivamente sugli scooter, dei quali apprezza in particolar modo il design moderno ed essenziale.
Il "manico" però è rimasto, in più di una occasione ha fatto vedere i sorci verdi a tutti noi in qualche discesa infida sul bagnato o in una rapida serie di curve; duelli mozzafiato sul filo, ahimè, dei sessanta all'ora raggiungibili con i nostri vecchi scooter.
Caratteristica della sua collezione di Lambretta è la presenza, e non poteva essere altrimenti visti i suoi precedenti, di numerosi esemplari da corsa o comunque trasformati per un uso sportivo.
Fiore all'occhiello è certamente la Lambretta A da competizione, l'unica per quanto ci è dato sapere, che sia sopravvissuta fino ai nostri giorni.
Si tratta di una trasformazione eseguita all'epoca da un privato, utilizzando per il motore parti speciali prodotte dalla Innocenti.
Sentiamo direttamente dal suo racconto come è venuto in possesso di questa Lambretta: "Un conoscente mi disse che in una cantina in viale Certosa a Milano si trovava una vecchia Lambretta completamente smontata.
Giunto sul posto ho trovato alcune casse di legno impolverate in cui erano stati riposti i pezzi smontati, potete immaginare la mia sorpresa quando le ho portate alla luce ho scoperto che si trattava di una A da corsa.
Dopo una rapida contrattazione l'ho acquistata e ne ho affidato il restauro al "mago" Vittorio Tessera, che mi ha confermato essere l'unica A da competizione da lui conosciuta.
Da un confronto con quelle ritratte sulle sue fotografie dell'epoca abbiamo stabilito che dovrebbe trattarsi di un esemplare semi ufficiale, realizzato forse da un dipendente della Innocenti per gare in circuiti chiusi.
Il ripristino è stato curato nei minimi particolari, molta attenzione è stata posta alla leggerissima struttura in tubi al cromo molibdeno che funge da supporto per la sella e per il serbatoio della benzina, anch'esso realizzato a mano in sottilissima lamiera.
Anche il cilindro è di tipo speciale: è lo stesso che veniva montato sugli esemplari ufficiali che partecipavano alle gare dell'epoca.
Con essa, che non è omologata per l'uso stradale, ho tra l'altro preso parte al raduno del Lambretta Club d'Italia organizzato a Firenze nel 1993."
Coloro che hanno visitato la mostra scambio di Novegro nello scorso mese di Novembre hanno avuto modo di ammirare questa specialissima A presso lo stand allestito dal Lambretta Club d'Italia.
Altro pezzo pregiato della collezione è una Lambretta 125 D, trasformata per uso sportivo con tanto di serbatoio maggiorato e marmitta Abarth originale, anch'esso completamente restaurata.
Con questa il nostro amico ha partecipato alla riedizione della gara di gran fondo "Milano Taranto" nel 1990, vincendo la categoria scooter.
Recentissimo è invece l'acquisto di una 125 C da corsa semi ufficiale che, come nel caso della A monta alcuni particolari propri delle Lambretta allestite direttamente dalla Casa per la propria squadra corse: il gruppo termico e il carburatore speciale Dell'Orto con diffusore da 27.
Si trova in discrete condizioni, ma in un prossimo futuro il nostro amico ha intenzione di restaurarla completamente.
Passiamo ora alle Lambretta "stradali".
La più anziana è una 125 A seconda versione (sella triangolare), trovata dal sig. Belli in un capannone dello stabilimento Innocenti di Lambrate dopo la chiusura degli impianti.
E' stata completamente restaurata alcuni anni fa e successivamente omologata ASI.
Seconda per ordine di anzianità è una 150 DL bianca e azzurra con sidecar dell'epoca, acquistata in ottime condizioni e perfettamente funzionante.



Gianni Belli e le sue creature da corsa

NOTIZIARIO Lambretta

Casuale e aiutata da una buona dose di fortuna è stata la scoperta di una rara 175 TV prima serie, avvenuta alcuni anni fa come ci racconta lui stesso: "In quel periodo collezionavo soprattutto vecchie moto e mi ero da poco avvicinato agli scooter d'epoca senza per la verità sapere molto su di essi, decisi quindi di pubblicare una inserzione su Secondamano nella quale cercavo genericamente vecchi scooter.
Un signore mi telefonò dicendomi di essere in possesso di una Lambretta 175 TV. Andai a vederla più che altro per curiosità, e sulle prime mi sembrò un normale "Lambrettone", poi osservandola bene mi accorsi dei registri del freno e della frizione al manubrio.
Mi tornarono in mente le parole di Vittorio Tessera, che mostrandomene una uguale in officina mi disse: se ne trovi una non fartela scappare, è un modello raro.
La portai a casa per 250.000 lire.
Era in discrete condizioni, funzionante e con i documenti in regola, ma con la vernice e le cromature rovinate e bisognosa di cure.
Alcuni anni dopo l'ho restaurata con l'aiuto di un amico, è stata omologata ASI e con essa ho anche vinto il primo premio per il miglior restauro post 1957 al raduno Lambretta di Erba dello scorso Settembre.
Il motore per fortuna era in buono stato, è infatti quasi impossibile trovarne i ricambi, ci siamo quindi limitati alla sostituzione di cuscinetti e paraoli e a una revisione generale della meccanica."
Non poteva mancare una Lambretta 125 Junior tre marce, quella dei sedici anni e delle gare con gli amici per i viali della periferia di Cremona, città dove il nostro socio è nato.
Dopo lunghe ricerche Gianni ne ha trovata una in ottime condizioni di conservazione, impresa non proprio facile vista la scarsa diffusione di questo modello, che si rivelò un fiasco commerciale per la Innocenti e venne ben presto sostituito dalla versione migliorata a quattro marce.
Caratteristica negativa delle prime Junior era la fragilità della scocca portante che spesso si rompeva all'altezza del rubinetto della benzina, come il nostro amico ben si ricorda: "La scocca danneggiata venne sostituita in garanzia dalla Innocenti, che inviò appositamente presso il Concessionario di Cremona due meccanici dalla fabbrica con un telaio nuovo di zecca.
Durante il lavoro, approfittando di un attimo di distrazione di mio padre, chiesi loro se fosse stato possibile rendere il motore un po' più brillante, venivo infatti superato spesso dai miei amici vespisti e avevo una gran voglia di prendermi la rivincita.
Fui accontentato e da quel momento non ci fu Vespa di pari cilindrata che mi stesse davanti."
Agli scooter della Innocenti si affiancano anche una Vespa 98, un raro Cezeta prodotto in Cecoslovacchia, un Rumi Formichino costruito su licenza in Belgio e denominato Sarolea, un Carniti prototipo perfettamente conservato e funzionante e le numerose moto d'epoca.
Congedandoci dal nostro amico vi rinnoviamo l'invito ad inviarci la storia e le fotografie della vostra collezione, sperando di vederli pubblicati presto sulle pagine del nostro notiziario.



Lambretta 125 in 2ª serie - 1948



Lambretta 175 TV

Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUBITALIA.IT

Custom... che passione!

a cura di Andrea Palmiotta (socio n° 643)

CHE SPARAFÜLMEN

Ci sono persone per cui fra la teoria e la pratica, fra l'idea di un progetto e la realizzazione dello stesso, intercorre una sola frase: "Non c'è problema".

Uno di questi soggetti è sicuramente il nostro socio ed amico Franco Giudici, ex elettrauto dalle strette origini lombarde, come il nome della sua creatura lascia facilmente intuire.
La sua officina ed abitazione di Sesto San Giovanni, alle porte di Milano, oltre ad essere il simpatico ed accogliente punto di ritrovo per le riunioni mensili del Lambretta Club d'Italia (grazie anche alla collaborazione e ospitalità della dolce moglie Rosa), è anche un luogo che profuma di tecnica motoristica e ingegno pratico.
Franco è innanzitutto un fine restauratore di Lambretta, oltre che appassionato collezionista di moto di tutte le marche.
Da queste esperienze è nata l'idea di realizzare una versione speciale della Lambretta che, pur mantenendo molte delle parti originali, potesse essere anche qualcosa di unico e personale.
Il punto di partenza di questa storia è la classica telefonata di un amico: un vecchio scooter è stato abbandonato nel cortile di una casa della periferia milanese e lo spazio che occupa deve essere liberato.
Dalla telefonata al sopralluogo il passo è breve e, inoltre, ciò che non era stato identificato si rivela proprio come una Lambretta LI 150 prima serie.
Lasciata lì, all'aperto e senza alcuna protezione da chissà quanto tempo, certo non poteva presentarsi sotto il suo aspetto migliore; anzi, purtroppo è apparso subito chiaro che anche un restauro completo non sarebbe stato possibile, se non con costi decisamente troppo elevati.
E' a questo punto che nelle testa di Franco si è accesa la classica lampadina: come evitare una sicura fine al macero allo sfortunato mezzo? Semplice: modificandolo radicalmente nella meccanica e nella carrozzeria, mantenendo tutte le parti recuperabili (poche per la verità) e ottenendo infine un'elaborazione che ricordi le Lambretta da corsa degli anni '50.
Esaminiamo nel dettaglio tutte le operazioni eseguite.
La prima difficoltà, non indifferente, è stata lo smontaggio di tutte le parti: lo scooter era come si suol dire, tenuto insieme dalla ruggine, quindi lo svitare ogni singola vite e il togliere tutti i vari pezzi è stata un'operazione lenta che ha richiesto, da parte di Franco, sicuramente molti "cenni di incoraggiamento".
Inoltre il motore, una volta aperto ha rivelato segni di danneggiamento in tutti i settori tali da consigliarne la sostituzione completa.



Franco Giudici e il suo SPARAFÜLMEN

La carrozzeria è stata quindi ampiamente modificata, tagliando lo scudo per gran parte della sua superficie. Ciò che è rimasto è una pedana che si rastrema decisamente salendo verso il manubrio, dove la larghezza è di poco superiore a quella delle viti di fissaggio. Le pedane posteriori, così come le pance, sono state invece eliminate, insieme ai relativi attacchi al telaio. Il frontalino invece, ancora sano, è stato lasciato integro. Il parafango anteriore ha seguito la sorte delle pance mentre la costolatura centrale è stata tagliata subito dopo la fine della sella posteriore.
Dopo la sabbiatura di tutti i pezzi utili ecco che finalmente il risultato finale ha iniziato a prendere un'accenno di forma.
La scelta dei colori è caduta su un aggressivo rosso corsa (per telaio, costolatura, scudo e parafanghi) e giallo (per frontalino e cerchi).
Iniziando il montaggio della carrozzeria sono state anche portate a compimento le modifiche finali.
Dello scudo abbiamo già parlato. Le pance sono state sostituite da due pannelli tipo portanumero per moto da competizione che, oltre a raccordarsi perfettamente con la costolatura centrale, hanno anche la funzione di nascondere il serbatoio.
Come abbiamo gi accennato, la parte posteriore della carrozzeria è stata tagliata subito dopo gli attacchi della seconda sella, questa termina con un accenno di spoiler a becco d'anatra, alzandosi di qualche centimetro verso l'alto.
I parafanghi, per aiutare la penetrazione aerodinamica, sono stati sostituiti da due di stile motociclistico.
La forcella anteriore era inizialmente prevista con uno schema di tipo EARLES, con triangolo e puntone. Questa idea è però stata abbandonata in quanto di difficile messa a punto e di scarsa sicurezza.
E' stato adottato quindi tutto il collaudato gruppo sterzo/sospensione della Lambretta 175 TV. La ruota anteriore include quindi un più potente freno a disco, anziché il tamburo montato di serie sulla 150 LI. Il frontalino, lasciato nello stato originale, ingloba di conseguenza anche il faro.
Nel manubrio troviamo una delle più sim-

patiche ed originali idee di Franco: è stato infatti realizzato usando un pistone per camion. Il foro di passaggio dello spinotto di biella, opportunamente tornito, accoglie i due semimanubri, assicurati all'insieme con due spine. Al termine spiccano le due manopole, di tipo moderno, che includono i canonici comandi elettrici, quello del gas e il freno anteriore, frizione e cambio.
Il freno posteriore a tamburo rimane a pedale, mentre il cavalletto è stato sostituito da uno di tipo laterale, più sportivo e leggero.
Infine, un'ultima modifica della parte telaistica ha riguardato la zona sopra il motore: è stato abolito il bauletto di servizio e il portafiltro dell'aria. Il serbatoio è stato così girato in senso longitudinale il bocchettone di rifornimento spunta, con il suo tappo originale, dalla fiancata sinistra. Le due selle, poi, sono state rimpiazzate da un solo piccolo sellino tipo corsa, che costringe il pilota ad una posizione di guida più raccolta e aerodinamica.
Dopo tutte queste modifiche della parte ciclistica, è sorto il problema di avere un motore adeguato. La scelta non poteva cadere che su un propulsore 200 SX, l'unico che garantisse prestazioni all'altezza, nutrito da un generoso carburatore Dell'Orto SH1 con diffusore da 22.
Il filtro aria originale è stato sostituito da quello rotondo usato proprio sulle Lambretta da corsa. Tutti i travasi del motore sono stati opportunamente allargati e lucidati, al fine di favorire il massimo rendimento. Inoltre la testata è stata modificata, per ottenere una maggiore compressione e un migliore riempimento della camera di scoppio. Il supporto elettrico ottimale è assicurato dall'accensione elettronica Innocenti prelevata dalla Lambretta DL200 Electronic.
Per ultima, non può sfuggire alla nostra attenzione la generosa marmitta Sito che ha il non facile compito di smaltire gli abbondanti gas prodotti dal motore.
La tenuta di strada è assicurata dalle gomme con disegno moderno, in uso anche sugli scooter dell'ultima generazione.
Il risultato finale è un mezzo sicuramente molto originale, vistoso ma non pacchiano, estremamente piacevole da guidare sia per la sua leggerezza, che garantisce grande manovrabilità, sia per le prestazioni esaltanti che il motore consente (ricordiamo che la velocità massima è di circa 120 Km/h).
Molto simpatico il disegno che i due figli di Franco, entrambi impiegati nel settore grafico, hanno realizzato per il padre ed applicato sulle fiancatine. Si tratta di una tartaruga in corsa, pronta a bruciare l'asfalto proprio come la moto su cui campeggia!
Non ci resta che porgere a Franco tutte le meritate congratulazioni per questa sua bellissima e divertente opera.
Sarà l'ultima?....Fino alla prossima sorpresa!

P.S. a tutti gli amici smanettoni:
Se anche voi avete realizzato un progetto come quello sopra descritto, fatecelo sapere scrivendo al Lambretta Club d'Italia, casella postale 21, 20090 LIMITO (MI) e indicando tutti i vostri dati. Saremo felici di pubblicare il risultato delle vostre fatiche e passioni.





Prima la cavalcata poi... l'abbuffata.

Valli Grobbiche 1995



Passo Gran San Bernardo



Partenza per il raduno Eurolambretta

Austria 1995



Momento di Giunia, Eleonora, Nadia, Cristina e le altre



Vacanze in Corsica



Il LCI alla scoperta dell'America Monument Valley.

1992



"Lo" Lambretta Club d'Italia

Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUBITALIA.IT

Lambretta al microscopio

a cura di Vittorio Tessera (socio n° 111)



Lambretta 150 Li II serie

In questa rubrica del Notiziario Lambretta verranno esaminati uno alla volta tutti i modelli costruiti dallo stabilimento Innocenti dal 1947 al 1971, compresi i motofurgoni e i ciclomotori.

Per iniziare abbiamo scelto la Lambretta 150 Li II serie che è stata la versione prodotta in maggior numero di esemplari: ben 162.040 unità sono state costruite nell'arco dei 26 mesi di produzione raggiungendo l'incredibile velocità di 74 unità all'ora.
Inoltre sono stati allestiti ulteriori 43.980 esemplari completamente smontati da inviare ad alcune ditte licenziatarie in India, Brasile, Cile e Argentina.
Con queste premesse la Lambretta 150 Li II serie è certamente il modello più popolare, ma non per questo meno ambito da parte dei collezionisti.
Il suo ingresso ufficiale nel mondo motociclistico avviene pochi giorni prima dell'apertura del Salone Internazionale del Motociclo di Milano del 1959, presso il salone della rinomata agenzia Minetti di Milano.
Con l'introduzione della II serie l'Innocenti abbandona definitivamente la collocazione del faro anteriore sullo scudo, che aveva caratterizzato tutta la serie carenata lanciata nel 1950 con il modello LC.
La linea della carrozzeria ricalca integralmente le forme della prima serie mantenendo in parte invariate anche le scelte cromatiche: nella versione monocolore la tinta è Grigio Fiume 8014, mentre nel modello bicolore la base della carrozzeria diventa Grigio Alba 8019; in quest'ultimo caso i cofani e il frontale possono essere dipinti in diverse tonalità: Azzurro Flaminia 8032, Verde Nilo 8015, Rosso Rubino 8047, Rosso Corallo 8046 (i numeri si riferiscono alle tinte della casa Lechler).



A tal proposito è importante ricordare che in alcuni casi la versione bicolore era offerta solo con i cofani verniciati in tinta e il frontale lasciato in grigio alba.
Durante i due anni circa di produzione la 150 II serie riceverà alcune migliorie estetiche di lieve entità, comunque degne di nota: la prima, e la più evidente, è la sostituzione del gruppo ottico posteriore con uno di maggiori dimensioni per adeguarsi alle normative del nuovo codice della strada del 1959 che prevedeva l'obbligo della luce di stop su tutti i motoveicoli targati; poi nel 1960 viene maggiorato lo sportello di ispezione all'avvisatore acustico per agevolare la sua sostituzione, ed infine nel 1961 è modificato il fissaggio del filtro aria sostituendo la galletta a vite con un più pratico bloccaggio a doppia molla.

A livello meccanico le migliorie riguardano la carburazione, per poter adottare la miscela al 2%; a tale scopo il carburatore, che nella prima versione al 5% montava un getto del massimo di 102, adotta un getto da 78 mentre quello del minimo mantiene il calibro di 40.
Sugli esemplari del 1961 è montato un nuovo carburatore chiamato MA 19 BS7 che mantiene comunque invariate le misure dei getti.
Ulteriori piccole migliorie riguardano il leveraggio della sospensione anteriore, che adotta delle boccole in plastica al posto di quelle in bronzo eliminando gli ingrassatori ai perni, e il cavalletto, a cui è tolto il perno di battuta a fine corsa.
Con una potenza di 6,5 cavalli e una velocità massima di circa 85 Km/h, la Lambretta 150 Li II serie si pone al vertice della sua categoria per prestazioni e rendimento, diventando il punto di riferimento per l'agguerrita concorrenza nostrana.
Con questo modello l'Innocenti raggiunge il suo massimo livello produttivo ma, purtroppo, segnerà anche l'inizio del suo lento ma inesorabile declino; dopo questa versione, infatti, la produzione oraria comincerà a ridursi a 55 macchine nel 1963, poi a 16 nel 1968 fino ad arrivare a 4 nel 1971 al termine della fabbricazione.
Oggi giorno la Lambretta LI 150 II serie non è un modello particolarmente difficile da reperire ed il suo prezzo è normalmente allettante: nel caso di un esemplare in buone condizioni e completo dei documenti di circolazione il valore può variare da un minimo di 200.000 ad un massimo di 600.000. Nel caso di un futuro acquisto è preferibile puntare su un modello in buono stato e completo in ogni sua parte piuttosto che comprare un rudere, in quanto l'offerta sul mercato è particolarmente ampia e a buon prezzo.



Allestimento speciale per i giochi olimpici di Roma del 1960





Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUBLAZIO.IT





Vestirsi per l'autunno

Vi presentiamo due modelli di impermeabili appositamente studiati per Lambretta, che possono risolvere il problema della protezione turistica contro la pioggia: le « scooter-coat » della R.A.M. - Via Manzoni 20 - Milano, tel. 791.880, è fabbricato con tessuto reso assolutamente impermeabile da un particolare procedimento americano, e cucito di un copricapo sul tipo del cuscinetto per corridori di uno speciale grembiale che protegge le gambe e i piedi e può servire anche per coprire i due sellini quando la Lambretta venga lasciata all'aperto: da involucro per l'impermeabile stesso, e come copertura di fortuna per il secondo passeggero. Le « scooter-coat » lo troverete in tutte le gamme di colori e in tutte le taglie.

La Ditta GARDIOL - Milano - Foro Bonaparte, 70 - tel. 65.545, a sua volta, ha realizzato l'impermeabile « Magnum » trasformabile, studiato anch'esso appositamente per la Lambretta. Questo indumento può essere usato come un normale impermeabile e viene trasformato semplicemente slacciando un'ingegnosa applicazione di tabbie che, abbassate sulle gambe, e quindi allacciate lateralmente, formano una comoda ed elegante tuta assolutamente impermeabile. Entrambi questi due modelli di impermeabili, quindi, pur costituendo un mezzo protettivo ed efficace contro la pioggia per chi viaggia in Lambretta, possono anche essere usati normalmente e non richiedono quindi una spesa speciale.





NOTIZIE VARIE

Una lettera. « Le esprimo la mia grande soddisfazione di essere possessore di una Lambretta, un veicolo economico, stabile, sicuro, perfetto nel funzionamento, confortevole, motoleggera che può essere definita: gioiello della meccanica. Sergio Bandini, vice-comandante dei Vigili Urbani di Brescia ».
Siamo certi che il bravo comandante Bandini non si munirà mai di fonometro né di pistola a spruzzo per perseguitare i poveri Lambrettisti.

Due riviste. Sono uscite a Milano due riviste che interesseranno certamente i Lambrettisti.
Una è « Motor-scooter », che è già al suo terzo numero, e che si occupa esclusivamente del nuovo veicolo e dei suoi utenti, è diretta da Libero Bercezzi e viene pubblicata dalle « Edizioni GEO » - Via Antigel 28 - Milano.
L'altra è « Selezione Motoristica » - Auto-Avio-Moto, che darà molto spazio anch'essa ai problemi dei motor-scooters. Direttore: Venzo. Redazione: Via G. Mazzini 11, Milano.

Presidente svizzero. È venuto a farci visita il signor Schiele Albert Werner, Presidente di uno dei due Lambretta Club di Zurigo. Egli è arrivato a Milano in Lambretta. Il signor Schiele partecipa al « Concorso Internazionale per Lambrettisti » e dopo aver visitato gli stabilimenti Innocenti ed essersi intrattenuto col dirigente del Lambretta Club Milano, ha proseguito verso l'Austria.

A.T.S. Lambretta: in gamba! La veterana dei Lambretta Club tiene testa a tutti i sodalizi confratelli ed è ben degna della sua priorità. La A.T.S. Lambretta di Roma ha partecipato al 1° Raduno Motociclistico di Rimini e di S. Marino con trenta Lambrette seguite dal furgone di assistenza, e si è fatta fuori 250 chilometri tutti d'un fiato. Partenza da Roma alle 5,30; arrivo a Rimini alle 18,45; media oraria km. 40.
L'Associazione Turistico-Sportiva Lambretta ha organizzato anche una bella gita ad Anzio cui ha partecipato pure il Direttore della Sede di Roma della Innocenti, l'ing. Mario Caravaggi a bordo di una Lambretta pilotata da suo figlio.

Tre raduni: Sanremo - Rimini - Monfalcone.
Lambretta è stata sempre presente con numerosi partecipanti e ha fatto la parte del leone per i premi.
Con particolare simpatia salutiamo il raduno di Monfalcone organizzato dal 1° Gruppo Lambrettisti della Venezia Giulia in cooperazione col Vespa Club locale, e rileviamo che si tratta di uno dei primi raduni notturni. Duecento motor-scooters provenienti da tutte le regioni del Veneto hanno consacrato il successo di questa bella iniziativa.

Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUBLAZIO.IT

ACCESSORI

Autotelefono

Gli Automobilisti ed i Lambrettisti tra breve potranno telefonare senza scendere di macchina. Basterà munirsi dell'« Autotelefono » che è costituito di un'apparecchiatura telefonica ridotta ad un normale disco combinatore e ad un microtelefono ricevitore. Saranno presto installate numerose colonnine nelle quali basterà innestare il filo dell'« Autotelefono » per poter comunicare con qualunque apparecchio.



Indirizzi utili

Carrozzini (sidecars)

Ditta LONGHI GIUSEPPE
Via Amedei, 7, Milano

C.I.M.E.M.
Viale Liguria, 43, Milano

Ditta PARRI PAOLO
Via Ormea, 134, Torino

Parabrezza

REINA A. Soc.
Via Amedei, 7, Milano

Ditta PARRI PAOLO
Via Ormea, 134, Torino

Ditta LONGHI GIUSEPPE
Val Arena, 2, Milano

Ditta RADAELLI SALVATORE
Via Pace, Rho (Milano)

Ditta BRUNORI ORESTE
Via Poma, 57, Milano

Cabine di protezione

REINA A. Soc.
Via Amedei, 7, Milano

Pompe per gonfiaggio pneumatici

Ditta LUIGI GRISI
Sesto S. Giovanni (Milano)

S.I.L.C.A.
Via Ampère, 114, Milano

CONTACHILOMETRI "VEGLIA"



Produzione F.lli Barletti, Milano, nuova concezione meccanica che assicura un funzionamento continuo e preciso. Tipi per Lambretta A, B, C e LC. Per approvvigionamenti: S.V.A.M.A., Milano, via Giannone, 8.

RISCALDAMENTO PER Lambretta

Lambretta riscaldata anche per la nonna! Ci ha pensato il signor Amedeo Zasa e con 5 mila lire ve la cavate. Si tratta di un sistema di sfruttamento dei gas di scarico mediante un condotto che porta a una parte piatta, entro la quale circolano questi gas, e che aderisce al petto del guidatore e può essere racchiusa fra il cappotto e la giacca, o anche, per i più freddolosi, sotto la giacca prima della serie dei golf. L'aggeggio è semplice, poco ingombrante, montabile e smontabile in pochi minuti, non richiede d'altra parte alcuna trasformazione della Lambretta. E per di più è invisibile. Perché la persona e gli indumenti lo nascondono completamente quando si è in moto. Rivolgetevi a ZASA-Pluchino – Via A. Del Sarto, 18 – Milano – Tel. 267.111.

CARRELLO STABILIZZATORE



Questo carrello, già noto sul mercato col nome di « Stabil », può essere attaccato in 56 secondi alla Lambretta, posteriormente, a rimorchio o trasportare, oltre il passeggero, due quintali di merce. La frenatura è automatica e sicura. Costa, col cassoncino e attacco universale L. 75.000; col cassoncino, cestino, telaccino e attacco universale L. 86.000; senza cassoncino, ma sempre con attacco universale L. 65.000. Tutti comprese le ruote.

Lambretta
WWW.LAMBRETACLUBIANO.IT

Lambrettotecnica

L'accensione nella Lambretta

a cura di Alfredo Ponzoni (socio n° 574)

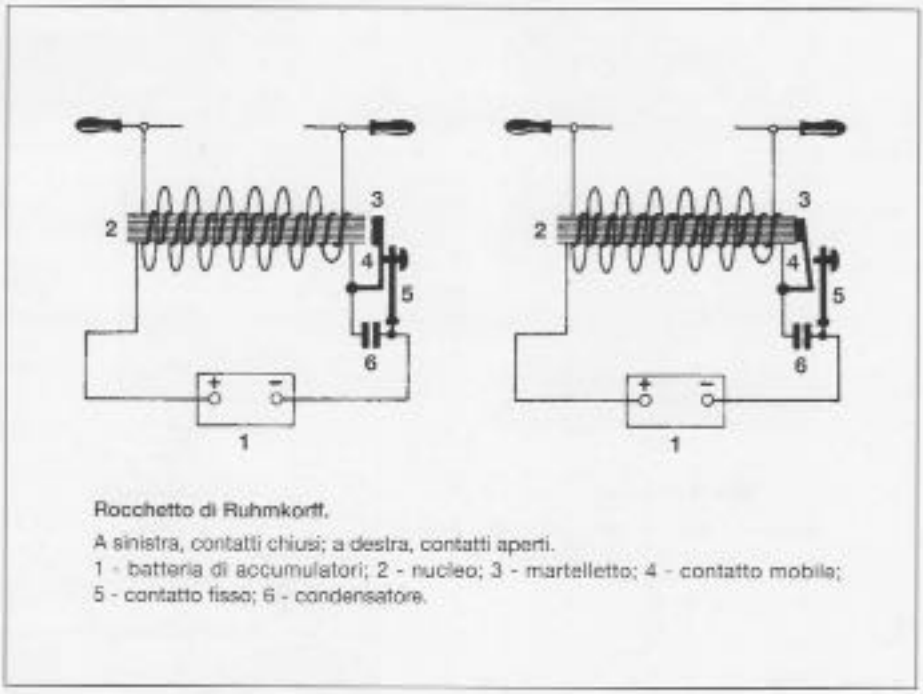
Nei motori a combustione interna l'accensione della miscela aria benzina avviene per mezzo di una scintilla elettrica ed ormai da oltre mezzo secolo è generalizzato l'uso delle candele per questo scopo. Quello che cercherò di spiegare è come e perché scocchi questa scintilla.

In linea di massima i dispositivi di accensione si basano sui principi fondamentali dell'elettromagnetismo. In parole povere: un conduttore percorso da energia elettrica crea attorno a se un campo magnetico. E viceversa: dell'energia elettrica si produce ai capi di un conduttore attorno al quale avviene una variazione di campo magnetico; tale variazione può avvenire anche a seguito dello spostamento del conduttore in un campo costante, oppure a seguito dello spostamento del campo rispetto al conduttore.

Partendo da questi principi nasce l'esperienza di Ruhmkorff e del suo rocchetto, esso consiste in un nucleo di ferro attorno al quale sono avvolte due bobine, una per il primario con poche spire di filo di rame di grossa sezione e l'altra per il secondario con moltissime spire di filo sottile; alimentando il primario con dell'energia elettrica, si induce un magnetismo nel nucleo di ferro, il quale attira un ancoretta che col suo movimento interrompe l'alimentazione, con il conseguente cessare il magnetismo. Si provoca così il ritorno a riposo dell'ancoretta che ripristina l'alimentazione ed il ciclo torna a ripetersi continuamente. La conseguenza di ciò è l'ottenimento di un campo magnetico che continua a variare all'interno del nucleo di ferro. Tale variazione induce in ogni spira del secondario una piccola tensione che, moltiplicata per tutte le numerosissime spire, arriva a valori dell'ordine delle decine di migliaia di volt sufficienti a fare scoccare una serie di scintille elettriche. Da qui alla bobina accensione, il passo è breve; per ottenere delle scintille elettriche che scocchino a comando è sufficiente aprire e chiudere il circuito di alimentazione del primario, creando la variazione di campo magnetico che induce l'alta tensione nel secondario. In un modo analogo funziona l'accensione detta: A VOLANO-MAGNETE, che troviamo in tutte le Lambretta. Essa è costituita da un generatore di corrente, un ruttore con condensatore, una bobina (che per i primi modelli era interna al volano per i successivi era esterna) ed in fine la candela. I suoi vantaggi nascono dal fatto che quasi tutti i suoi elementi sono riuniti in solo blocco e che il volano-magnete, proprio come dice il suo nome, funge anche da massa volanica esterna, per regolarizzare il movimento rotatorio dell'albero motore.

Analizziamo i vari componenti ed il loro funzionamento.

VOLANO: è una piastra circolare a forma di fungo di materiale amagnetico (bronzo, alluminio) con un mozzo centrale per il calettamento conico con chiavetta all'albero motore, portante la camma per il comando del ruttore. Alla periferia, nell'interno sono fissati quattro magneti permanenti con polarità opposte. All'esterno, per le Lambretta con raffreddamento forzato, sono ricavate di fusione delle alette.



Rocchetto di Ruhmkorff.

A sinistra, contatti chiusi; a destra, contatti aperti.
1 - batteria di accumulatori; 2 - nucleo; 3 - martelletto; 4 - contatto mobile; 5 - contatto fisso; 6 - condensatore.

IL PIATTO PORTA BOBINE: è un disco di alluminio con un foro centrale fissato al carter motore mediante viti con i fori di fissaggio asolati; si trova sotto il volano concentricamente ad esso; sul piatto sono fissate due o più bobine avvolte attorno ad un nucleo di ferro. Una delle bobine serve per alimentare i servizi di bordo, l'altra serve a generare l'energia elettrica per l'accensione. Sul piatto sono fis-

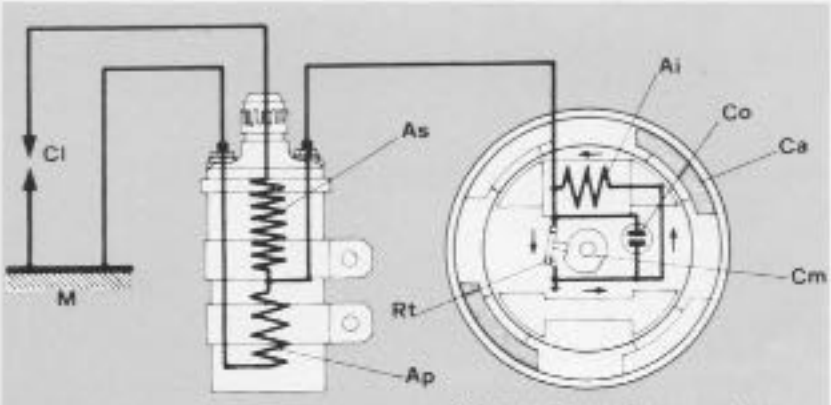
sate le puntine ed il condensatore.

IL RUTTORE: è un interruttore che interrompendo e ripristinando la circolazione di corrente nel primario della bobina induce l'alta tensione sul secondario. E' costituito da due piastrine metalliche sagomate delle quali una è fissa e l'altra è mobile (le cosi dette puntine), portanti dei contatti in tungsteno; il contatto mobile è isolato elettricamente da quello fisso e vi è tenuto aderente da una molla a lamina, ma viene staccato quando il risalto della camma del volano passa sull'apposita appendice isolata. Il contatto fisso, proprio fisso non è, in quanto è vincolato al piatto con una vite con foro asolato, in modo da potere regolare la distanza fra i contatti.
Praticamente ad ogni giro dell'albero motore, in una posizione angolare ben precisa, il risalto della camma del volano apre i contatti del ruttore causando lo scoccare della scintilla nella candela.

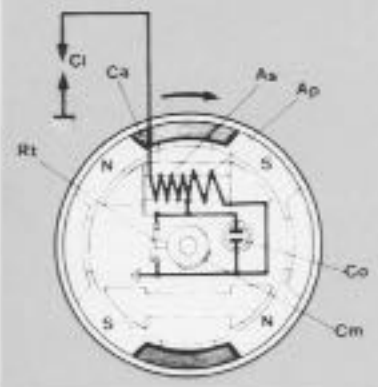
IL CONDENSATORE: è un piccolo contenitore cilindrico di alluminio all'interno del quale sono avvolte su se stesse due sottilissime strisce di alluminio separate da un foglio di materiale isolante; una di esse è a massa, mentre l'altra è collegata al contatto mobile del ruttore. La sua funzione indispensabile è quella di caricarsi di corrente al momento dell'apertura delle puntine, per fare un esempio parallelo: se noi facciamo cadere un peso, questo interrompe il suo movimento quando tocca il pavimento creandogli dei danni, ma se noi appoggiamo un pezzo di gomma sul pavimento otteniamo ugualmente l'arresto del peso, ma senza danni, perché la gomma ha assorbito l'eccesso di energia; la funzione della gomma è all'incirca quella del condensatore. Se questo non ci fosse, all'apertura delle puntine si creerebbe una forte scintilla, prova di un residuo passaggio di corrente, che rallenta nella bobina la variazione di flusso magnetico e di conseguenza, induce nel secondario una tensione insufficiente a far scoccare la scintilla sulla candela. Una scarsa efficienza del condensatore, non elimina le extra correnti di apertura, causa queste, di scintillio che porterebbe ad una precoce usura dei contatti.

LA BOBINA INTERNA AL VOLANO: è un nucleo di materiale magnetico con delle espansioni polari sui quali sono avvolti il primario ed il secondario. Il primario, ha un capo collegato a massa e l'altro al contatto mobile del ruttore. Il secondario ha ugualmente un capo a massa e l'altro termina con una linguetta di ottone, detta reoforo, dalla quale si preleva l'alta tensione da inviare alla candela. Gli avvolgimenti sono debitamente isolati per impregnazione in autoclave con apposite resine.

LA BOBINA ESTERNA: è un contenitore di plastica o metallo all'interno del quale si trova il nucleo magnetico attorno al quale sono avvolti primario e secondario. All'esterno si trovano i due morsetti di alimentazione del primario, l'attacco per il cavo per l'alta tensione della candele e le staffe per il fissaggio al telaio.



Schema d'accensione a volano-magnete con bobina esterna. Cl - candela d'accensione; M - attacco a massa; As - avvolgimento secondario; Ap - avvolgimento primario; Rt - ruttore; Ai - avvolgimento indotto; Co - Condensatore; Ca - calamita; Cm - camma.



◀ Schema d'accensione a volano-magnete con bobina interna.

FUNZIONAMENTO: i magneti permanenti posti in rotazione dal volano passano vicinissimi alle espansioni polari dei nuclei magnetici della bobina fissata al piatto.
Si causa cosi la variazione continua del flusso magnetico che si concatena ai nuclei, in quanto le calamite che passano sono alternativamente di polarità nord e sud.
Nel momento in cui la variazione di flusso magnetico è massima ed è di conseguenza massima la corrente indotta nell'avvolgimento primario, i contatti del ruttore vengono aperti portando istantaneamente la corrente dal valore massimo a zero. Questa forte variazione di corrente induce, per i noti motivi, un elevatissima tensione nel secondario tale da fare scoccare la scintilla tra gli elettrodi della candela. Regolando opportunamente la distanza tra i contatti e la posizione angolare della piastra porta bobine otteniamo che la scintilla scocchi con il necessario anticipo rispetto al punto morto superiore. Di questi ultimi argomenti parleremo nel prossimo numero.

Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUBIANO.IT

Notizie dal mondo

a cura di Marco Micali (socio n° 680)



Benvenuti nello spazio riservato alle notizie, curiosità e ricorrenze dei nostri amici più lontani.

Per il momento esistono ben 10 Lambretta Club nazionali che rappresentano rispettivamente: Germania, Austria, Svizzera, Francia, Spagna, Inghilterra, Olanda, Irlanda, Svezia e Italia.

Di notevole interesse e da seguire in modo particolare è il neofondato "Classic Scooter Club" con sede a Bergen, Norvegia, che conta già 60 membri e ben 42 Lambretta (oltre a qualche altro scooter di ieri). Sembrano quindi gettate le basi per un futuro "Lambretta Club Norway"!

PACEMAKER





"Pacemaker" è il nome che la Lambretta Concessionaires Ltd. (l'importatore ufficiale Britannico) ha dato al modello Li 150 Special designandola con lo stesso nome del famoso gruppo musicale degli anni '60 "Gerry and the Pacemakers". Gerry e la sua banda posarono in numerose fotografie pubblicitarie che fece fare l'importatore britannico.

Nelle prime fotografie e pubblicazioni stampa, la Li 150 Special "Pacemaker" viene mostrata con i cofani motore bicolori ed il resto della carrozzeria completamente bianca. Sullo scudo, sotto la scritta Special è incollato un simpatico ed innovativo adesivo ad effetto "tridimensionale" di materiale plastico.

Osservando attentamente il modello presentato nella cartella stampa dell'epoca si riconosce un mozzo anteriore in stile della 200 completo di freno a disco. Accurate ricerche hanno comunque rilevato che non è mai stata venduta una "Pacemaker" con freno a disco e che pochissimi modelli con cofani bicolori hanno lasciato i capannoni dell'importatore britannico. La Lambretta Li 150 Special Pacemaker realmente venduta sul mercato britannico, si differenzia quindi dalla normale Li 150 Special per la sola aggiunta dell'adesivo inneggiante al famoso gruppo pop.



GRAND LUXE

Nel 1956, la Lambretta France decide di presentare una versione "Grand Luxe" con avviamento elettrico sul modello LD 125. Inizialmente non fu un grande successo a causa della scarsa durata della batteria.
Tutto sommato la "LD 125 Grand Luxe" non era avara di optional di serie: oltre all'avviamento elettrico con relativo amperometro sul manubrio, offriva un efficace luce posteriore di posizione / stop, che funzionava anche come luce di parcheggio



nei paesi in cui era obbligatoria come l'Inghilterra.
L'ammortizzatore posteriore relativamente morbido, per dare più comfort; un bellissimo orologio posizionato in fianco all'amperometro così come l'ampio scudo anteriore; un portapacchi posteriore cromato, le ruote a fascia bianca ed un largo appoggia-piedi posteriore impreziosirono questo scooter (foto n°3). Anche una vasta gamma di colori fuori serie resero la Grand Luxe molto appariscente. Il prezzo di questa versione fuori serie nel 1956 era di FF. 193.000 rispetto a ai FF. 152.000 del modello base. Alcuni esemplari di questo modello furono esportati in Inghilterra e purtroppo non se ne conoscono i proprietari.
La produzione Innocenti dei modelli LD 125 e LD 150 avviamento elettrico "normali" è stata di circa 15.000 pezzi. La Lambretta ad avviamento elettrico in assoluto più rara è la LD '57 prodotta in soli 52 esemplari tra il marzo ed il giugno 1957.





LD 125 Grand Luxe con sidecar

CELTIC RALLY

organizzato dal L.I.C. Lambretta Irland Club

Attraversare il mare d'Irlanda per partecipare assieme ad altri appassionati amici del LCGB al "Celtic Rally" significa normalmente iniziare la giornata in un enorme "Pub" galleggiante molto affollato.
Salpati alle 5:30 anziché alle 3:45 con mare molto mosso, siamo arrivati con qualche ora di ritardo a Dublino.Ora possiamo finalmente liberare le nostre 25 Lambretta legate nella stiva come dei salami, per inoltrarci nelle strade di Dublino e ad affrontare successivamente il tortuoso viaggio di 180 miglia verso il paesino di **Lahinch** sulla costa atlantica.(più ad ovest avremmo raggiunto gli Stati Uniti).
Arrivati sobri a Lahinch ci accolgono numerose bandiere gialle e blu che sventolano vicino ad ogni casa. Che accoglienza.....!
Purtroppo le bandiere colorate non erano per noi, ma per la squadra locale di hurling (simile al hochey) che ha festeggiato la conquista del titolo regionale. Comunque anche noi veniamo accolti caldamente e, cosa più importante, con schietta sincerità.
Il luogo d'incontro scelto dal L.I.C. era il "O'Looney's Bar" che si affaccia direttamente sull'oceano atlantico di cui il proprietario è stato il primo acquirente di un modello Lambretta in Irlanda (un LD125).L'alloggio ai partecipanti del raduno viene assicurato da 25 nuovissimi "cottages" da 6 posti.
La serata di venerdì si conclude in allegria bevendo,bevendo e ballando fino alle 2°°.
Verso mezzogiorno di Sabato si organizza la sfilata delle Lambretta alla quale partecipa anche il nostro caro amico Alan Godden, che ottiene, con il suo bellissimo modello B125, il migliore piazzamento nella classe "best vintage".Il Sabato si conclude con un'ottimo party a base di vino e formaggi assortiti e, per i più resistenti, con un bagno nelle gelide acque del oceano atlantico.
Domenica mattina si riparte per un'escursione impegnativa verso **Kilconnell** costeggiando le scogliere "Cliffs of Moher". Raggiunta la meta ci dividiamo per raggiungere nuovamente i porti d'imbarco e ritornare a casa.

Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUBITALIA.IT

a cura di Orietta Manfrin (socio n° 333)

MERCATINO LAMBRETTA

1) VENDO ricambi veri per Lambretta serie LI 2° e 3°
Davide - Tel. 02-3270101 - ore serali

2) VENDO due telai Serveta e ricambi vari sia per Serveta che per Innocenti serie LI.
Stefano - Tel. 02-3360370

3) VENDO Lambretta 150 DL in ottime condizioni di conservazione e funzionamento. Accessoriata alla moda inglese. Documenti regolari
Gianni - Tel. 02-312647 - ufficio

4) CERCO Manuali di officina, Depliant, Notiziari Lambretta.
Sergio - Tel. 02-72004162 - ore ufficio

5) CERCO Lambretta Lui modello 50 C completo. Tel. 035-640156

6) CERCO Carter Lambretta Innocenti Azzurro e cataloghi originali a prezzi onesti.
Roberto - Tel. 02-2132006 - ore serali

7) VENDO Lambretta 150 Special già verniciata e con il motore nuovo da rimontare
Matteo - Tel. 02-9810732

8) CERCO Orologio originale tondo con fondo verdino per la Lambretta 150 LD.
Vittorio - Tel. 02-95320438

GLI APPUNTAMENTI DEL LAMBRETTA CLUB D'ITALIA

Programma Raduno Nazionale Lambretta Assisi 24/25/26 Maggio 1996

24/5: POMERIGGIO ritrovo presso l'albergo Antonelli di Santa Maria degli Angeli in Via Los Angeles. Iscrizioni e disbrigo pratiche per i pernottamenti in campeggio o in albergo. Cena libera.

25/5: ore 8.30-10 iscrizioni davanti alla Basilica S. Maria degli Angeli
ore 10.30 partenza per un giro turistico a Perugia.
ore 11.30 arrivo a Perugia e visita alla città con guida turistica.
ore 13.30 colazione al sacco nel parco.
ore 14.30 partenza per Torgiana
ore 15.00 visita al museo del vino di Torgiana e alle cantine vinicole.
ore 16.00 partenza per Assisi
ore 17.00 arrivo ad Assisi e visita guidata alla basilica di San. Francesco.
ore 18.00 ritorno a Santa Maria degli Angeli
ore 19.00 aperitivo offerto dal Lambretta Club di fronte alla Basilica.
ore 20.30 cena collettiva con spettacolo musicale

26/5: ore 8.30-10.00 proseguimento iscrizioni
ore 10.30 partenza per Assisi
ore 11.00 arrivo in centro città e visita guidata a piedi ai più importanti monumenti : chiesa di Santa Chiara, S.Ruffino, Piazza del Comune, Tempio della Minerva ecc.
ore 13.00 pranzo al ristorante
ore 15.00 salita all'Eremo delle Carceri
ore 16.00 ritorno a Santa Maria degli Angeli
ore 16.30 premiazioni e saluti di commiato

La quota di iscrizione è stata fissata in Lire 80.000 e comprende: ricordi della manifestazione, la colazione al sacco e la cena di sabato, la prima colazione e il pranzo della domenica.
Per chi si iscrive solo la domenica la quota è ridotta a Lire 50.000.

Programma 1° Incontro Lambrettistico Città di Asti 13-14 Luglio 1996

SABATO 13

ore 8.30, 10-30 iscrizioni in piazza San Secondo
ore 11.00 partenza per il giro turistico della città e visita agli stabilimenti alimentari "Sacchi".
ore 13.00 pranzo convenzionato presso un self-service
ore 15.00 continuazione giro turistico.
ore 16.00 gara di abilità (ginkana) in Piazza Campo del Palio.
ore 18.00 premiazione ginkana.
ore 18.30 ritorno in Piazza San Secondo e visita guidata a piedi ai monumenti cittadini.
ore 20.00 partenza in Lambretta per il C.D. Club dove sarà possibile un bagno in piscina, quattro salti in discoteca e una spaghettata in allegria.

DOMENICA 14

ore 8.30-10 proseguimento iscrizioni in Piazza San Secondo
ore 10.00 partenza per un giro turistico di 60 Km circa nell'entroterra astigiano con visita alle rinomate Cantine Gancia nella cittadina di Canelli.
ore 12.30 pranzo collettivo al Castello di Costigliole d'Asti
ore 15.30 partenza per il rientro ad Asti previsto per le 16.15
ore 16.30 premiazioni e saluti di commiato

La quota di iscrizione è stata fissata in lire 80.000 e comprende: ricordi della manifestazione, pranzo e cena di sabato, colazione e pranzo della domenica. Per chi si iscrive solo la domenica la quota è ridotta a lire 50.000.

– UN CARO AMICO CI HA LASCIATI –

Con profondo dispiacere devo annunciarvi la scomparsa di Alan Godden, socio di primo piano del Lambretta Club d'Italia, amico impareggiabile e lambrettista da sempre.
Era partito dall'Inghilterra pochi giorni prima di capodanno e sarebbe dovuto venire a trovarmi a Rodano l'ultimo dell'anno ma, purtoppo, non è mai arrivato. Il suo fisico non ha retto al lungo viaggio e il suo cuore si è fermato in una stazione di servizio in Germania. Prontamente soccorso, non è stato però possibile salvarlo.
Alan era un lambrettista al 100%, da giovane ha sempre guidato una Lambretta per lavoro, per sport e per svago in tutta la Gran Bretagna.
Fin dalla sua fondazione è stato un socio del Lambretta Club d'Italia e,pur a dispetto della lontananza, ha partecipando assiduamente a quasi tutti i raduni Nazionali e locali. Abbiamo avuto il piacere della sua simpatica presenza anche in occasione del raduno "Alle sorgenti del Lambro" di quest'anno, dove si è divertito in sella ad una perfetta Lambretta 125 B color bronzo metallizzato. In quell'occasione era stato premiato come partecipante proveniente da più lontano.
Della sua presenza discreta e silenziosa , ma allo stesso tempo simpatica ed affettuosa, sentiremo molto la mancanza; Alan era qualcosa di più di un semplice socio: era una istituzione per tutti noi, un esempio di vero amore lambrettistico da non dimenticare e, certamente, da imitare!
Pur visitando l'Italia da 12 anni non ha mai voluto imparare una parola di Italiano (cocciutaggine inglese), e le poche volte che parlava si esprimeva in un dialetto praticamente unico: ma era il suo modo di fare e a noi piaceva proprio così.
A ricordo di questo nostro grande amico il Lambretta Club d'Italia ha deciso di far fondere una placca in bronzo raffigurante una Lambretta 125 B da porre sulla sua tomba in Inghilterra.



Vittorio Tessera

Lambretta Shop

a cura di Cristina Campi (socio n° 810)



RIPRODUZIONE A COLORI DEPLIANT LAMBRETTA - MOD. A-B-C-LC-LD



CUCISIVI IN STOFFA RICAMATI



CAPPELLINO IN COTONE - BLU O ROSSO CON RICAMO



LIBRO SULLA STORIA DELLA LAMBRETTA - 240 pagine



FELPA GRIGIO MELANGE - TG. XL



FELPA GRIGIO MELANGE - TG. XL



PORTACHIAVI CON TASCHINO - COLORI BLU O ROSSO



POLO COTONE CON RICAMO - TG. L-XL



T-SHIRT COTONE - TG. L-XL



FELPA BLU - TG. L



T-SHIRT COTONE - TG. L-XL

Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUBITALIA.IT



Lambretta club d'Italia

ASI

Lambretta Club d'Italia - Casella Postale n° 21 - 20090 Limito (MI)
Tel. 02/95320438-2423260-59901574