INNOCENTI

12

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 3 - Numero 12 Ottobre-Dicembre 1998

BUON ANNO



Bonne Année

Happy New Year

Glueckliches Neujahr

Organo ufficiale del Lambretta club d'ITALIA

Editoriale/Sommario

Caro socio

e un altro anno è passato, anzi... è volato!
Sembrava solo ieri che si pensava al nuovo anno, alle iniziative da organizzare, Roma, la Val Taleggio, il Lago di Garda, l'Irlanda ... ed è già ora di tirare le somme e prepararci per una nuova stagione di raduni e incontri.
Anche quest'anno abbiamo avuto delle grandi soddisfazioni e il merito è di tutti voi che avete partecipato (e anche organizzato!) le splendide manifestazioni di questo formidabile '98.
Tre raduni uno più bello dell'altro che faranno da riferimento per i prossimi anni.
Per i "nati stanchi" che non ci hanno voluto seguire non resta altro che leggere gli esaurienti resoconti, sperando che gli venga la voglia di partecipare ai prossimi incontri del 1999.
Ma passiamo ora ad un argomento molto importante: il rinnovo delle cariche sociali.
Con la fine del 1998 decade il consiglio direttivo eletto nel '97 ed è quindi necessaria l'elezione dei nuovi consiglieri che ci accompagneranno ad attraversare il millennio.
Come già avevo accennato nella precedente edizione, il Lambretta Club d'Italia si appresta a modificare la sua conformazione: si stanno formando le delegazioni regionali a cui faranno capo i soci residenti in quell'area. Già sono nate le delegazioni Campania, Lazio, Toscana, Piemonte, Lombardia e presto altre nasceranno; questa nuova composizione del Club prevederà che ogni delegazione abbia un consigliere nel direttivo e che la carica di Presidente del Lambretta Club d'Italia sia conferita al consigliere che organizzerà nella propria regione il Raduno Nazionale. La carica del Presidente sarà quindi annuale mentre il consiglio direttivo rimarrà in carica per i soliti due anni.
Queste sono le idee di massima di come si è pensato di modificare la struttura del Club per renderlo più vicino ai soci; ciò non toglie che ogni consiglio sarà ben accetto e già ora ti invito a partecipare alla assemblea generale che si terrà verso la metà di Gennaio del 1999 (ti arriverà la lettera di convocazione). Sarà un momento importante per tutti noi e mi farebbe molto piacere se la partecipazione fosse numerosa.
Al momento, quindi, le iscrizioni per il prossimo anno sono sospese; sarà nostra cura inviarti la relazione della assemblea generale e le disposizioni prese in merito alle delegazioni e ai rinnovi della quota associativa.
Colgo l'occasione per inviare a te e a tutta la tua famiglia i migliori auguri di buon Natale e felice anno nuovo da parte di tutta la redazione del Notiziario Lambretta.

Il Presidente Vittorio Tessera (socio n° 111)

Sommario

Editoriale	2
Lettere nel bauletto	3
Lambrette in Siam	4
Lambrettotecnica	6
Lambrette a Costermano - Agosto	8
Raduno Lago di Garda - Settembre	10
Tabella colori - parte 2	12
Lambretta al microscopio	14
Crucipuzzle Lambretta	16



LETTERE NEL BAULETTO

a cura di Alberto Gasparri (socio n° 600)

Colgo l'invito del Presidente e le esortazioni piu volte riportate dall'autore di questa rubrica a partecipare attivamente alla stesura del Notiziario e vi invio questo mio scritto.

Vengo subito a presentarmi: mi chiamo Stefano Brizzolara e sono iscritto al Lambretta Club Italia dal corrente anno, tessera numero 1030.
Nel corso degli anni, dalla gioventù ad oggi che di anni ne ho 45, ho felicemente posseduto alcune "due ruote" che ricordo con affetto: un ciclomotore Dingo della Moto Guzzi, una Gilera 150, una Vespa PX 200, una Jawa 350, due Morini 3 1/2, una Honda 500 Four ed una Honda 900 F2 Bol D'Or.

Nel 1996 ho venduto, sia pure a malincuore e per vari motivi, la moto; dopo un anno sofferto, specie nei mesi estivi, per la mancanza di una moto, ho maturato nel corso del 1997 l'idea di trovare una vecchia Lambretta da sistemare, per la quale dovermi impegnare nella ricerca di parti di ricambio e su cui lavorare con impegno e passione.



Così, dopo aver sparso la voce di questo mio desiderio, un giorno un mio amico mi ha detto che stava sistemando il suo garage e che intendeva disfarsi della vecchia Lambretta del padre. Il giorno stesso mi sono recato a prenderla!!!!

Avevo paura di trovarmi davanti ad un mezzo ridotto in pessime condizioni, difatti mi ritrovai al cospetto di una pur gloriosa 150 LI terza serie del 1963, ma invasa dalla ruggine, priva del parafango e dei due cofani laterali; lo sterzo era bloccato e le gomme tristemente afflosciate.
Ripresomi in pochi attimi dallo sbigottimento iniziale, l'ho portata a casa.
Qui per prima cosa l'ho lavata per renderle un minimo di giustizia, nei giorni seguenti e per i successivi quattro mesi, grazie al fondamentale lavoro del mio amico Franco, esperto meccanico di moto, ed in special modo di quelle d'epoca, sono stati effettuati tutti i lavori necessari per il ripristino generale dell'amato vecchio scooter.

Dopo la verniciatura e la cromatura di alcuni pezzi ed il rimontaggio completo, la Lambretta ha finalmente assunto il suo affascinante aspetto d'origine. Naturalmente il risultato ottenuto mi ha dato una grande soddisfazione e confermato la validita' della Lambretta; cioè di un mezzo funzionale, robusto ed esteticamente bello e unico nel suo genere. Ho inoltre provveduto alla reimmatricolazione del mezzo, radiato d'ufficio in quanto i bolli non erarano stati pagati da troppi anni, grazie al fattivo lavoro di una agenzia di pratiche automobilistiche di Velletri.

In sella alla Lambretta ci sono cresciuto e sono legato ad essa da cari ricordi. Forse era destino che tornassi a possederne una.

Sperando che le attività del Lambretta Club d'Italia coinvolgano l'area romana, Vi ringrazio per lo spazio che vorrete riservarmi e Vi invio cari saluti.

Brizzolara Stefano
Via dei Platani 31
LARIANO
(ROMA)

Come vedi sono stato ben felice di ospitarti nella rubrica che curo personalmente riportando la tua lettera.
È curioso notare come un ex motociclista possessore per lo più di mezzi a ruote alte, riprenda a vivere le sensazioni, che solo una moto ci può dare, con uno scooter di vecchia data.
È evidente che l'amore ed il fascino esercitati dalla nostra vecchia cara Lambretta riescano a superare le comodità e la tecnologia dei più recenti mezzi "belli senz'anima".

Per quanto riguarda il coinvolgimento dell'area romana alle attività del Lambretta Club d'Italia per ora posso solo garantirti che qualche cosa di importante e gratificante si sta verificando....
Speriamo di poterne parlare più diffusamente nel prossimo numero del Notiziario.

Grazie per la fattiva collaborazione e a presto.

a cura di Andrea Grosso (socio n° 698)

Lambrette in Siam

La Tailandia è un paese bellissimo: bellissime sono le lussureggianti foreste del Triangolo d'oro, bellissimi sono i suoi templi, vestigia di una civiltà guerriera e pacifica allo stesso tempo, bellissimi sono il suo mare e le sue spiagge.

Vorrei potervi raccontare tutto ciò che ho visto e spiegarvi per quali e quanti motivi vale la pena di fare un viaggio in Tailandia, ma visto che sto scrivendo per il Notiziario Lambretta voglio dirvi che per noi lambrettisti la Tailandia offre un motivo in più per essere visitata.

Come molti dei paesi del Sud-Est Asiatico, anche l'ex regno del Siam è stato terreno fertile per la diffusione dello scooter; Innocenti e Piaggio si sono a lungo contese questo mercato che si è sempre dimostrato molto ricettivo nei confronti delle due ruote Made in Italy ed ancora oggi centinaia di migliaia di scooter costituiscono l'essenziale mezzo di trasporto per la maggioranza dei tailandesi.



Appassionati o no, quando si sbarca dall'aereo non si può non notare l'imponente "sciame" di Vespe di ogni età, tutte funzionanti, superaccessoriate e mantenute splendidamente.
La Tailandia, pur essendo una realtà economica emergente nel Sud-Est Asiatico, è ancora una nazione povera e molti dei suoi abitanti non possono permettersi i dispendiosi scooter di recente produzione; ammirevolmente tengono quindi in funzione i veicoli acquistati anni addietro. Ecco perché è possibile ammirare quotidianamente per le strade certe rarità che da noi sono custodite gelosamente sotto un telo.....

Anche gli scooter venduti recentemente ricordano l'età d'oro della nostra industria motociclistica, infatti il mercato è ormai dominato dalla ormai nota Baijai Chetak di produzione Indiana che ormai ha scavalcato ogni concorrente.

Assistere ad un tale spettacolo scooteristico ha fatto accendere in me la scintilla che voi tutti conoscete bene..."se ci sono tante vespe, allora devono esserci, nascoste da qualche parte, anche le Lambrette....".

Dopo pochi giorni dal mio arrivo a Chiang Mai (capitale del nord) si materializza una visione in risposta alle mie riflessioni: un TV 175 II serie, in perfetto stato, passa rombando sotto il mio albergo.

Dopo aver inseguito il proprietario e dopo averlo rassicurato sulle mie benevoli intenzioni, lo interrogo sulla presenza di altre Lambrette in Tailandia: mi viene così fornita un'indicazione piuttosto vaga sulla presenza di un ricambista che avrebbe potuto vendere ricambi e accessori per l'amato scooter.

Inizia così la "febbre



del ricambio" che normalmente mi colpisce solo ai mercatini ed inizio a pensare "...se tutto in Tailandia costa pochissimo, allora anche i ricambi...." e poi "....figuriamoci se qua hanno già saccheggiato tutte le rimanenze di magazzino come da noi....".

Con grande gioia della mia fidanzata e della coppia di amici che hanno viaggiato con noi, inizio dunque la ricerca dei pezzi di ricambio con il seguente sistema: durante gli spostamenti finalizzati alle varie visite in programma per la giornata, impongo brutalmente l'alt a tutta la comitiva non appena scorgo un'officina di riparazioni che esponga qualche Vespa sulla strada. Mi catapulto all'interno dove trovo invariabilmente un piccolo assortimento di ricambi nuovi ed usati per Lambrette ed inizio il teatrino della contrattazione che, fra l'altro, in oriente è molto apprezzato: tutto ciò mentre fidanzata ed amici mi aspettano in macchina sotto il solleone tropicale.

In alcuni casi, come dimostrano le foto pubblicate, trovavo anche Lambrette intere o smontate: principalmente LI II e III serie, ma ho potuto ammirare anche alcuni LUI 50 e 75 oltre ad alcuni TV II serie.

In un caso sono riuscito a trovare un ricambista appassionato di scooter italiani che ha fatto la mia felicità vendendomi a prezzi ridicoli alcuni pezzi D.O.C., come una coppia di scritte Lambretta in alluminio per le fiancate della LI II serie (costo £ 35.000 ancora imballate!!!), una coppia di fregi-accessorio della Viganò per fiancate della LI I e II serie (costo £ 40.000), un fregio per frontale LI II serie completo, di supporto e viti (costo £ 1.000) ed in omaggio ho ricevuto varie targhette accessorio con scritta Lambretta.

Tale era l'entusiasmo dell'amico tailandese che non voleva più lasciarmi andare e mi proponeva ricambi che non avrei mai potuto portare con me in aereo, oltre ad esibirmi numerose foto di Lambretta e Vespa da lui possedute o vendute, tutto ciò conversando in un miscuglio di inglese approssimativo, Thai e gesti con le mani...!

Torno a ripetervi che la Tailandia merita di essere visitata per molti motivi che nulla hanno a che vedere con le Lambrette... ma se siete indecisi sulla prossima meta delle vostre vacanze, pensate che al posto dei soliti souvenir potreste tornare a casa con un bel ricambio originale Innocenti in valigia!

NOTIZIARIO Lambretta

Lambrettotecnica

ELABORAZIONI

a cura di Mario Negri (socio n° 966)

Certo tutti noi amiamo la nostra Lambretta, apprezziamo le sue doti: stabilità, affidabilità, befficienza.... ma siamo sinceri, chi non ha desiderato, almeno una volta qualche cavallo in più?

Poter rispondere alla provocazione di una Vespa, superare una salita con un pò di brio e magari raggiungere il fondo scala del tachimetro.
La questione ha cinquant'anni.

La stessa Innocenti cominciò ad elaborare le Lambrette, con dovizia di mezzi e grandi risultati agonistici, fin dall'inizio della produzione.

Nel 1953 l'Innocenti si ritirò ufficialmente dalle gare e dai records. Continuarono a dedicarsi alle trasformazioni i meccanici di buona volontà e gli autodidatti, lasciando nei loro tentativi una teoria di pistoni grippati.

Tra gli elaboratori i più famosi i fratelli Ancillotti che, nella loro ben attrezzata officina fiorentina, si dedicarono soprattutto alle LI.
Il loro fiore all'occhiello è stata la partecipazione ai records di accelerazione ad Elvington in Inghilterra nel '56. Alberto Ancillotti su Lambretta 200 ottenne 29,2 secondi sul chilometro con partenza da fermo.
Per aggiornare un pò il concetto dopo un chilometro sarebbe ancora davanti ad una Golf GTI 1800.
Niente male!

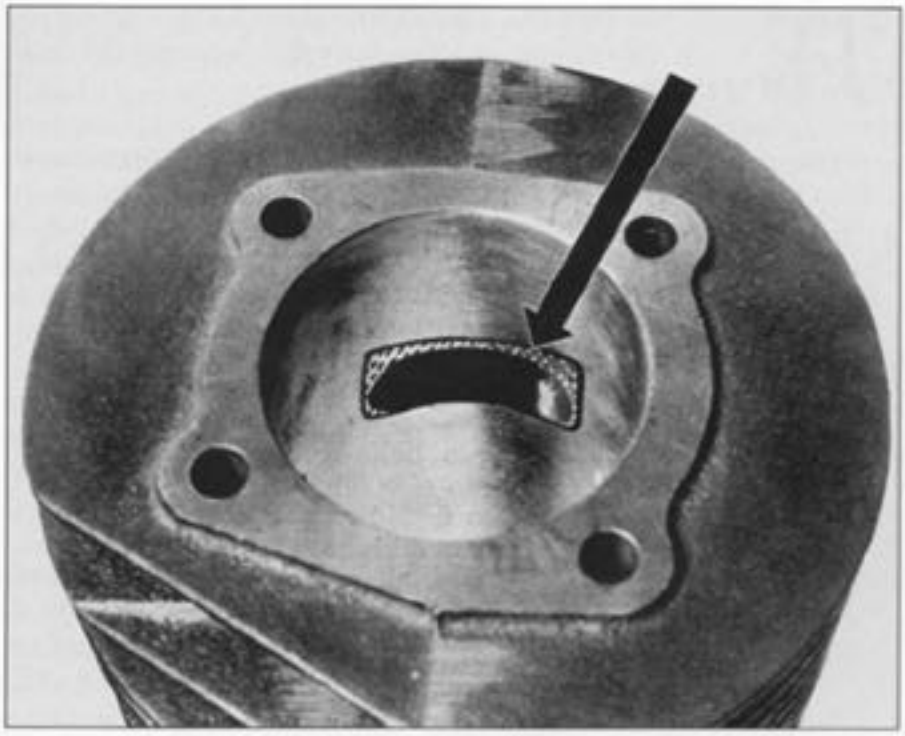
Dall'alto della loro esperienza misero in commercio delle cassette di elaborazione più o meno esasperate.
Attraverso la rivista Motociclismo diedero anche dei consigli spiccioli per chi voleva fare da solo senza rendere la moto troppo delicata.

Praticamente una messa a punto raffinata. Così la prassi:

1) Luce di scarico (interna) allargare di 1,5 mm e alzare di 2 mm rendendola più rettangolare. Smussare gli spigoli per evitare ostacoli alle fasce.
   Scarico (esterno) alzare fino a



Il nostro socio Mario Negri verifica sul campo le "esaltanti" prestazioni post-modifica.



La nuova forma della luce di scarico.

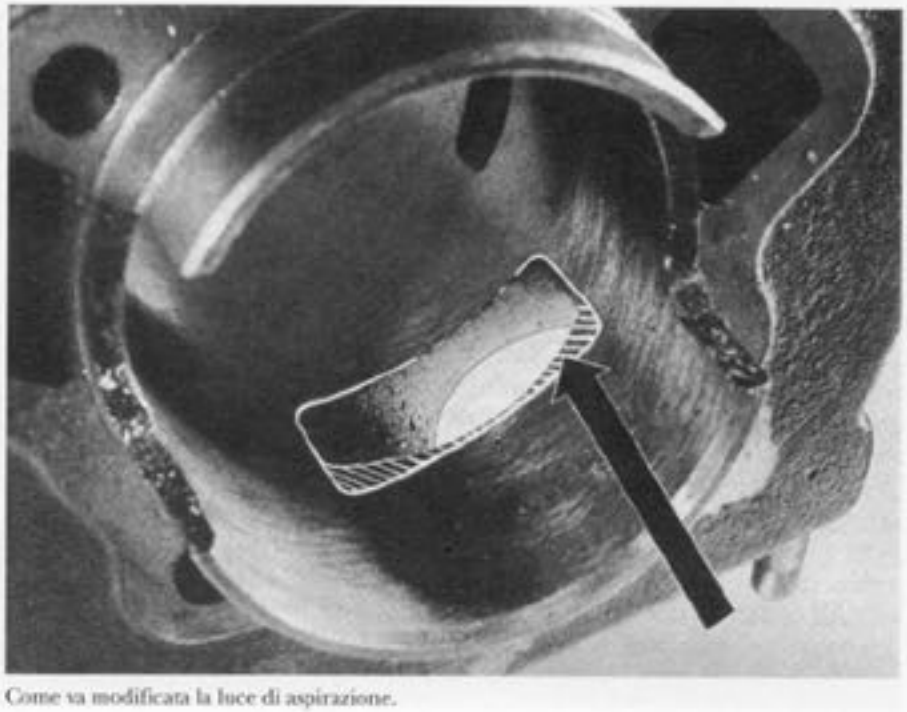
24mm, allargare fino a 43mm.

2) Luce di aspirazione (interna) renderla orizzontale nella parte inferiore. Lucidare il condotto nello spessore del cilindro.
3) Condotti di travaso. Smussare le imboccature e lisciare il più possibile internamente.
4) Testa: abbassare 1mm. creare una piccola nicchia intorno alla sede della candela.
5) Pistone: eliminare i traversini orizzontali e raccordare.
Nella parte bassa del mantello nel lato verso la luce d'aspirazione praticare un ribasso di 1,5 mm a spigolo vivo, largo quanto la luce d'aspirazione.
6) Condotto d'aspirazione.
Lisciarlo bene e lavorarlo con il dito indice e carta vetrata fine. Al montaggio adattare perfettamente la guarnizione.
7) Tubo di scarico. Adattare bene, limandolo, il foro d'entrata al cilindro. Curare sempre la guarnizione, in modo che non interferisca.
8) Dalla marmitta togliere il fungo in lamiera all'ingresso. Per fare questo è necessario tagliarla e poi risaldarla.
9) Carburatore. Aumentare il getto del massimo di 2 o 3 punti.
10) Accensione: anticipare leggermente il punto d'apertura delle puntine, va portato da 32 mm sul perimetro del volano a 34 mm.

Il consiglio finale sarebbe di sostituire il pignone a 15 denti con uno da 16 ma dopo 30 anni non sarà facile trovarlo.

Alla fine degli anni sessanta, mentre imperava il mito delle trasformazioni Ancillotti, per chi abitava a Milano un modo più semplice per sognare era passare dalla vetrina del negozio OVAR, in via Porpora al 5. Vi era esposto il cambio a cinque marce per la LI. In genere però il sogno rimaneva tale per i costi improponibili. Pare che quel cambio così sportivo fosse anche molto fragile, ma allora non si sapeva.
OVAR era un ricambista Lambretta; un austero rivenditore che estraeva dai cassetti, che ricoprivano tutte le pareti, la soluzione ad ogni problema.

A volte poi si potevano ricevere anche suggerimenti per curiose elaborazioni:
abbassare la testa di 2 mm e sostituire la guarnizione di base del cilindro con una artigianale in rame dello spessore di 1 mm, così da anticipare tutte le fasi (non si conoscono gli esiti).



Come va modificata la luce di aspirazione.

a cura di Ennio Cesarini (socio n° 514)

LAMBRETTE A COSTERMANO

– 22 AGOSTO 1998 –

Durante i saluti al Raduno Nazionale, la rappresentanza del Triveneto capeggiata dall'amico Giovanni Demassari ha formulato l'invito per gli amici romani al Raduno di Costermano (lago di Garda) in Agosto.

È bastata una pizza ai componenti della sezione romana e la partenza per il Garda è bella e organizzata.

Ennio, Martine, Luigi, Onia, Emilio, Daniela, Stefano, Rita, Domenico, Laura, Mario e Tiziano lanciavano idee per come partire: chi voleva mettere la Lambretta sul tetto della macchina, chi voleva noleggiare un furgone, chi voleva spedirla in treno e chi spingeva il resto della compagnia al viaggio a cavallo del mezzo. Stefano, dopo lungo lavoro, si fa per dire, ha convinto Rita, a pareggio del mancato regalo per il suo compleanno, a partire con la sua Lambretta gia' per altro abituata a scorrazzare fino ai luoghi dei raduni.

Arrivo nel pomeriggio del 21 Agosto a Costermano, dove si e' avuto subito modo di notare l'ottima organizzazione del Lambretta Club Triveneto che ha dato il benvenuto ai partecipanti. Dopo di che la comitiva romana, scorrazzando lungo il Lago di Garda ha visitato Garda, Torri del Benaco, Brenzone e la perla del lago Malcesine.

Il venerdi sera l'allegra compagnia della sezione romana si è riunita con Mario Basile, che a caccia di Lambrette è partito da Roma a carrello vuoto.

Con la cena alla sagra della Quarta di Agosto, in quel di Costermano, con anatra, polenta, musica e balli e, dimenticavo, vino a fiumi, abbiamo ben iniziato il raduno del Garda.

Il sabato 22, tour degli oltre 200 partecipanti su strade veramente uniche, vedute del lago da cartolina, e discese a prova di freni (ne sanno qualche cosa le lambrette di Ennio e Luigi). E poi tutti a pranzo ben serviti e sazi.

Nel pomeriggio il gruppo si è diretto, in località Spiazzi, accompagnato dall'ottima organizzazione, al Santuario della Madonna della Corona, luogo di bellezza unico realizzato per tre facciate in stile Gotico e con una quarta di roccia che fa da parete e da sponda. Molto suggestivo il paesaggio e impressionante lo strapiombo che si gode in questo magnifico angolo della nostra bella Italia.



La sera cena e balli, anatra, polenta e altre leccornie, dimenticavo i soliti fiumi di vino, che continuavano, vista la siccità e la presenza di Domenico ed Emilio, a prosciugarsi.

La domenica 23 a Costermano, la comitiva si snodava fino a giungere alle can-

tine vinicole per degustare i vini locali, e poi diretti sul Lago di Garda, magnifico luogo di villeggiature per italiani e non, si è giunti a Bardolino, dove il Sindaco, dopo aver premiato per le sue imprese a cavallo dell'amata Lambretta il Signor Cesare Battaglini, ha premiato anche il gruppo della sezione romana come club giunto da più lontano. Grande soddisfazione da parte di tutti.

Dopo un bel giro si è tornati al piazzale della Sagra, dove abbiamo mangiato e si sono effettuate le premiazioni e le estrazioni a sorte. Ennio è stato premiato per la sua Lambretta LD150, ottimamente conservata, Stefano e Rita come i partecipanti giunti da più lontano, che hanno percorso da Roma città a Costermano e ritorno circa 1300 km con la loro LI 125 III serie e poi l'intero gruppo del Lambretta Club d'Italia che con la numerosa partecipazione della sezione romana e degli amici marchigiani Aldo e Maria Luisa, hanno fatto si che questo riconoscimento ci venisse consegnato.

Un "bravo" all'organizzazione e un grazie particolare a Giovanni Demassari e consorte che hanno reso possibile questo raduno che verrà ricordato nei nostri cuori di lambrettisti.





a cura di Andrea Marcolini (socio n° 873)

LAGO DI GARDA

– 20 SETTEMBRE 1998 –

Dopo una stagione radunistica eccezionale iniziata a Maggio con l'incontro nazionale di Roma e la passeggiata tra le prealpi Bergamasche della Valle Taleggio, si è giunti a meta Settembre rincontrandoci tutti sulle meravigliose rive del Benaco, tanto ricche sia di storia che di cultura.

Questo raduno, è nato in stretta collaborazione con un altro importante Lambretta club il Triveneto, i cui soci con molta passione hanno organizzato un bellissimo tour intorno al lago ed un pantagruelico pranzo al ristorante La Lega di Arco di Trento.

Speriamo di poter ripetere un'altra esperienza aggregativa di questo tipo già l'anno prossimo, magari nel suggestivo e stupendo paesaggio offerto dalle Dolomiti.

La domenica del Raduno da Sirmione, si è snodato lungo la Gardesana un serpentone di scooter, annoverando sia le "simpatiche" A che le sportive DL.

Nonostante i quasi centosessanta chilometri del percorso, intorno al lago, le nostre "vecchie glorie" hanno retto egregiamente le sollecitazioni fornite loro dal lungo tour, che ha anche saputo offrire scorci paesaggistici veramente unici.

La prima sosta effettuata nei pressi di Salo' ha permesso a tutti noi, di poter constatare sia la qualità, che la quantità di motoscooter presenti (quasi un'ottantina).

Continuando l'avvicinamento a Riva del Garda, il comune più a nord del lago, abbiamo attraversato una serie di strettissime gallerie, e soprattutto le prime senza illuminazione hanno creato qualche difficoltà di guida, ma nonostante ciò, dopo un paio di ore dalle partenza siamo giunti Riva.

Uno speciale ringraziamento lo vorremmo rivolgere al Presidente del CAMEAG Antoniazzi, che ci ha gentilmente messo a disposizione "due guide" le quali ci



NOTIZIARIO Lambretta





hanno condotto fino nella piazza centrale di Arco di Trento.

In questo ridente borgo ai piedi delle Alpi, abbiamo pranzato presso il ristorante la Lega: degno di menzione il pranzo veramente ottimo ed abbondante, alla fine del quale ci sarebbe voluta una "pennica" piuttosto che un'altra sgroppata di quasi ottanta chilometri.

Ritornando a Sirmione lungo la sponda Veronese, a Torbole si sono potute ammirare le variopinte vele di molti windsurf, che hanno reso celebre questa località.

Fortunatamente per tutti i radunisti il tempo si è mantenuto costantemente sereno durante tutta la giornata permettendo così l'ottima riuscita del raduno.

Ringraziamo anche Papà Mazzoleni, che con il suo furgone ha svolto un servizio essenziale per tutti noi, il carro scopa, senza il quale, alcuni sfortunati si sarebbero attardati intorno al lago.

Sfortunatamente le possibilità di utilizzo del nostro amato scooter nella stagione invernale sono limitate dall'inclemenza del tempo, ma con l'arrivo della primavera e dei raduni dell'anno prossimo ci incontreremo di nuovo in qualche località non ancora visitata da noi "moderni Lambrettisti".

Tabella colori Lechler - seconda parte

a cura di Vittorio Tessera (socio n° 111)

continua dal numero 10

Completiamo la Tabella Colori Lechler iniziata sul numero 10 ricordandovi che, nel caso non vi fosse possibile reperire i prodotti Lechler nella vostra zona, potete contattare direttamente la ditta al numero 031-586333.

MODELLO	COLORI SISTEMA LECHLER	SCHEMA COLORAZIONE
LAMBRETTA 175 TV IIIs.	Bianco Nuovo 8059 Grigio scuro 8071 Rosso Corallo 8065 Giallo Chiaro 8064 Azzurro Metallizzato 8062	175 TV IIIs. prima versione Tutta nello stesso colore Bianco Nuovo. Tutta nello stesso colore Bianco Nuovo ad eccezione del parafango anteriore, del frontale e dei cofani laterali che sono verniciati: Giallo Chiaro, Rosso Corallo, Grigio Scuro. La parte interna dei cofani laterali e il parafango posteriore (quest'ultimo solo sulle primissime) sono verniciati in antirombo nero. 175 TV IIIs. seconda versione tipo Special Tutta nello stesso colore Azzurro Metallizzato ad eccezione del bauletto porta oggetti, della scatola filtro, del serbatoio, del coprivolano, del coperchio cilindro verniciati color Bianco Nuovo. Vale per entrambe le versioni: Il telaio della sella e il relativo gancio di bloccaggio sono nero lucido. Gli ammortizzatori anteriori sono alluminio Fiat 690.
LAMBRETTA 150 SPECIAL	Grigio Metallizzato 8060 Oro Chiaro Metallizzato 8063	Per entrambe le versioni: Tutta nello stesso colore Grigio Met. oppure Oro Met. (solo per la Golden) ad eccezione del bauletto porta oggetti, della scatola filtro, del serbatoio, del parafango posteriore, del coperchio volano, della calotta cilindro verniciati Bianco Nuovo. Il telaio della sella e il relativo gancio di bloccaggio sono nero lucido.
LAMBRETTA 125 SPECIAL	Azzurro Metallizzato 8061	Tutta nello stesso colore Azzurro Met. ad eccezione del bauletto porta oggetti, della scatola filtro, del serbatoio, del parafango posteriore, del coperchio volano, della calotta cilindro verniciati Bianco Nuovo. Il telaio della sella e il relativo gancio di bloccaggio sono nero lucido. Il bauletto in plastica, nel caso fosse montato, deve rimanere nel suo colore naturale.
LAMBRETTA 150 SX	Grigio Primavera 8070 Verde Mela 8059	Tutta nello stesso colore Grigio Primavera o Verde Mela ad eccezione del bauletto porta oggetti, della scatola filtro, del serbatoio, del parafango posteriore, del coperchio volano, della calotta cilindro verniciati Bianco Nuovo. Il telaio sella e il relativo gancio di bloccaggio sono nero lucido. Il bauletto in plastica, nel caso fosse montato, deve rimanere nel suo colore naturale.
LAMBRETTA 200 SX	Bianco Nuovo 8059	Tutta nello stesso colore ad eccezione degli ammortizzatori anteriori verniciati alluminio Fiat 690. Il telaio sella e il relativo gancio di bloccaggio sono nero lucido. Il bauletto in plastica, nel caso fosse montato, deve rimanere nel suo colore naturale.
LAMBRETTA 125-150-200 DL	Turchese 8016 Biancospino 8092 Ocra 8080 Rosso 8073	125 DL: Tutta nello stesso colore Biancospino. Tutta nello stesso colore Turchese ad eccezione della scatola filtro, del serbatoio, del parafango posteriore, del coperchio volano, della calotta cilindro verniciati Biancospino. 150 DL: Tutta nello stesso colore Biancospino: Tutta nello stesso colore Rosso ad eccezione della scatola filtro, del serbatoio, del parafango posteriore, del coperchio volano, della calotta cilindro verniciati Biancospino. 200 DL: Tutta nello stesso colore Ocra ad eccezione della scatola filtro, del serbatoio, del parafango posteriore, del coperchio volano, della calotta cilindro verniciati Biancospino. Vale per tutte le cilindrate: I mozzi ruota, i cerchi, il cavalletto la forcella anteriore sono alluminio Fiat 690. Solo sulle ultimissime DL 200 sono verniciati grigio chiaro non metallizzato. Il telaio della sella il relativo gancio di bloccaggio e il copriclaxon sono nero lucido. Nel caso la griglia posteriore e il coperchio tappo carburante fossero in plastica, bisogna lasciarli color nero naturale.

NOTIZIARIO Lambretta

MODELLO	COLORI SISTEMA LECHLER	SCHEMA COLORAZIONE
LAMBRETTA 50 JUNIOR	Bianco Nuovo 8050 Azzurro Acquamarina 8030 Verde Oliva Chiaro non disponibile Verde Oliva Scuro 8078 Verde Mela 8030	Prima versione: Tutta nello stesso colore Bianco Nuovo. Tutta nello stesso colore Verde Oliva Scuro ad eccezione dei cofani laterali verniciati Verde Oliva Chiaro. Il telaio sella e il relativo gancio di bloccaggio sono sempre verniciati nero lucido. Seconda versione (mod.'66): Tutta nello stesso colore Bianco Nuovo o Azzurro Acquamarina. Il telaio sella e il relativo gancio di bloccaggio sono verniciati nero lucido. Seconda versione (mod.'66) ultima produzione: Tutta nello stesso colore Bianco Nuovo o Azzurro Acquamarina o Verde Mela ad eccezione dei mozzi ruota, dei cerchi, della forcella anteriore, del coperchio volano, della calotta cilindro verniciati alluminio Fiat 690. Il telaio sella e il relativo gancio di bloccaggio sono verniciati nero lucido.
LAMBRETTA CENTO	Avorio Chiaro 8054	Tutta nello stesso colore Avorio ad eccezione del telaio sella e relativo gancio di bloccaggio verniciati nero lucido.
LAMBRETTA 125 JUNIOR 3m.	Grigio Metallizzato 8060 Azzurro Metallizzato 8062	Tutta nello stesso colore Grigio Met. o Azzurro Met. ad eccezione del telaio sella e relativo gancio di bloccaggio verniciati nero lucido.
LAMBRETTA 125 JUNIOR 4m.	Azzurro non disponibile Bianco Nuovo 8050	Tutta nello stesso colore Azzurro o Bianco Nuovo ad eccezione del telaio sella e relativo gancio di bloccaggio verniciati nero lucido.
LAMBRETTA 50 DE LUXE	Azzurro Acquamarina 8030 Verde Mela 8030 Bianco Nuovo 8050	Tutta nello stesso colore Azzurro Acquamarina o Verde Mela o Bianco Nuovo ad eccezione dei mozzi ruota, dei cerchioni, della forcella anteriore, del cavalletto, del coprivolano, della calotta cilindro verniciati alluminio Fiat 690. Il telaio sella è verniciato nero lucido.
LAMBRETTA 50 SPECIAL	Turchese 8016 Rosso 8073 Ocra 8080	Tutta nello stesso colore Turchese o Rosso o Ocra ad eccezione dei mozzi ruota, dei cerchi, della forcella anteriore, del cavalletto, del coprivolano, della calotta cilindro verniciati alluminio Fiat 690. Il telaio sella è verniciato nero lucido.
LAMBRETTA LUI 50 C-CL/75 S-SL	Arancione 8037 Verde Mela 8039 Turchese 8016 Biancospino 8082 Alluminio Carter 8081	50 c: Tutta nello stesso colore Biancospino ad eccezione dei cerchi ruota, dei mozzi del cavalletto, del pedale freno posteriore verniciati alluminio ruote Fiat 690. Il coperchio carter motore è verniciato color 8081. Il telaio sella è color nero lucido mentre la calotta cilindro è nero opaco. 50 cl: Tutta nello stesso colore Arancione o Verde Mela o Turchese ad eccezione dei cerchi ruota, dei mozzi, del cavalletto, del pedale freno posteriore verniciati alluminio ruote Fiat 690. Il coperchio carter motore e il manubrio sono verniciati color alluminio 8081. Il telaio sella è color nero lucido mentre la calotta cilindro è nero opaco.
LAMBRETTA 75 S-SL	Grigio Metallizzato 8060 Ocra 8080 Alluminio Carter 8081	Tutta nello stesso colore Grigio Met. o Ocra ad eccezione dei cerchi ruota ,dei mozzi del cavalletto, del pedale freno posteriore verniciati alluminio ruote Fiat 690. Il coperchio carter motore e il manubrio sono verniciati color alluminio 8081. Il telaio sella è color nero lucido mentre la calotta cilindro, il portatarga, il fanalino posteriore e le due griglie della marmitta sono nero opaco.
LAMBRETTA 48 (ciclomotore)	Grigio Landa 8041 Rosso Pompei 8045 Grigio Lambro 8034	Tutta nello stesso colore Grigio Landa o Rosso Pompei o Grigio Lambro ad eccezione dei mozzi ruota e del telaio sella verniciati alluminio Fiat 690 Il carter motore è sempre verniciato alluminio Fiat 690 Gli ammortizzatori posteriori sono normalmente verniciati nel colore della carrozzeria; nel caso fossero montati gli ammortizzatori maggiorati in alluminio tipici della seconda serie, devono essere lucidati e non verniciati.

a cura di Vittorio Tessera (socio n° 111)



LAMBRETTA LI 125-150 *III serie*

Naturale evoluzione della Lambretta LI II serie, la III serie nasce all'inizio del 1962 dopo un attento studio di design che ha coinvolto i più blasonati nomi del campo automobilistico.

L'idea iniziale della Innocenti era quella di rivedere completamente la linea e la struttura della II serie e poter proporre un modello integralmente rinnovato e inedito.

Viene presa in seria considerazione la possibilità di adottare un telaio a carrozzeria portante per semplificare il montaggio e ridurre i costi di produzione, mentre per la parte meccanica si preferisce mantenere inalterato lo schema costruttivo.

Uno studio proposto da Ghia arriva fino al manichino definitivo in metallo ma, per ragioni a noi sconosciute, non viene accettato per la produzione.

A testimonianza di questo interessante prototipo sono rimaste solo poche fotografie del manichino in legno e dell'esecutivo metallico in due differenti allestimenti.

Il modello definitivo entrato regolarmente in produzione sembra che sia stato disegnato all'interno dello stabilimento dall'ufficio progetti del Centro Studi ma, purtroppo, non siamo a conoscenza delle persone che lo hanno ideato (...lo scopriremo!).

Nata con l'appellativo III serie "scooterlinea" la nuova Lambretta viene presentata alla stampa nel Febbraio del 1962 presso il salone ricevimenti dello stabilimento Innocenti di Milano.

Battezzata dal Sindaco di Milano prof. Cassinis dinanzi ad una folla di personalità del mondo motoristico e presentata con dovizia di particolari dagli alti dirigenti della Innocenti Ing.Tomasi e Ing. Parolari la LI III serie viene accolta con entusiasmo dai giornalisti sportivi più accreditati.

Dotata di una linea realmente innovativa e moderna, la nuova Lambretta si inserisce da protagonista nel combattuto settore scooteristico italiano e straniero ottenendo già dai primi mesi un eccezionale successo commerciale.

Rispetto alla serie precedente le dimensioni della carrozzeria sono sensibilmente ridotte, diminuendo la sezione frontale a tutto vantaggio dell'aerodinamica e, quindi, dei consumi e della velocità; inoltre le manovre da fermo e di guida sono rese più facili anche alle persone di statura più bassa.



150 LI IIIs - prima versione 1962.

Il parafango anteriore è finalmente più stretto e filante mentre completamente nuovo è anche il manubrio, ora di forma alleggerita, con il tachimetro e l'interruttore luci di sagoma trapezoidale.

Per quanto riguarda la meccanica le migliorie più salienti riguardano l'impianto di scarico con una marmitta più voluminosa e l'impianto di aspirazione con un carburatore a vaschetta centrale.

Un lieve aumento del rapporto di compressione, senza però elevare il regime massimo, ha consentito di guadagnare qualche frazione di cavallo che si traduce in un apprezzabile incremento della velocità e della ripresa.

Sospensioni, ruote e freni rimangono invariate rispetto alla precedente versione così come l'impianto elettrico e le dimensioni dei gruppi ottici anteriore e posteriore.

Con l'introduzione della III serie la fini-

NOTIZIARIO Lambretta



125 LI IIIs - prima versione 1962. Notare i braccetti porta leve verniciati.

tura tra la versione 125 e 150 diventa pressoché uguale: le uniche differenze riguardano il colore della carrozzeria, le scritte e il trattamento dei braccetti porta leve al manubrio (lucidati sulla 150 e verniciati sulla 125).
Anche l'impianto elettrico, che in un primo momento si differenzia per l'adozione della batteria per la 150, viene successivamente unificato senza batteria per entrambi i modelli.
Nel primo anno di produzione la gamma dei colori non è particolarmente varia: per la 150 grigio o bianco/azzurro e per la 125 grigio o celeste iseo; poi dal '63 vengono introdotti il rosso corallo e il verde nilo per la versione bicromatica 150 (cofani e frontale) mentre per la 125 saranno poi disponibili i colori beige e azzurro (quest'ultimo tipico della fine produzione).
Per i numeri delle formule colori controllare nella tabella pubblicata in questo numero.
La III serie è certamente la Lambretta che è rimasta in produzione per più tempo senza modifiche di rilievo: iniziata nel dicembre 1961 termina di essere costruita nel novembre del 1967 con una produzione totale di 146.734 125cc e 142.982 150 cc.
Le migliorie introdotte durante i 6 anni di presenza sul mercato sono in effetti poche e di modesta importanza; in ordine cronologico sono: 1963, gruppo volano magnete da 4 poli a 6 poli, ponticello centrale di raccordo pedana più largo; metà 1964, tamponi antivibranti cofani con fissaggio a molletta; metà 1965, congiunzione frontale-manubrio senza anello cromato; ultimissima produzione (al momento certo solo per la 125), fissaggio cofani laterali senza levetta in alluminio (tipo DL), stemma anteriore di forma rettangolare, stemma posteriore con scritta "Innocenti Lambretta" (tipo X Special 150-200).
Solo per la 125 vengono anche più volte modificati i rapporti al cambio: nella metà del 1963 sono allungati i primi tre rapporti mentre rimane immutata la quarta velocità (cambia anche il prefisso al telaio da LI 3 a LI 4 e il numero di telaio di partenza da 1001 a 095001); nel settembre del 1967 i primi tre rapporti vengono leggermente accorciati, sempre con la quarta immutata (resta il prefisso LI 4 ma il numero di telaio di partenza diventa 148000).
Ultima, ma non meno importante, modifica riguarda esclusivamente la 150 che nel gennaio del 1963 adotta un nuovo impianto elettrico senza batteria e raddrizzatore; questa variante inizia dal numero di telaio 651892.
A proposito dell'accoppiamento biella pistone, molti soci mi chiedono se è corretto montare le due ranelle di rasamento che si vedono raffigurate nel catalogo ricambi. In effetti le ranelle ci vogliono, ma solo ed esclusivamente quando viene montato l'albero motore con gioco assiale della biella di circa 1.3 mm e non con il tipo che ha solo 0,1-0,2 mm di gioco assiale.
Questo perchè con il primo tipo di albero è il pistone a guidare la biella, mentre con il secondo tipo è l'albero stesso a guidare la biella. Indicativamente le ranelle di rasamento al pistone sono state montate nei primi mesi del 1966 su tutta la gamma Lambretta (125-150-200).



Manichino definitivo in lamiera per lo studio della Lambretta IIIs (maggio 1960).

Crucipuzzle - LA LAMBRETTA

AMENA
AMICI
ANNI CINQUANTA
BOOM
ECONOMICA
FANALE
GARE
«INNOCENTI»
LINEA
MANEGGEVOLEZZA
MARCHIO
MISCELA
MITO
MORINI
MOTO
MOTORE A DUE TEMPI
MOTORSCOOTER
NUOVO MODELLO
PREGI
RAGAZZE
RAGAZZI
RIPRESA
RITMO
RUOTE PICCOLE
SELLA
SIMBOLO
SUCCESSO
TELAIO

CHIAVE - Fu la sua grande rivale:

.....

R	O	S	S	E	C	C	U	S	I
A	I	G	E	R	P	V	I	N	C
G	P	N	B	O	O	M	I	M	I
A	M	E	N	A	B	R	A	E	M
Z	E	N	S	O	O	R	E	P	A
Z	T	U	L	M	C	R	C	R	N
E	E	O	M	H	O	E	O	U	N
L	U	V	I	I	M	T	N	O	I
O	D	O	S	Z	T	O	O	T	C
V	A	M	C	Z	I	O	M	E	I
E	E	O	E	A	R	C	I	P	N
G	R	D	L	G	I	S	C	I	Q
G	O	E	A	A	P	R	A	C	U
E	T	L	N	R	R	O	L	C	A
N	O	L	A	E	E	T	L	O	N
A	M	O	F	A	S	O	E	L	T
M	L	I	N	E	A	M	S	E	A