

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 3 - Numero 10

Aprile-Giugno 1998

Organo ufficiale del

Lambretta club d'ITALIA

Editoriale/Sommario

Caro Socio

È proprio vero che il tempo vola!
Sembra trascorso così poco tempo da quando il consiglio direttivo del Club si organizzava per preparare l'avvio del Notiziario Lambretta e oggi siamo già arrivati al numero 10.
È motivo di grande orgoglio per tutti noi della "redazione" essere arrivati a questo importante risultato; forse non sempre puntuale nella distribuzione ma comunque sempre ricco di interessanti articoli e simpatiche novità.
Il nostro impegno è sempre stato a titolo gratuito e mosso unicamente dalla grande passione che ci accomuna: la nostra LAMBRETTA!
Può sembrare un semplice gioco ma, ve lo posso garantire, non lo è assolutamente; è un lavoro lungo e impegnativo: impostare le gabbie, preparare gli articoli, cercare le fotografie, studiare la grafica, seguire le bozze e le prove di stampa, correggere gli errori, organizzare le spedizioni. Tutti lavori da fare alla sera e nei ritagli di tempo, anche quando, forse, non si ha troppa voglia.
Ed è per questo motivo che oggi voglio ringraziare uno a uno gli artefici di questo autorevole lavoro: Bortolotto Raffaella, Ferraro Sergio, Gasparri Alberto, Graupner Susanna, Graupner Roberto, Manfrin Orietta, Marcolini Andrea, Micali Marco, Palmiotta Andrea, Ponzoni Alfredo, Rosignoli Davide ed infine Tessera Vittorio.
Questi ragazzi hanno lavorato solo per se e per tutti noi del Lambretta Club d'Italia e mi sembra doveroso meritarli questo sentito ringraziamento per tutto quello che hanno fatto fino d'ora e per il prossimo futuro del Notiziario.
E a questo proposito ti invito fin da ora, e purtroppo non è la prima volta, a partecipare attivamente alla stesura del Notiziario; non occorre che abiti vicino alla sede, è sufficiente che prepari un articolo in tema lambrettistico e lo invii, accludendo le foto che intendi pubblicare, alla casella postale del Club. Vedrai che sarà certamente pubblicato perché il notiziario è un momento di incontro fra tutti i soci vicini e lontani e lo scopo con cui è nato è quello di coinvolgere tutti noi con racconti, esperienze, consigli, ricordi... sempre in Lambretta!
Questa volta voglio essere ottimista e sono sicuro che al più presto ci spedirai un eccellente articolo. Ricordati che per aiutare la redazione è preferibile inviare lo scritto sia su carta che su dischetto in formato Microsoft Word.

Il Presidente Vittorio Tessera (socio n° 111)

Sommario

Editoriale	2
Lettere nel bauletto	3
Manifestazioni e Raduni	4
Il museo	6
Tabella colori Lechler	8
Lambrettotecnica	11
Reimmatricolazione	12
Custom che passione	14
La mia collezione	15
Vita di Club	16



NOTIZIARIO Lambretta

LETTERE NEL BAULETTO

a cura di Alberto Gasparri (socio n° 600)

Mi fa molto piacere pubblicare questa lettera giuntami pochi giorni orsono, scritta da un nuovo socio animato da un'incontenibile passione.

Ricordi...
di Guido Bussolotti (socio n° 992).

Alla data della presente credo di essere l'ultimo iscritto al Lambretta club d'Italia di cui infatti conosco poco o niente tuttavia, presa la decisione di restaurare la mia Lambretta 150Li del '62, ho trovato subito presso la sede di Rodano un ambiente amico che mi ha portato spontaneamente a chiedere l'iscrizione al club quale nuova "matricola '98".

La visita del museo storico al piano superiore mi ha poi coinvolto emotivamente facendomi fare un tuffo nei ricordi del passato quando, bambino, (oggi ho 45 anni) aspettavo impaziente l'arrivo della domenica per andare alla consueta visita ai nonni a Dergano, un quartiere di Milano, con la mitica Lambretta di mio padre che allora faceva il tranviere e l'unico mezzo che ci si poteva permettere in famiglia era appunto la Lambretta.

Dunque partivamo in quattro: mio padre naturalmente alla guida, la mamma sul sellone posteriore seduta come usava allora con entrambe le gambe da una parte sola, mia sorella nel mezzo ed io, il più piccolo, davanti in piedi con le mani sul manubrio o, specie nei rientri serali, accovacciato sul pianale con la schiena contro lo scudo.

A volte invece, per paura di multe per "guida in quattro", si decideva di partire separatamente: il papà con mia sorella in Lambretta ed io con la mamma in treno da piazzale Cadorna, vicino a casa nostra alla Bovisa: ben due fermate delle Ferrovie Nord Milano che però a me sembravano un viaggio enorme!

Giunti alla stazione, trovavamo papà che aveva già "scaricato" mia sorella Laura dai nonni, ad attenderci per portarci in fondo alla interminabile via Candiani a bordo della sua instancabile Lambretta bianca e blu.

È questo un ricordo talmente nitido che, se chiudo gli occhi, ancora oggi mi sembra di rivivere quei momenti e perfino di risentire quegli odori particolari che uscivano dalle fabbriche vicine.

Una volta cresciuto e sposato, mi sono trasferito in provincia di Como dove risiedo attualmente ma, avendo mantenuto il lavoro a Milano, nei primi anni di trasferimento pendolare con il treno, avevo il problema di come percorrere il tratto di strada di montagna che separa il mio paese dalla stazione più vicina (ca. 10 km).

Mi capitò quasi per caso di imbattermi, presso un'officina di Milano, in una Lambretta usata che feci vedere e provare subito ad un esperto in materia, mio padre, il quale mi diede il suo parere favorevole e l'acquisto fu fatto su due piedi.

La passione per le due ruote mi fece poi nel tempo passare a moto più stradali e la Lambretta finì nel dimenticatoio sotto un cascinale.

Solo adesso, a distanza di quasi venti anni, leggendo un articolo sul cinquantenario dello scooter Innocenti, mi è tornata l'antica passione e andando a riscoprire tra paglia e ragnatele, il mio vecchio e fedele mezzo a ruote piccole, ne ho deciso il restauro.

Non so se questa mia potrà essere pubblicata sul Notiziario e, qualora lo fosse, dovrei già essere rientrato in possesso della mia Lambretta con la quale conto di conoscere altri appassionati e nostalgici come me.

UN GRANDE AMICO CI HA LASCIATI

Giancarlo D'Adda, lambrettista e amico sincero, è purtroppo improvvisamente mancato all'affetto dei suoi cari e di tutti noi.
Un tragico destino ce l'ha portato via mentre con la sua Ducati stava andando ad un raduno. A causa di una banale scivolata, Giancarlo è andato a sbattere la testa su un pilastro di cemento e, sebbene prontamente soccorso, non c'è stato più nulla da fare.
Giancarlo era decisamente un personaggio unico, benvoluto da tutti, sempre pronto a dare una mano e, soprattutto, un vero amico su cui fare affidamento in caso di bisogno.
Proprio poche settimane fa era stato premiato al Raduno di Roma con la coppa del Lambrettista più originale e certamente tutti lo ricorderanno con quel simpatico vestito "firmato" Lambretta, che al cinquantenario a Milano ha fatto consumare decine di pellicole fotografiche.
Lo voglio ricordare così, in sella alla sua bellissima LD '57, vestito di tutto punto e con il fischietto in bocca per dare un pò di allegria.
Ultimamente si era attivato per organizzare il raduno Lambretta in Val Taleggio del 19 Luglio e, a tal proposito, sarebbe veramente bello se tutti partecipassimo al "suo" raduno; sono sicuro che da lassù ci seguirà con gioia, fischiettando come ha sempre fatto.
Per onorare la sua memoria il consiglio direttivo del Club ha pensato di istituire un premio intestato a suo nome al "Lambrettista più originale"; questa coppa verrà consegnata durante l'annuale Raduno Nazionale alla persona che si dimostrerà più simpatica e divertente in sella alla Lambretta.



Il Presidente Vittorio Tessera

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

NOVEGRO ATTO PRIMO

Anche quest'anno, come per le passate stagioni, l'appuntamento di fine febbraio a Novegro ha segnato l'inizio di una nuova stagione di mercatini che auspichiamo sia molto ricca. Il Lambretta club d'Italia non poteva certo mancare l'appuntamento e ha preparato uno stand con diversi modelli esposti.

Il rinnovo dei tesseramenti e la vendita dei gadgets ha fatto riscontrare un discreto afflusso di pubblico. Vale la pena sicuramente di ringraziare tutti quei soci che hanno percorso anche lunghe distanze per essere in nostra compagnia durante il fine settimana. Questo è sicuramente un fattore molto positivo per lo spirito del club, che un'altra volta dimostra che con un pò di impegno e buona volontà si riesce in imprese che fino, a tre anni fa si credevano impossibili. Ringraziamo tutti quei soci, e non, che sono intervenuti e hanno reso possibile partecipare alla manifestazione; un grazie particolare lo meritano ancora una volta le nostre ragazze che hanno svolto egregiamente le mansioni di segreteria.



MOSTRA LAMBRETTA A FIERAMOTORI A PORDENONE

Riceviamo e pubblichiamo volentieri dal nostro socio Silvio Paronuzzi (socio n° 915) questo resoconto.



A Pordenone, nell'ambito della "FIERAMOTORI", che per interesse e pubblico, con oltre 60.000 visitatori, è seconda in Italia solo al "MOTOR SHOW" di Bologna, si è svolta nei giorni 21-22-23 e 28-29-30 Novembre 1997 la mostra dedicata al mito Lambretta, in occasione dei cinquant'anni della prima "sgommata". In mostra una galleria di esemplari in perfetto stato di conservazione, modelli che riassumono l'intera produzione dello scooter Innocenti lungo cinquant'anni di storia. Il tramonto di un'era lascia sempre una striscia di nostalgia e di rimpianto; in sella alla Lambretta tanti giovani, che adesso sono persone mature e con i capelli grigi, hanno corso in lungo e in largo per l'Italia e non solo. Viaggi di lavoro di tanti pendolari, ma anche piccoli trasporti di chi aveva optato per i modelli con carrettino posteriore, gite in campagna, fughe al mare e in montagna di coppie innamorate. Immagine di un passato non ancora remoto che alla vista di queste Lambrette ancora oggi rivive con nostalgia. L'epoca della Lambretta rimane patrimonio indissolubile di un'Italia che su due ruote prospera ancora.

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

LA RACCOLTA DI CHI AMA LA LAMBRETTA

Come spesso accade la curiosità e la voglia di conoscere ci spinge spesso a intraprendere anche lunghi viaggi, magari all'estero, per ammirare monumenti e meraviglie, trascurando un po' i tesori che si trovano più a portata di mano, forse addirittura nella stessa città.

Per un appassionato lambrettista le mete di pellegrinaggio in materia sono sicuramente piuttosto limitate e molto spesso poco significative; basta così vedere una Lambretta, magari in condizioni di conservazione precaria, a qualche centinaio di chilometri da casa per fare crescere subito l'emozione dando estrema importanza al mezzo in questione.

Un indirizzo di sicuro interesse è quello di Lucino di Rodano, piccolo paesino alle porte di Milano, dove ha sede il museo della Lambretta.

Indiscusso fiore all'occhiello del Lambretta Club d'Italia, e meta di numerosi visitatori, per lo più stranieri, raccoglie un'enormità di documenti, oggetti e immagini che fanno parte della storia della Lambretta.

Dopo aver sviluppato per lungo tempo un idea, il museo trova finalmente l'inizio della sua storia nel 1989 ad opera di pochi volenterosi, quasi contestualmente alla fondazione del nostro club, in un ampio locale sopra l'officina di Vittorio Tessera. Inizialmente, racconta Vittorio, abbiamo raggruppato un po' tutti quegli oggetti recuperati un po' ovunque durante delle vere e proprie spedizioni di ricerca (i mercatini specializzati in quel periodo ancora non avevano la diffusione che hanno oggi), separando gli scooter dal resto della documentazione che venne archiviata su una scaffalatura.

Una decisiva svolta ci fu, quando per gentile concessione della famiglia Innocenti, dopo una prima visita agli stabilimenti ormai allo stato di abbandono, è stato possibile recuperare un notevole numero di prototipi, scooter e documenti originali di ogni tipo.

Di enorme importanza sono i disegni costruttivi e i progetti che Vittorio è riuscito miracolosamente a salvare dalle fiamme; questi erano infatti stati raccolti in tanti scatoloni e accatastati in un capannone dove alcuni operai dovevano provvedere al loro smaltimento.

In quella occasione fu possibile recuperare oltre alla invidiatissima bicilindrica, che ora è priva di motore in quanto in re-



NOTIZIARIO Lambretta



stauro, e a due prototipi per ciclomotore e motociclo leggero anche la mitica moto Lambretta da Gran Premio 250, che all'epoca ebbe solo qualche sporadica apparizione in pista, ma che ora troneggia come perla nella sezione riservata alle competizioni.
Autentico capolavoro di ingegneria meccanica, mossa da un bicilindrico a V di 60° con trasmissione cardanica, fu probabilmente musa ispiratrice ai progettisti della Moto Guzzi che adottarono queste soluzioni tecniche per la loro produzione degli ultimi trent'anni.
"Pensa che la moto 250", continua a raccontare Vittorio, "era in un capannone isolato insieme a tutte le altre che furono raggruppate da più parti, ed era appoggiata al muro in quanto priva di cavalletto; poi in un altro capannone che non c'entrava niente con la produzione motociclistica ho trovato anche il suo cavalletto che avevo solo visto in fotografia prima. Poi in un altra palazzina ancora abbiamo trovato una grossa cassa di legno chiodata; non ci siamo certo scoraggiati, e aperto lo scrigno di legno, la preziosa TV d'oro destinata a Jane Mansfield ha rivisto la luce dopo quasi venticinque anni."
Ma il museo non raccoglie solo questi mostri sacri bensì quasi tutta la produzione Lambretta dal 1947 in poi.
Nota particolare merita sicuramente una delle tre Lambretta 125m esposte (una per ogni serie di produzione), che in realtà passa inosservata in quanto riverniciata di un bianco sporco e con i comandi freno e frizione vistosamente sofferenti. Quello che pare una comune Lambretta A in realtà è la primissima Lambretta prodotta in assoluto e porta il numero di telaio 5002, quindi è stata assemblata nell'ottobre del 1947. Soggetto di un approssimativo restauro da parte della Innocenti stessa negli anni sessanta, verrà prossimamente sottoposta ad un accurato restauro che la arricchirà di tutti quei dettagli che durante l'ultimo intervento sono venuti meno, ma che comunque caratterizzano le prime macchine prodotte.
Altri pezzi che suscitano molta curiosità da parte dei visitatori sono le Lambretta LD e LI sezionate, così come i relativi motori montati su appositi piedistalli, che venivano esposti nei saloni dei concessionari.
In una vetrina sono poi raccolti dei veri e propri cimeli come giocattoli, coppe, trofei, promozionali e quant'altro abbia a che fare con la Lambretta. A questo proposito vale sicuramente la pena di menzionare la scultura raffigurante il capo di Ferdinando Innocenti e un modellino in ferro della Lambretta pieghevole fatto a mano da Luigi Innocenti, entrambi donatici gentilmente dalla famiglia Innocenti.
Altro pezzo forte della collezione è sicuramente il plastico degli stabilimenti che troneggia subito all'ingresso.
In occasione dei festeggiamenti per il cinquantesimo anniversario della nascita della Lambretta, l'anno scorso, la maggior parte degli scooter e del materiale cartaceo fu trasferito al Museo della Scienza e Tecnica di Milano per una mostra monotematica della durata di un mese circa. In quella occasione oltre a rendere pubblico il patrimonio storico del club, fu sfruttata l'occasione per rinnovare il locale del museo, arricchendolo con ulteriori quadri e documenti che fino ad allora erano rimasti nei raccoglitori, e migliorandolo esteticamente.
Quello che caratterizza il museo, per quanto riguarda gli scooter, è che gli esemplari esposti, tranne pochissime eccezioni, sono tutti esemplari in perfetto stato di conservazione, cioè in assoluto stato di originalità.
Vorrei a tale proposito ricordare che gli scooter sono di proprietà di vari collezionisti, che li hanno gentilmente messi a disposizione del museo e che qui possono essere ammirati in un ambiente chiuso e asciutto senza alcun rischio di manomissione da parte dei visitatori, in quanto le visite sono tutte guidate. Questo per ringraziare e rassicurare i proprietari dei modelli esposti e per incoraggiare altri Lambrettisti a proporci i loro gioielli.
Invito rivolto a tutti quanti, quindi, è quello di venirci a trovare per un paio d'ore a Lucino di Rodano (a circa 8 Km dall'aeroporto di Linate seguendo le indicazioni per Melzo) in Via Marconi 8 (tel. 02/95320438) per ammirare una collezione davvero unica nel suo genere e ricca per i pezzi esposti.



Lambrettotecnica

Il freno a disco sulle Lambrette

Seconda puntata

a cura di Alfredo Ponzoni (socio n° 574)

Abbiamo visto nel numero precedente come è fatto e come funziona il freno a disco, vedremo ora come si smonta, come si sostituiscono le pastiglie ed alcuni accorgimenti per migliorarne l'efficienza.

Smontaggio: allentare il pomello del registro e disimpegnarlo dalla leva, togliere il cavo dal fermo guaina; svitare la ghiera ferma cavo contachilometri e sfilarlo dal suo alloggiamento; svitare di alcuni giri il dado cieco (chiave delle candele o da 21) del prigioniero che fissa il coperchio porta pastiglie alla bielletta della sospensione ed i due dadi ciechi del perno ruota, allontanare le rondelle incastrate nelle apposita nicchie, quindi rimuovere la ruota completa. Se si vuole si può togliere il cerchio, ma sarebbe stato più comodo allentare i dadi relativi, come prima cosa.

Svitare completamente il dado basso del perno ruota, se questa operazione non riuscisse perché il perno gira, stringerlo dall'altra parte, in morsa con delle ganasce di alluminio o di rame, in modo da non rovinare il filetto e procedere, quindi a svitare il dado. Sfilare il perno battendolo eventualmente con un mazzuolo di plastica, sfilare dal mozzo il coperchio porta pastiglie che si deve trascinare fuori anche il disco, se anche questa operazione risultasse difficoltosa, rimuovere le grigliette di ventilazione dal mozzo e con una bacchetta di rame o di alluminio battere sul disco, facendolo girare, in modo che sfilandosi, rimanga sempre in quadro rispetto ai tre perni, evitando così, che ci si incastri.

A me è capitato un freno a disco di una 175 TV che, evidentemente aveva la passione dei bagni di mare, con il disco ed i relativi perni così ruggini, che ne le mazzate, ne le pressa, ne la convocazione di tutti Santi sono riusciti a disaccoppiarli; è stato necessario far diventare rosso il disco scaldandolo col cannello, somministrare un buon numero di vigorose martellate e procurarsi una bella ustione al dito indice della mano sinistra per ottenere lo scopo, finita la divagazione, torniamo a noi.

Tolto il disco, sfilarlo lateralmente del coperchio e rimuovere le pastiglie, levare il cappellotto, quindi l'anello seger di fermo ed estrarre tutto il gruppo comando; svitare un poco la vite di registro della pastiglia fissa, dopo aver allentato il dado di fermo. A questo punto bisogna procedere ad un'accurata pulizia di tutti i componenti (attenzione a non inalare eventuali polveri, ai tempi delle Lambrette le pastiglie contenevano amianto, che come tutti sanno nuoce alla salute). Verificare lo stato del disco, se presentasse delle profonde rigature farlo rettificare in un apposita officina; rimuovere l'anello elastico all'interno del foro centrale, pulire la gola ed i tre fori e passare in questi ultimi della tela abrasiva fine, in modo che rimangano lucidi, con la stessa tela lucidare bene i tre perni del mozzo e la sua parte centrale, verificare che il disco ci si infili e che scorra liberamente, quindi lubrificare con un piccolo strato di grasso: perni, fori, anello e cava, rimontare l'anello elastico interno. Penso che sia superfluo raccomandare di non sporcare di grasso la pista frenante, ma già che avete la mani sporche di grasso procedete alla lubrificazione di tutto il meccanismo di comando: dischetto, cuscinetto reggispinta, leva, sfere e camma, ingrassate anche gli ingranaggi del rinvio del contachilometri e se fosse necessario sostituite l'anello di tenuta in gomma. Pulite le mani dal grasso e posizionate la pastiglia fissa nella sua cava, mettete il disco nella sua sede nel coperchio, con la faccia liscia rivolta verso quest'ultimo. Infilate questo gruppo sul mozzo, attenzione che i tre perni ed i tre fori del disco non sono simmetrici ed hanno una sola posizione di montaggio. Infilare il perno ruota montare rondella e dado basso non stringendolo eccessivamente, mettere in posizione la pastiglia mobile rimontare il gruppo comando fermandolo coll'anello seger mettere il cappellotto. Rimontare la ruota sulla forcella, rimettere a posto il cavo del contachilometri e verificare che la ruota giri libera, se così non fosse, allentare ulteriormente la vite di registro della pastiglia fissa.

REGISTRAZIONE: assicurarsi che il registro del cavo sia sganciato dalla leva, togliere una griglietta dei fori di ventilazione, avvitare completamente con una chiave a brugola da 4 la vite di registro della pastiglia fissa, effettuato il serraggio, ruotare indietro di un giro la vite e bloccarla per mezzo del dado. Riagganciare il cavo di comando alla rispettiva leva ed a mezzo del pomello, mettere in tensione il cavo, in maniera che la frenatura inizi non appena si aziona la leva del freno sul manubrio; rimontare le grigliette.

Un libretto inglese sulla truccatura delle Lambrette sconsiglia l'uso del cavo di comando originale di grosso diametro e raccomanda di usare il cavo normale dalla LI con il freno a tamburo, utilizzando la relativa bussolina di arresto guaina, oppure di invertire il sistema di comando utilizzando pezzi del freno della Lambretta LD come si vede nelle figure. Si ottiene così un accorciamento della guaina e si evita una curva della stessa, cose che portano ad una maggiore scorrevolezza ed immediatezza del comando.

Consiglia anche di alesare i fori del disco a 13/32 di pollice che corrispondono a circa 10,3 mm. producendo così una migliore mobilità assiale del disco. Qualcuno consiglia anche di fare una serie di tagli radiali nelle pastiglie, a proposito il limite di usura delle pastiglie, prescritto dall'Innocenti è quando lo spessore del materiale di attrito è inferiore a 2 mm. Buone frenate!!!

NOTIZIARIO Lambretta

Tabella colori Lechler - prima parte

a cura di Vittorio Tessera (socio n° 111)

Durante il restauro della proprie Lambretta, uno dei momenti più sofferti è la verniciatura e la disposizione dei colori; certi di farvi cosa gradita, abbiamo pensato di elencarvi tutte le possibili colorazioni relative ai modelli Lambretta costruiti dal 1947 al 1971.
È stato un lavoro lungo e impegnativo e, probabilmente, non ancora definitivo; a tutt'oggi questa è la documentazione in nostro possesso e speriamo che possa esservi d'aiuto per eseguire un restauro a "regola d'arte".
Per la codificazione dei colori ci siamo avvalsi della preziosa collaborazione della premiata ditta Lechler che ci ha seguito fin dall'inizio in questa vasta ricerca storica.
Nel caso non vi fosse possibile reperire i prodotti Lechler nella vostra zona, vi preghiamo di interpellare direttamente la ditta che vi procurerà il fornitore più vicino: Filo diretto Lechler 031-586333.

MODELLO	COLORI SISTEMA LECHLER	SCHEMA COLORAZIONE
LAMBRETTA 125 m (A)	Verde Oliva Scuro 8022 Rosso Scuro 8020 Bluette 8017 Avorio non disponibile	Prima versione Tutta nello stesso colore Verde o Rosso o Bluette o Avorio ad eccezione della scocca per la sella anteriore di color nero opaco e dei cerchi ruota cromati. Seconda versione Tutta nello stesso colore Verde o Rosso o Azzurro o Beige ad eccezione del telaio della sella anteriore e dei cerchi ruota verniciati color alluminio Fiat 690. Terza versione Tutta nello stesso colore Verde o Rosso o Azzurro o Beige ad eccezione del telaio e del supporto sella anteriore, dei cerchi ruota, dei mozzi, del cavalletto verniciati color alluminio Fiat 690. In quest'ultima serie il clason è lucidato e non verniciato come nelle serie precedenti. I carter del motore, il corpo carburatore, il filtro aria e il coperchio del volano sono sempre verniciati in color alluminio Fiat 690.
LAMBRETTA 125 B	Azzurro Metallizzato 8024 Rosso Metallizzato 8023 Verde Metallizzato 8025 Bronzo Metallizzato 8055	Vale per tutte le versioni: tutta nello stesso colore Azzurro o Rosso o Verde o Bronzo ad eccezione del telaio e del supporto sella, dei cerchi ruota, dei mozzi, del cavalletto, della parte interna della sospensione anteriore verniciati color alluminio Fiat 690. I carter motore, il corpo carburatore, il filtro aria, la fusione in bronzo di collegamento al basamento e il coperchio del volano sono sempre verniciati in color alluminio Fiat 690.
LAMBRETTA 125 C-LC	Kaki Oliva Chiaro 8027 Camoscio 8011 Azzurro non disponibile (solo per le primissime versioni con un gancio solo per il bauletto posteriore).	125 C: tutta nello stesso colore Verde o Camoscio o Azzurro ad eccezione dei telai selle, del cavalletto, dei cerchi ruota, dei mozzi, delle due traverse sotto la pedana verniciati color alluminio Fiat 690. 125 LC: tutta nello stesso colore Verde o Camoscio o Azzurro ad eccezione dei telai selle, dei cerchi ruota dei mozzi verniciati color Alluminio Fiat 690. Il serbatoio carburante e il parafango posteriore sono sempre verniciati in color grigio antiruggine opaco. I carter in lamiera d'alluminio che convogliano l'aria di raffreddamento sono solo puliti (né lucidati, né verniciati). Vale per entrambi i modelli: I carter motore e il filtro aria sono sempre verniciati color alluminio Fiat 690.
LAMBRETTA 125 D-LD	Verde Oliva 8021 Camoscio Chiaro 8055 Beige Sabbia 8029	125 D: Tutta nello stesso colore Verde o Camoscio o Beige ad eccezione dei telai selle, dei cerchi ruota, dei mozzi, della leva barra torsione, dei tondini pedana, del portatarga, della staffa portatarga, del cavalletto verniciati color alluminio Fiat 690. I carter motore e il filtro aria sono sempre verniciati color alluminio Fiat 690. 125 LD: Tutta nello stesso colore Verde o Camoscio o Beige ad eccezione dei telai selle, dei cerchi ruota, dei mozzi, della leva barra torsione, del portatarga, del cavalletto verniciati color alluminio Fiat 690. Dal 1953 la LD è disponibile unicamente Beige Sabbia 8029. Il serbatoio e parafango posteriore sono color grigio antiruggine. I carter motore e il filtro aria sono sempre verniciati color alluminio Fiat 690. I carter in lamiera d'alluminio che convogliano l'aria di raffreddamento sono solo puliti (né verniciati, né lucidati).
LAMBRETTA 150 D-LD '54-'56 125 LD'56	Beige Sabbia 8029 Grigio Chiaro 8012 (solo alcune versioni 1956)	150 D: Tutta nello stesso colore Beige Sabbia o Grigio Chiaro ad eccezione del tubo portaferri verniciato color alluminio Fiat 690. Solo sulle prime 8.000 macchine circa anche il portatarga e la relativa staffa sono verniciati color alluminio. I carter motore e il coperchio filtro aria sono sempre verniciati color alluminio. 150 LD: Tutta nello stesso colore Beige Sabbia o Grigio chiaro. Solo sulle prime 8.000 macchine circa il portatarga è verniciato color alluminio. Il carter motore è verniciato color alluminio solo sui primi esemplari. Successivamente i particolari verniciati sul motore sono solamente il coperchio filtro aria e la scatola ricevente i cavi comando cambio. Vale per entrambi i modelli: L'ammortizzatore posteriore è verniciato nella parte superiore dello stesso colore della carrozzeria mentre nella parte inferiore è nichelato.

NOTIZIARIO Lambretta

MODELLO	COLORI SISTEMA LECHLER	SCHEMA COLORAZIONE
LAMBRETTA 125-150 LD'57	Grigio Landa 8041 Azzurro non disponibile Rosso Amaranto 8020 Verde Smeraldo 8051 Blu Inghilterra 8031	125: tutta nello stesso colore Grigio Landa. 150: tutta nello stesso colore Grigio Landa ad eccezione dei cofani, del frontale e della carrozzatura al manubrio che sono verniciati in: Azzurro, Rosso Amaranto, Verde Smeraldo, Blu Inghilterra. La scatola ricevente i cavi comando cambio è verniciata color alluminio Fiat 690. L'ammortizzatore (solo per la 150) è verniciato nella parte superiore dello stesso colore della carrozzeria mentre la parte inferiore è nichelata.
LAMBRETTA 125 E	Verde Oliva 8021	Tutta nello stesso colore Verde Oliva ad eccezione dei cerchi ruota, dei telai selle, dei mozzi, del cavalletto, della leva barra torsione sotto la marmitta verniciati color alluminio Fiat 690. Il carter motore è sempre verniciato color alluminio Fiat 690.
LAMBRETTA 125 F-F IIs.	Beige Sabbia 8029 Grigio Chiaro 8012	Primissima serie (derivata E): stesso schema e colore modello E. Prima versione: tutta dello stesso colore Beige Sabbia Seconda serie: tutta dello stesso colore Beige Sabbia oppure Grigio Chiaro
LAMBRETTA 125-150 LI **175 TV I serie**	Grigio Alba 8019 Grigio Acciaio Scuro 8040 Azzurro Flaminia 8032 Blu Inghilterra 8031 Verde Nilo 8015 Rosso Rubino 8047 Rosso Corallo 8046 Grigio Fiume 8014 Avorio 8028	125 LI: Tutta nello stesso colore Grigio Alba (compresi i braccialetti porta leve al manubrio e, in alcuni casi, la griglia posteriore) ad eccezione dei cofani laterali che possono essere verniciati in Grigio Acciaio Scuro. Nella seconda versione la scatola contenente il filtro aria supplementare è di color nero. 150 LI: Tutta nello stesso colore Grigio Fiume (specialmente la prima produzione). Tutta nello stesso colore Grigio Alba ad eccezione dei cofani laterali, del frontale e del manubrio che sono verniciati in: Azzurro Flaminia, Blu Inghilterra, Verde Nilo, Rosso Rubino, Rosso Corallo. Nella seconda versione la scatola contenente il filtro aria supplementare è di color nero. 175 TV: Tutta dello stesso colore Avorio compreso gli ammortizzatori anteriori e posteriori. Il parafango posteriore, la calotta del cilindro, i lati inferiori delle pedane passeggero e della pedana centrale, i lati interni dei cofani laterali sono verniciati in antirombo nero e successivamente nel colore della carrozzeria.
LAMBRETTA 125-150 LI **175 TV II serie**	Grigio Alba 8019 Grigio Acciaio Scuro 8040 Azzurro Flaminia 8032 Rosso Rubino 8047 Rosso Corallo 8046 Verde Nilo 8015 Blu Inghilterra 8031 Azzurro Tirreno 8042 Giallo Oriente 8049 Grigio Fiume 8014 Biancospino 8082 (produzione '60-'62)	125 LI IIs. Tutta nello stesso colore Grigio Alba o Biancospino (compresi i braccialetti porta leve al manubrio e, in alcuni casi, la griglia posteriore) ad eccezione dei cofani laterali che possono essere verniciati in Grigio Acciaio Scuro. 150 LI IIs. Tutta nello stesso colore Grigio Fiume. Tutta nello stesso colore Grigio Alba o Biancospino ad eccezione dei cofani laterali e del frontale che sono verniciati in: Rosso Corallo, Rosso Rubino, Azzurro Flaminia, Verde Nilo, Blu Inghilterra. E' possibile verniciare solo i cofani nel colore differenziato e lasciare il frontale Grigio Alba o Biancospino come la carrozzeria. 175 TV IIs. n. di telaio 100.000 Tutta nello stesso colore Azzurro Tirreno o Giallo Oriente, ad eccezione del telaio sella e del relativo gancio verniciati nero lucido. Il parafango posteriore, metà della calotta cilindro (la parte lato candela), i lati inferiori delle pedane passeggero e della pedana centrale, i lati interni dei cofani laterali sono verniciati in antirombo nero e successivamente nel colore della carrozzeria. 175 TV IIs. n. di telaio 200.000 Tutta nello stesso colore Azzurro Tirreno o Giallo Oriente, ad eccezione del telaio sella e del relativo gancio di bloccaggio verniciati nero lucido. Il parafango posteriore, metà della calotta cilindro (la parte lato candela), i lati inferiori delle pedane passeggero e della pedana centrale, i lati interni dei cofani laterali sono verniciati in antirombo nero. (attenzione! devono rimanere neri e non del colore della carrozzeria come sulla prima versione 100.000).
LAMBRETTA 125-150 LI III serie	Grigio 8068 Bianco Nuovo 8059 Azzurro Nuovo 8038 Celeste Iseo 8035 Verde Nilo 8015 Rosso Rubino 8047 Beige non disponibile	125 LI IIIs.: Tutta nello stesso colore Celeste Iseo oppure Grigio oppure Beige (compresi i braccialetti porta leve al manubrio). 150 LI IIIs.: Tutta nello stesso colore Bianco Nuovo ad eccezione dei cofani laterali e del frontale che sono verniciati in: Azzurro Nuovo, Verde Nilo, Rosso Rubino. Nella prima produzione, come colore di base, è stato utilizzato anche il Grigio al posto del Bianco Nuovo.

continua sul prossimo numero

Reimmatricolazioni

a cura di Alberto Gasparri (socio n° 600)

Giungono frequentemente richieste circa la procedura da seguire per la reimmatricolazione dei veicoli d'epoca. Riporto quindi di seguito l'iter burocratico indicato dal Comitato Moto d'Epoca dell'F.M.I.

Una motocicletta radiata dal P.R.A. può essere reimmatricolata a condizione di conoscerne il numero di targa e di poterne certificare la proprietà: è necessario effettuare la revisione tecnica del mezzo presso gli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile (M.C.T.C.) e successivamente procedere alla iscrizione presso il Pubblico Registro Automobilistico (P.R.A.).

All'atto della prenotazione della revisione presso la M.C.T.C. occorre presentare la seguente documentazione:

1. Domanda di revisione in bollo diretta all'Ufficio Trasformazioni della M.C.T.C. Provinciale.
2. Estratto cronologico del motociclo dal quale risulti la radiazione d'Ufficio o la radiazione per demolizione volontaria.
3. Ricevute del pagamento di n. 3 bollettini di C/C Postale, da ritirare presso gli stessi Uffici M.C.T.C., (rispettivamente per la revisione, la pratica amministrativa ed il rilascio della nuova targa).
4. Dichiarazione di "revisione a regola d'arte" del mezzo da reimmatricolare, con specifica degli interventi effettuati, da parte di un'officina meccanica iscritta alla C.C.I.A.A., con firma autenticata del titolare.
5. Titolo di proprietà della motocicletta: atto di vendita da parte di un soggetto che dichiari la proprietà del mezzo, (è valido anche se non si tratta dell'ultimo intestatario dello stesso) oppure dichiarazione di vendita di un rottamatore autorizzato. Tale atto deve essere stilato in presenza di un Notaio, che accerti l'identità delle parti.
6. Certificato di residenza in bollo del futuro intestatario.



1 - In coda a presentare la domanda di immatricolazione



2 - La verifica numero di telaio



3 - La tanto sospirata targa



4 - Si parte! (era un sogno di 47 anni fa)

7. Se la motocicletta è stata radiata d'Ufficio fotocopia della carta di circolazione o in mancanza, denuncia di smarrimento del documento stesso.

All'atto della presentazione della domanda viene fissata la data per la revisione (dopo circa 15 giorni).

Nel corso della revisione gli operatori della M.C.T.C. verificano la rispondenza dei dati riportati sui documenti dei motoveicoli, in particolare:

- numero del telaio
- numero del motore (se presente)
- condizione e misura dei pneumatici

Viene inoltre verificata l'efficienza dell'impianto di illuminazione, della luce di segnalazione arresto (stop) e del clacson: particolare attenzione viene posta anche al silenziatore ed ai freni.

I motocicli devono essere dotati di specchietti retrovisori e di frecce laterali. (?!?) Ove venissero riscontrate anomalie tecniche gli operatori della M.C.T.C., notificano gli interventi che devono essere effettuati e rinviano il mezzo ad un esame integrativo per le specifiche manchevolezze.

Superato l'esame tecnico viene immediatamente rilasciata la nuova targa e una carta provvisoria di circolazione.

Il libretto definitivo viene consegnato mediamente in tempi brevi.

Successivamente - entro 60 gg. - si deve procedere alla iscrizione della Motocicletta presso il P.R.A. per ottenere il rilascio del Certificato di proprietà (foglio complementare).

In tale occasione oltre alla presentazione del titolo di proprietà (punto 5) vanno riconsegnati, se in possesso del nuovo intestatario targa, carta di circolazione e foglio complementare.

La reimmatricolazione ha un costo complessivo di circa 700.000 lire e richiede mediamente 4 mesi di tempo.

Custom che passione

a cura di Andrea Palmiotta (socio n° 643)

Passo corto

Rieccoci finalmente! Dopo alcuni mesi di assenza abbiamo l'occasione di descrivervi nel dettaglio una delle più simpatiche e originali creazioni sul tema Lambrettistico.
Speriamo che altri soci prossimamente ci segnalino delle realizzazioni degne di grande nota, come quella che andiamo a esaminare.
Quando il socio Ambrogio Piatti, in occasione del 50° anniversario della Lambretta si è presentato a Novegro con la sorpresa che ci ha preparato, non volevamo credere ai nostri occhi. Qualcuno di noi dapprima non ci ha fatto caso, altri hanno mostrato perplessità, ma alla fine ci siamo dovuti arrendere all'evidenza: una Lambretta in formato ridotto, anzi a misura di bambino, e oltretutto SIDECAR non si era proprio mai vista.
Anche se con qualche mese di ritardo, abbiamo avuto l'occasione di incontrare Ambrogio e di farci descrivere la sua creatura in tutti i dettagli.
La prima domanda che ci siamo posti è stata il perché sacrificare una LI 2a serie completa, molte parti della LI 3a serie e dello Junior 50: la risposta è venuta spontaneamente quando dal cortile sono apparsi i figli di Ambrogio, rispettivamente di 12 e 9 anni ma già appassionati Lambrettisti.
Il problema è che loro non avrebbero potuto in nessun modo guidare uno scooter normale. Ecco quindi che papà, dotato di grande manualità oltre che di notevole fantasia, ha deciso di costruire la Lambretta "su misura" per permettere ai figli di partecipare attivamente al raduno del cinquantenario.
Tutti gli interventi, sia di carrozzeria sia di meccanica sono stati svolti da Ambrogio cercando di mantenere il più possibile la filosofia originale e le caratteristiche costruttive principali della Lambretta.
Il telaio della LI 2a serie è stato accorciato di ben 50 cm., così come la forcella, anch'essa ridotta negli steli e sul cannotto sterzo e che termina con il gruppo manubrio/faro dello Junior 50.
Anche scudo, frontale e parafango sono della LI 3a serie, mentre la costolatura centrale, sebbene di uguale provenienza, presenta una finta presa d'aria ricavata per motivi estetici e termina con il consueto gruppo del fanalino posteriore.
La moto presenta una sola sella per il guidatore; il pedale del freno è imperniato superiormente allo scudo per facilitarne l'uso da parte del pilota.
Le tre ruote sono dello Junior 50 nelle misure di 3.00 x 10".
Infine i tre corpi del bauletto, serbatoio e filtro aria sono presenti solo a fini estetici: la scatola del filtro aria è stata ridotta ed è stata cambiata la direzione d'uscita del fluido. Di bauletto e serbatoio restano solo le due pareti laterali, proprio per mantenere l'estetica originale della Lambretta.
A questo proposito è bello notare che l'ammortizzatore posteriore sembra affondare nel serbatoio per raggiungere il proprio attacco.



Da questa vista tutto sembra normale.....

Bellissima poi l'idea di usare gli attacchi del motore alla carrozzeria per imperniare l'intera costolatura centrale, che può quindi essere ribaltata come un cofano per dare accesso agli organi meccanici.
Abbiamo detto che del serbatoio restano solo le pareti, quindi si può sospettare che il sidecar sia solo un esemplare statico. Nulla di più sbagliato: il tubo del telaio è diventato il serbatoio e ha una capacità di circa 5 litri. La posizione del tappo inoltre coincide con quella originale di tutte le Lambretta.
La miscela dal punto più basso si immette direttamente nel carburatore, che è stato spostato dal lato sinistro al centro del motore, proprio sopra il gruppo termico. Questa è l'unica modifica meccanica che si è resa necessaria. Per il resto il motore è il classico LI 150 2a serie, fatta ec-

NOTIZIARIO Lambretta



... Le differenze invece sono molte

cezione per la marmitta, che è di tipo piatto e posizionata sotto il motore stesso.
Facciamo notare che, per mantenere la curvatura della fiancata il più omogenea possibile, si sono resi necessari ben sei tagli alla carrozzeria, che è stata poi saldata e lattonata completamente da Ambrogio stesso.
Finita la descrizione della parte motociclistica, passiamo ora ad esaminare il sidecar.
Il telaio è in tubi d'acciaio a sezione quadrata ed è ancorato saldamente alla moto in più punti, uno dei quali è snodabile per permettere l'equilibratura della carrozzetta.
La carrozzeria è stata ricavata unendo la costolatura centrale alle pance della LI 2a serie e allungando il tutto di circa 20 cm. Sul retro notiamo lo sportello del portaoggetti, che dà infatti accesso a un capace vano. L'interno è foderato in morbido velluto grigio e il sedile è ben imbottito e rivestito in pelle. La pedana poggiapiedi è stata ricavata sfruttando le manopole di apertura delle fiancate stesse.
L'ammortizzamento è stato ottenuto sfruttando le molle della sella delle Lambretta tipo C o D. Il parafango e la pedanina sono anch'essi di provenienza lambretta e si raccordano perfettamente al corpo centrale.
Anche in questo caso tutti i lavori di saldatura e lattoneria sono stati svolti con pazienza e cura dal nostro socio.
La verniciatura, nei colori originali Innocenti, riprende quella della LI 3a serie nelle classiche tinte Celeste Iseo e Azzurro Cielo.
A questo punto non possiamo fare a meno di chiederci quanto tempo è occorso per completare questa splendida opera. Si sono resi necessari due anni di duro lavoro, durante i quali Ambrogio ha dovuto dividersi da una parte con l'eccitazione e la pressione operata da parte dei figli e dall'altra con le comprensibili rimostranze della moglie, che ha dovuto sopportare gli "straordinari" nel garage di casa e la quasi scomparsa dalla normale vita familiare.
Ricordiamo inoltre che tutta l'operazione si è svolta nella più totale segretezza, per mantenere intatto l'effetto sorpresa nei confronto dei soci italiani ed esteri.
Crediamo però che, visto lo splendido risultato, sia valsa la pena affrontare tutti i sacrifici richiesti e siamo certi che tutta la famiglia Piatti si senta orgogliosa di questa meravigliosa creazione.
Siamo sicuri però che Ambrogio nel futuro prossimo tirerà fuori dal "cilindro" qualche novità. Noi come sempre attraverso le pagine del notiziario saremo pronti a dargli lo spazio che certamente merita.



Ritratto di famiglia con Lambretta

LA MIA COLLEZIONE

a cura di Andrea Marcolini (socio n° 873)

La sua passione per la motocicletta nasce da un impulso interiore forte e certamente aiutato da una sana tradizione familiare.
Da sempre il suo mezzo d'elezione per viaggiare, ma anche per i normali trasferimenti quotidiani, è la due ruote, ovviamente quelle recenti, con una spiccata predilezione per la scuola tedesca.
Tra le esperienze motociclistiche di cui va fiero e che ama raccontare vi sono due viaggi, attraverso il Canada e l'ovest degli Stati Uniti, vissuti assieme ad uno dei suoi due figli. Tra i due viaggi, racconta, ho percorso circa 25.000 chilometri di felicità pura, di sensazioni straordinarie, di contatto totale con i luoghi, la natura, la gente quali solo la motocicletta sa dare.
L'amore per le due ruote per il signor Bazzi non si poteva soddisfare solo con l'utilizzo costante della moto.
È nata così, nel tempo, la curiosità per la loro storia, la genialità dei loro progettisti, per l'originalità dei modelli, per la coerenza al momento storico in cui venivano costruiti e commercializzati. In queste frequentazioni e ricerche storiche ha scoperto cose interessantissime che lo entusiasmano: le prime operazioni di marketing moderno, come il raid della Guzzi a Capo Nord con il modello GT soprannominato NORGE, il raduno incredibile dei Guzzini nel 1949 a Mandello (12.600 Guzzini partecipanti) oppure, certamente la prima operazione di pubblicità "misteriosa", basata sulla coltivazione della curiosità del pubblico, pensata da Ferdinando Innocenti sin dal 1947 per il lancio della sua fantastica Lambretta "A".
Da qui a diventare collezionista il passo è stato breve. Intorno agli anni '80 il signor Bazzi vede in vendita in un anonimo garage milanese una Guzzi Super Alce. Ha sempre avuto un vivo interesse per i motori ed una grande passione per l'attività manuale. Senza meditare più di tanto acquista la moto, la smonta, studia la storia del modello, trova facilmente, anche grazie all'ufficio storico della Guzzi tutta la necessaria documentazione, e, soprattutto scopre un bellissimo ambiente dove si coltivano sane e preziose amicizie.
Da qui in avanti, anche perché i tempi lo permettevano, ha acquisito diverse altre moto (la sua collezione è composta da 25 pezzi) seguendo comunque una certa coerenza. Innanzitutto solo moto italiane (nella collezione veramente c'è anche un BSA Rocket 3, sua ex moto di gioventù) e più precisamente 11 Guzzi, 1 Rumi Formichino, 3 Gilera, 2 Bianchi, 6 amatissime Lambrette, più esattamente tutte quelle non carenate dalla prima versione





Gilera 500 VLE

"A" alla "F" ed anche una Lambretta "150 FD" con pianale. Le Lambrette, dice, sono il mio grande amore, ne ammiro la bellezza, la modernità, e la genialità. Per la popolazione attiva italiana del periodo postbellico hanno rappresentato tantissimo. Un altro scooter che trovo straordinario, continua, è il Rumi Formichino: un autentica scultura moderna che sospetto abbia ispirato qualche designer giapponese dei tempi recenti.
Il signor Bazzi è una persona fortunata; ha potuto raccogliere la sua collezione in un unico ambiente, ordinato e luminoso dove oltre alle moto conserva in bell'ordine anche cartelli di marche motociclistiche, motori, ricambi ed una notevole quantità di libri, manuali, cataloghi, fotografie e listini d'epoca sull'argomento motociclistico.
Il tutto è corredato da una attrezzata officina dove ancora oggi pur con estrema carenza di tempo, si dedica al restauro di alcuni suoi modelli.
La sua speranza è di avere nel futuro la possibilità di responsabilizzare di più i suoi figli nell'azienda che conduce e di ritagliarsi un po' più di tempo da dedicare alle sue moto.
Lo ringraziamo per l'ospitalità e gli auguriamo di cuore di raggiungere questo suo obiettivo.



La mitica "A" conservata



Il gruppo degli scooters


Lambretta
Lambretta
Mondial