INNOCENTI

15

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 4 - Numero 15

Luglio-Settembre 1999



Organo ufficiale del

Lambretta club d'ITALIA

Editoriale/Sommario

Caro socio

Siamo ormai in autunno inoltrato, la stagione lambrettistica volge al termine ed è giunta l'ora di tirare le prime somme.
Quest'anno, come non mai, abbiamo avuto un esplosione di manifestazioni; praticamente in ogni settimana della stagione primaverile-estiva era presente un raduno Lambretta organizzato da una delegazione o da un club.

Il nuovo percorso del Lambretta Club Italia iniziato ai primi dell'anno ha riscosso un successo al di là di ogni aspettativa e questa abbondanza di incontri è la prova più limpida che la strada intrapresa è quella giusta.
L'incremento dei soci è stato esplosivo e, a tal proposito, sono orgoglioso di annunciarti che abbiamo raggiunto la quota di 540 iscritti!

Allo scopo di coinvolgere i club Lambretta presenti in Italia è stata organizzata una riunione di tutti i rappresentanti dei club e delle delegazioni a Roma per i giorni 20-21 Novembre. Sarà l'occasione per programmare il nuovo corso del Lambretta Club d'Italia per i prossimi anni e verificare se è possibile trovare un accordo con gli altri club già formati, per costruire tutti assieme un'unico club italiano che coordini tutte le attività lambrettistiche del nostro paese e che rappresenti l'Italia nelle manifestazioni internazionali.

Sul prossimo numero troverai il resoconto dettagliato della riunione e gli eventuali accordi raggiunti.

A proposito di manifestazioni internazionali ci è già stata comunicata la sede del prossimo raduno del 2000: si terrà in Gran Bretagna a Witton Castle dal 22 al 26 giugno; iscritti previsti...oltre 3.000 ! ti consiglio di preparati per tempo se pensi di partecipare a questo incontro così unico e irripetibile.

Per quanto riguarda la quota associativa e il relativo versamento ti consiglio di attendere le istruzioni sul prossimo numero dove sarà pubblicato tutto il rinnovato regolamento per il tesseramento e le nuove quote di iscrizione.

Ti ricordo, infine, che grazie all'interessamento dei nostri amici del Triveneto siamo riusciti ad avere un discreto lotto di giubbotti da motociclista di qualità eccellente, colore blu scuro, che potrai avere alla modica cifra di 150.000 cad.; le taglie partono dalla 46 fino all 52 e sono particolarmente abbondanti. Se fossi interessato all'acquisto non perdere tempo perchè il numero è limitato e non è possibile il riassortimento.

Il Presidente Vittorio Tessera

Sommario

Editoriale	2
Manifestazioni e raduni	3
Lettere nel bauletto	6
Lambrette nel Veneto	7
Nel cuore sei sempre la prima	8
Lambretta made in Germany	9
Primo raduno Lambretta Club d'Italia - del. Romagna	11
Organizzarsi un raduno	12
Stiamo crescendo - del. Lazio	14
Lambretta yesterday	15



a cura di Roberto Graupner socio n°LO 0052

RADUNO NAZIONALE A PESCIA... UN'ALTRA SCOMMESSA VINTA.

Una battuta di una famosa pellicola italiana del dopoguerra diceva "riusciranno i nostri eroi...". Vi confesso che è stato anche per me un pensiero ricorrente durante il viaggio che da Milano mi ha portato a Pescia, teatro del raduno nazionale di quest'anno svoltosi il 3 e 4 luglio.

Infatti, quando fu presentato ai futuri responsabili di delegazione e poi ai soci, durante l'annuale assemblea il nuovo progetto del Lambretta Club d'Italia, venne anche spiegato che ogni anno una delegazione a rotazione organizzerà e ospiterà il raduno nazionale. Questa idea era maturata inizialmente dal successo ottenuto l'anno scorso a Roma e dalla sempre più pressante volontà di creare delle "sezioni", appunto le delegazioni.

Ma tornando a Pescia, riusciranno i nostri eroi...che poi sono Enrico Bini e Mario Ballini, solo in due, a organizzare un raduno all'altezza dello standard che il Club si è prefissato? Interveranno abbastanza Lambrettisti per far riuscire al meglio la manifestazione?

I primi sondaggi fatti telefonicamente con i due eroi dicevano di si, le adesioni erano già parecchie qualche settimana prima del raduno.

Costeggiando gli oleandri della mezzeria della A11, meglio conosciuta come Firenze-mare, apprezzavo sempre di più il meraviglioso paesaggio collinare considerando che i presupposti geografici e atmosferici erano a nostro favore e che quindi si sarebbe potuto replicare il successo di Roma.

Arrivati a Pescia è stato estremamente facile trovare il vecchio mercato dei fiori, base operativa del raduno, in quanto dal casello autostradale il tragitto era stato segnalato benissimo con i consueti cartelli del Club.

Il vecchio mercato dei fiori, struttura recintata composta da un enorme piazzale coperto da una arcata in cemento a campata unica, è quanto di meglio un organizzatore di raduni possa desiderare, tanto più se dotato di servizi igenici, bar e ristorante all'interno della struttura stessa. In disparte un piccolo tavolino per sbrigare la prassi dell'iscrizione e annessa rivendita di vino bianco e rosso con etichetta lambrettistica per l'occasione (mi risulta siano ancora disponibili alcune bottiglie, prego gli interessati di rivolgersi ad Enrico Bini).

I più previdenti avevano già fatto il pieno di miscela e stavano tranquillamente lucidando e lustrando i propri mezzi, mentre l'afflusso di lambrettisti era continuo e ve ne erano già un centinaio. Un rapido salto in albergo per depositare i bagagli, fare una doccia e tornare al campo base. Vista la grande disponibilità di camere e la convenienza delle stesse, molti radunisti hanno optato per un "bivacco" più comodo lasciando un enorme spazio a disposizione per gli irremovibili amici della tenda, piazzata in un apposito spazio transennato sempre all' interno della struttura mercato.

La cena di venerdì sera, facoltativa, veniva servita al ristorante interno, per l'occasione gestito dal servizio di catering Gambero Rosso, che ci ha sfamato durante l'intera manifestazione. Un menu ricco ad un prezzo convenzionato decisamente abbordabile, ha fatto da intermezzo alle tante chiacchiere scambiate con gli amici che non si vedevano più da tanto tempo; pochi temerari per dire il vero erano intervenuti a Düren, in Germania tre settimane prima, così le cose da raccontarsi erano numerose ma quasi tutte avevano la Lambretta per protagonista.

A tarda sera è arrivato dalla Baviera anche l'amico Heinz con moglie e figli che ha deciso di regalarsi qualche giorno di relax e svago in Toscana.

Una rapida spedizione in gelateria per concludere la serata e poi tutti in branda.

Sabato mattina 3 Luglio, dopo aver fatto colazione, un giro di circa dieci chilometri ci ha portato a Pistoia dove i commercianti di una via del centro hanno dato il benvenuto ai radunisti distribuendo aperitivi, bibite, salatini e ogni altro genere di conforto. Purtroppo strada facendo il motocarro rickshaw, "mascotte" della manifestazione con la famiglia Tessera a bordo è rimasto indietro lamentando un problemino all'accensione.

Successivamente il gruppo ha avuto modo di visitare con una guida una fortificazione risalente a tempi antichi e che fino a poche decine di anni fa custodiva la Santa Barbara dell'esercito. Sfiancati dal caldo torrido che non perdonava nemmeno all'ombra ci siamo presto rifugiati nella pinetina antistante la fortezza per la colazione al sacco in rispetto della più genuina tradizione lambrettistica, sperimentata per la prima volta ad Erba nel '95 e da allora replicata con successo.





Cosa c'è di meglio di una bella caccia al tesoro dopo pranzo? Pronti, una cinquantina di persone incluso il sottoscritto si sono dedicate a questa entusiasmante attività perlustrando palmo per palmo il terreno alla ricerca di una molla proiettata via dal volano del motocarro in seguito ad un tentativo dell'amico Vittorio di sistemare la "scemata", come la definiva lui, all'accensione. Intanto un capannello di persone garantivano ombra al nostro presidente durante la delicata operazione che prevedeva la pulitura delle puntine con un pezzo di carta da macelleria.

In poco più di due ore quasi tutto l'impianto elettrico del veicolo era stato modificato per garantirne l'efficienza. Risultato: il motocarro è arrivato al traino a Montecatini "de hora" dopo mezz'ora di agonia meccanica. È proprio vero che le Lambrette hanno un cuore e un' anima; l'anima de li ..... loro; quando non vogliono andare, non c'è verso di farle andare.

Da Montecatini alta abbiamo proseguito poi in discesa fino a Montecatini Terme dove abbiamo potuto ammirare le bellezze degli impianti termali.

Incredibile per la struttura e la diversità dei materiali impiegati era la sala portoghese, indescrivibile a parole; bisogna vederla per apprezzarla a pieno.

In pieno relax abbiamo gustato l'ombra delle secolari piante nel meraviglioso parco e poi degustato con estrema precauzione la famosa acqua dai poteri miracolosi.

Verso le ore 17.00 siamo ripartiti alla volta di Pescia per incontrare il sindaco nell'ambito di un aperitivo, organizzato sul terrazzo comunale, e offerto dal comune in segno di benvenuto ai raduniști. Queste simpatiche iniziative hanno sempre incontrato il favore di tutti noi, che con circospezione ci avvicinavamo ai tavoli per fare una prima stima delle potenziali prede ed infierire su di esse una volta incontrato il gusto. È così che un vassoio di pizzette e focaccine è stato letteralmente preso d'assalto e depositato sul tavolo ormai vuoto. Consumato questo "rito propiziatorio" in vista della cena di gala, una rinfrescata in albergo, un tuffo in piscina per i più fortunati per poi affrontare il ricchissimo programma serale. Tutti quanti, gli uomini rigorosamente in abito scuro (due) e le donne in lungo (una), abbiamo preso posto ai tavoli apparecchiati in modo impeccabile accompagnati da un sottofondo musicale che non guastava per niente. Si era creato un ambiente davvero suggestivo e piacevole tanto che il mio vicino a tavola, amico da diversi anni, tradendo le sue marcate origini longobarde, si rivolse a me con una frase tipo: "me par de andà a un spusalisi" per sottolineare la coreografia dei tavoli imbanditi.

Una cena davvero squisita e variegata per tutti i gusti, seguita da un esilarante spettacolo di cabaret, balli latino-americani, prestigiatori e quant'altro del gruppo i Tiramisù, che ha esaltato il buon umore per almeno un paio d'ore.

A fine spettacolo ogni signora è stata omaggiata di un piccolo ricordo floreale.

È stata per me, e penso anche per molti altri, una serata che non si dimentica facilmente, in quanto insieme di tanti fattori che hanno funzionato tutti al meglio creando quella sinergia che trasforma una serata qualsiasi in qualcosa di straordinario ed irripetibile.

All'indomani mattina continuavano ad affluire lambrettisti che volevano partecipare e quindi le iscrizioni sono state chiuse alle ore 10.30 a quota 164, dopodiché il rombante serpentone metallico ha preso il via in direzione di un sobborgo di Pescia, dove in un ampio spiazzo gli amici del locale ristorante bar hanno voluto darci il buongiorno a suon di cocktail di frutta e patatine. Una mezz'oretta, giusto il tempo di gustare le sfiziosità per dirigerci poi a Collodi, paese a circa dieci chilometri noto per aver dato i natali a quel simpatico personaggio fiabesco che risponde al nome di Pinocchio.

A Collodi appunto dopo aver praticamente saccheggiato le bancarelle locali che esponevano figure di Pinocchio in tutte le taglie, materiali e varianti (non ho visto un pinocchio in scooter a dire il vero) abbiamo potuto visitare ed ammirare la bellezza del parco della villa Garzoni. Una cornice davvero speciale di piante e fiori arroccati per lo più lungo un pendio addolcito da terrazze artificiali che provocavano una moltitudine di cascate nei numerosi giochi d'acqua e fontane.

Successivamente un giro nel suggestivo parco di Pinocchio, lì adiacente, alla conclusione del quale un spettacolo di marionette ha fatto ridere grandi e meno grandi.

Il pranzo di chiusura del raduno si svolgeva nel ristorante Gambero Rosso sito nel medesimo parco e così a conclusione della visita ci si dirigeva con passo deciso in quella direzione. Piccolo aneddoto: i primi arrivati al ristorante si sono trovati la via d'accesso sbarrata da un invitante banchetto di aperitivi, cocktails, spumante, salatini ecc. Dal quale ci siamo serviti liberamente e con piacere. Solo all'apparire di un cameriere che stava portando delle tartine calde ci è stato chiarito che quel banchetto era il rinfresco per un matrimonio del quale per altro sentivamo già i clacson delle auto avvicinarsi velocemente. Lasciando nel panico più totale i camerieri ci siamo ovviamente scusati e abbiamo preso posto nel salone climatizzato destinato a noi.

Tra una portata e l'altra dell'ottimo pranzo si è tenuta una lotteria che ha assegnato ben cinque giacconi "Motor Jacket" firmate TEN YARDS, gentilmente offerte dalla manifattura Mario Colombo di Monza, che per altro non ci stancheremo mai di ringraziare e di invitare ad intervenire in simili circostanze, ad altrettanti fortunati lambrettisti.

Altro fortunato, Raffaello Rodati di Roma, che ha vinto un soggiorno per due persone della durata di una settimana all'isola di Lefkada in Grecia, gentilmente offerto dal proprie-

tario di alcuni residences a Lefkada. Sig. Franco Giudice di Roma che ringraziamo per la gentile sponsorizzazione.
Dopo il pranzo si è poi passati alla premiazione ufficiale del raduno: oltre alla sezione toscana del World Lambretta Club e al Lambretta Club Triveneto, intervenuto con numerosi soci, sono state premiate con una coppa anche le delegazioni Lambretta Club d'Italia del Lazio, Lombardia, Abruzzo, Piemonte e Valle d'Aosta e Puglia. Il partecipante più anziano, l'amico Ponzetti di Torino sempre presente, il più giovane, De Massari junior, che a soli 14 anni è giunto in sella alla sua J50 in compagnia del papà fin da Verona. Un insolito premio, dedicato al più sfortunato è andato a Pizzirusso di Roma che per due giorni ha girato con la sua lambretta A sul carrello. Premiato per la sfortuna anche il nostro presidente che ha combattuto una agguerrita battaglia contro l'accensione del motocarro. Il premio "Lambretta" è andato all'amico Canale per la meravigliosa Lambretta 125m che ha portato al raduno. La moto meglio restaurata è risultata essere la 175TV di Senigagliesi, mentre la coppa per quella meglio conservata ha premiato Karl-Heinz Scholze per la sua meravigliosa NSU Lambretta 150 '54 con avviamento elettrico ritrovata cinque anni fa in una cantina nei pressi di Monaco di Baviera e che sembra uscita ieri di fabbrica tanto è ancora lucida. Per la lambretta più strana la scelta non è poi stata tanto difficile, la giuria ha premiato l'amico Giorgio Notari, notissimo vespista, intervenuto per l'occasione con un bellissimo motocarro FB in versione gelataio con tanto di coni freschi. Il lambrettista più particolare, Marco Buratto, ha ricevuto la coppa per essere arrivato da solo da Pavia mercoledì sera in sella alla sua LC ben restaurata, ed aver aiutato i due eroi toscani negli ultimi preparativi. Un nuovo premio, destinato al più simpatico del gruppo, ed intitolato in memoria del compianto amico Giancarlo D'Adda, meglio noto come "Mister Lambretta", è stato consegnato con piacere all'amico Gerardo (in arte "Jerry") di Asti che porta sempre con se allegria quando partecipa alle iniziative del Club. Il premio più grande però è andato ai due organizzatori, i nostri due eroi, che sono riusciti ad intrattenere per quasi tre giorni più di centocinquanta persone non facendo mancare





mai niente a nessuno e rendendosi sempre disponibili in qualsiasi situazione. La soddisfazione che provavano Bini e Ballini alla fine della manifestazione ha un gusto che può apprezzare solo chi ha già una volta organizzato un simile raduno; chissà chi avrà un simile premio il prossimo anno? Fatevi avanti, organizzare un raduno è una cosa meravigliosa e poi chi lo ha già fatto sicuramente vi consiglia e vi può dare qualche aiuto.

Grecia
Isola di Lefkada
Soggiorni Estivi – Biglietteria Navale
Escursioni – Gite – Serate Greche con Sirtaki
Per Informazioni: tel. 06-87181236
06-87181516 0335-284800
Sconto del 10% ai Soci Lambretta Club d'Italia

Lettere nel Bauletto

Cari amici del Lambretta Club d'Italia vi invio una mia foto con Lambretta B scattata il 30 Maggio 1999 a Montemurlo (Prato) in occasione di uno dei tanti raduni regionali cui partecipo. In quella occasione la mia Lambretta ha vinto una coppa quale miglior scooter partecipante. Analogo riconoscimento mi è stato assegnato al raduno di Poggibonsi (Siena) il giorno 11 Luglio. Durante il periodo estivo partecipo a tutti i raduni che ogni Domenica si tengono in varie località della Toscana e dove la Lambretta, in genere unica tra i partecipanti, riscuote sempre grande successo. Spero che questo piccolo resoconto sia di sprone a tutti i possessori di lambrette a partecipare ai raduni della loro zona e ad inviare i relativi resoconti alla redazione del Notiziario.

Ciao a tutti da Edoardo Novaro

Riceviamo dal nostro socio Vittorio Giannini, residente nella lontana Finlandia, questo simpatico aneddoto che pubblichiamo volentieri.

E così risolsi il problema ...
Era l'anno 1959 ed abitavo, a quei tempi, sull'Apennino Tosco-Emiliano, in una casa vicino alla statale 65, fra il passo della Futa e il passo della Raticosa.
Possedevo una Lambretta 125 F del 1957, con la quale giravo per quelle amene valli.
Come sapete, la Lambretta 125 F non era proprio un campione nelle salite e dato che nelle discese non ero uno spericolato, mi passavano tutti avanti.
Uno, al quale piaceva andare forte, era il giovane priore di Santa Lucia. Egli aveva una Lambretta carenata, non ricordo se 150 o 175, e , con la sua tonaca svolazzante, mi aveva sorpassato tante volte con giovanili grida di saluto!
Andavo d'inverno una volta alla settimana a Firenze in Lambretta ed, in genere, il problema era la neve: dovevo scendere a Montecarelli e da lì ritornare su. Le strade del Mugello erano solo bagnate.
Dopo le prime nevicate, risolsi il problema costruendomi le catene. Tagliai, da vecchie catene di bicicletta, degli spezzoni di 10 centimetri, che venivano tenuti uniti da due vecchi cavi da freni. Esse si dimostrarono molto efficienti: in salita il mezzo non perdeva giri ed in discesa si poteva frenare più sicuramente.
Un pomeriggio che ritornavo da Firenze, era nevicato assai e lo spazzaneve chissà dove era.
Vidi, dopo Montecarelli, in lontananza, il giovane priore che disperatamente cercava con il suo mezzo di salire. La Lambretta gli scivolava da tutte le parti, l'orlo della tonaca stretto tra i denti e, malfermo sulle gambre, cercava un'impossibile equilibrio.
Sentendomi arrivare e, pensando di trovare un compagno di sventura, si fermò. Mi ricorderò sempre la sua espressione quando vide che lo sorpassavo, salutandolo con "Buongiorno, Signor Priore". Io con la mia Lambretta 125 F salivo tranquillamente e senza il minimo problema. Il suo sguardo interrogativo mi seguì fino alla curva seguente.
Poi d'estate, egli mi superò ancora tante volte ma gli rimase un mistero come quella "miserabile" 125 F andasse, con la neve, così bene in salita ...

Vittorio Giannini Hyvinkaa – Finlandia



Edoardo Novaro con la sua fida Lambretta B

RADUNO LAMBRETTA CLUB TRIVENETO DUE VILLE

31 LUGLIO -1 AGOSTO 99





Grande successo di partecipanti al tradizionale raduno regionale organizzato dal Lambretta Club Triveneto!

Oltre 120 lambrettisti hanno risposto al gentile invito del Club, che ha saputo proporre una manifestazione di alto livello e di grande interesse culturale.

Ma andiamo per ordine: già da venerdì alcuni partecipanti sono arrivati alla sede della manifestazione e hanno così potuto partecipare, la sera, alle attrazioni della festa padronale organizzata dalla pro loco.

Nella giornata di sabato era prevista una bella gita nel cuore del Veneto più puro: seguiti passo passo da un efficientissimo servizio di staffetta organizzato dal moto club locale, abbiamo avuto l'onore di entrare nella medioevale piazza di Marostica e poi visitare il suo famoso castello; ci siamo successivamente diretti a Bassano del Grappa dove, oltre alla grappa (!), c'è il patriottico ponte sul fiume Brenta, storico simbolo della resistenza italiana.

Per finire non poteva mancare una visita di "cortesia" a una distilleria locale che, oltre a farci visitare i suoi stabilimenti produttivi, ci ha onorato con assaggi di quel liquido bianco trasparente che da queste parti chiamano "Sgnapa".

Nella via del ritorno la strada sembrava tutta a curve ma, in effetti, era ben dritta... potenza della sgnapa!

La sera, cena in allegria con musica e balli a volontà e, per i più giocherelloni, luna park e autoscontri.

Domenica ultimi arrivi e poi partenza per una simpatica gita nelle colline circostanti con arrivo nella piazza principale di Vicenza dove ci aspettava una delegazione delle autorità locali e i cine operatori di alcune TV locali.

100 Lambrette schierate in perfetto ordine non sono cosa da poco e così la TV non si è fatto scappare questa bella parata dando ampio risalto alla manifestazione.

Per il pranzo era prevista una sosta ad un osservatorio astronomico con annesso un servizio di ristorazione particolarmente genuino e tipico.

Al ritorno a Due Ville premiazioni a tutti i partecipanti con un simpatico ricordo e poi tutti a casa appena in tempo per lasciarsi alle spalle un temporale di quelli che non si dimenticano.

Un grazie di cuore a tutta l'organizzazione, che ha saputo muoversi sempre in sintonia con tutti, e in particolar modo al presidente De Massari, insostituibile e inarrestabile!

Vittorio Tessera

a cura di Mario Negri

Nel cuore sei sempre la prima

Ancora oggi sotto la cenere brucia qualche tizzone dell'antica rivalità. Nel 1952 era un'incendio devastante. Rivalità industriale, sportiva, gare di regolarità, gran fondo, record di velocità, sfide di club e di bar.

Ben lo sapevano al Centro Studi Innocenti, tanto da scattare queste foto comparative, stranamente utilizzando anche moto usate. Ma a che punto era lo scontro?
I modelli sono del 1951. Vespa 125 e Lambretta 125 LC.

Il motore della Vespa è ancora a pistone con deflettore, antiquato anche per l'epoca, tanto che l'anno dopo sarà modificato. I suoi punti di vantaggio tecnico sono le sospensioni con ammortizzatori e nel comando del cambio a due cavi.

La meccanica Innocenti è più moderna per quanto riguarda il gruppo termico anche se la potenza è quasi identica al Piaggio, mentre offre il fianco a critiche per le sospensioni non ammortizzate, per il comando del cambio Teleflex e per le famose coppie coniche.

La Vespa ha gomme più strette, 3.50-8 contro 4.00-8, ed un'interasse più corto di 11 cm, che significa una capacità di trasporto persone ridotta. La Piaggio offre il portapacchi di serie. Di strumentazione neppure l'ombra. Non confrontabile la possibilità di trasporto di piccoli oggetti: la Vespa dispone di un'intera fiancata, la Lambretta solo del porta attrezzi.

La larghezza appare evidente dalle fotografie. Lo scudo anteriore della Vespa è più largo e protettivo.
La LC pesa 80 Kg contro gli 84 dell'avversaria.

Stando alle dichiarazioni ufficiali i consumi sono ridicoli: 50 km con un litro per entrambe.

Più realistiche le dichiarazioni sulla velocità massima: 65 km/h per la LC, 70 km/h per la Vespa.





Infine i prezzi: 168.000 lire la Vespa e 166.000 lire la Lambretta. La piccola differenza trasportata ai nostri giorni sarebbe di circa 100.000 lire.

Il risultato delle vendite è impietoso: 144.000 Vespa contro 42.000 Lambretta. Tuttavia bisogna ricordare che la Vespa era un modello unico, mentre dal conteggio manca la versione C della Lambretta, in commercio nello stesso periodo.

La lotta tra le due grandi fabbriche italiane nel '53 si indirizzò alle versioni super economiche: Vespa U e Lambretta E. L'imperativo era di contenere i prezzi al massimo, ma non funzionò.

a cura di Roberto Graupner socio n° LO 0052

Lambretta
Made in Germany

• PRIMA PARTE •

Il periodo del dopoguerra ha significato in tutti i paesi coinvolti nel secondo conflitto mondiale il momento della ricostruzione e della ripresa economica e sociale dopo la distruzione e la miseria.

Nuove esigenze e nuove idee e soprattutto molta voglia di fare hanno fatto risbocciare tante industrie che nei vent'anni precedenti erano diventate esclusivamente fornitrici dei vari eserciti. Fu così per esempio che all'Alfa Romeo si producevano tapparelle metalliche e cucine elettriche, alla Fiat frigoriferi e pentolame e alla Innocenti la famosa Lambretta.

Questo fenomeno in Germania ebbe la stessa evoluzione, soprattutto dopo la riforma monetaria della Deutschmark nel 1948, però veniva tenuto sotto controllo dalle forze di occupazione alleate che si erano praticamente spartite il territorio tedesco.
Nella cittadina di Neckarsulm, quella fabbrica, dalla quale erano uscite fino a pochi anni prima dei veicoli militari con marchio NSU denominati "Kettenkrad", una sorta di motocingolato con carrello a rimorchio per il trasporto di truppa e merci, era stata adibita al centro manutenzione dei camion GMC americani (NSU-Rebuilt Plant).

La produzione di motocicli civili era ripresa e dava impiego a circa 4000 dipendenti, ma quando nel 1950 la GMC decise di chiudere il proprio centro di manutenzione dei camion, per più di settecento dipendenti il posto di lavoro divenne incerto. Con turni di lavoro alterni e altre azioni di solidarietà si cercò di mantenere l'impiego per tutti, ma l'idea risolutrice arrivò dall'Italia e si chiamava Lambretta. A quel simpatico veicolo individuale con le ruote piccole era affidato il compito di realizzare i sogni di molti uomini in Germania.

Ben presto lo scooter ebbe un mercato fiorente anche in Germania: per chi voleva muoversi, essere indipendente e non poteva permettersi un'automobile, lo scooter sembrava creato apposta.
Presentata al salone dell'automobile di Francoforte del '50, la Lambretta suscitò immediatamente enorme interesse nel pubblico, soprattutto in quello femminile, che non vedeva più in pericolo le calze di nylon e le pieghe delle gonnelline.

La richiesta esplose letteralmente e promettendo di ridurre i tempi di consegna per il volume più che quintuplicatasi il responsabile stampa della NSU, Arthur Westrup, creò lo slogan "La Germania và in scooter". Ben presto la Lambretta era al vertice della classifica delle vendite fra i vari produttori di scooter, e mentre dall'Aprile al Novembre del '50 venivano vendute Lambretta LC Innocenti d'importazione, a partire dal '51 venivano messe in produzione le modifiche realizzate dal centro esperienze NSU.
Ma vediamo in dettaglio l'evoluzione tecnica di questa Lambretta.

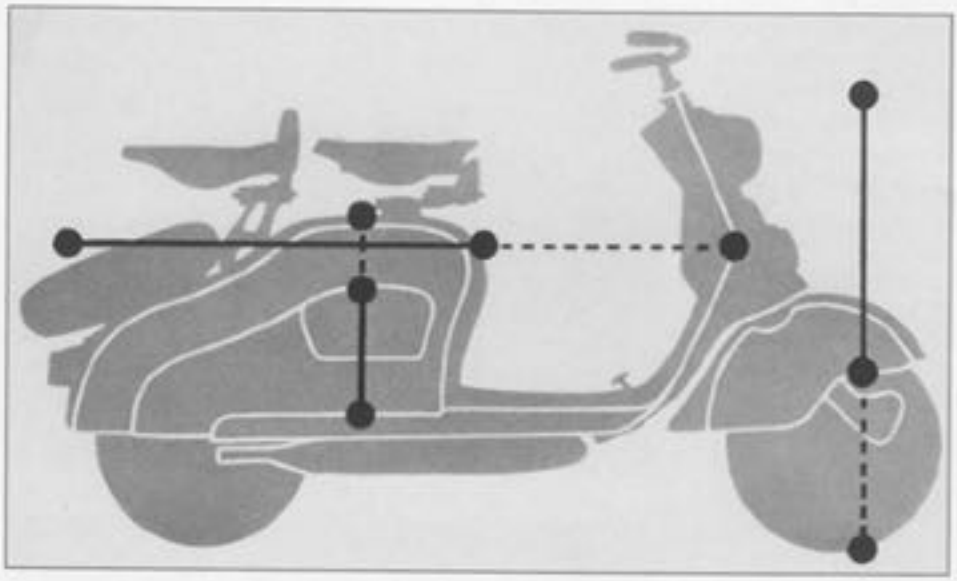
Dicevamo che inizialmente venivano commercializzate delle LC italiane alle quali veniva applicato sullo scudo uno stemma cromato NSU posto al di sopra della scritta Lambretta. Oltretutto veniva subito eliminato il sistema Teleflex per





Lambretta al Microscopio





il comando del cambio e sostituito con un cambio a manubrio Magura a cavi Bowden sicuramente più efficace (in Italia ebbe il suo esordio nel '54 con la 150 D / LD).

Dotata di una targhetta di alluminio rivettata sul telaio la Lambretta veniva così punzonata direttamente con altra serie di numeri rispetto a quelle immatricolate in Italia. A partire dal Dicembre '50 entrò poi definitivamente in produzione la NSU-Lambretta.

Esteticamente pressoché invariata, ottenne una revisione generale: il comando cambio Magura veniva ora montato su di un manubrio di nuova forma un pò rialzato, che ricorda un pò quello della F 2ª serie, fissato alla forcella per mezzo di un morsetto in acciaio cromato, dotato di uno ('50-Agosto '51) o due bulloni (da Agosto '51) tipo quelli italiani D/LD in alluminio. La carenatura della forcella ridisegnata, oltre a dare alloggio ad un bloccasterzo (di serie) e ad un claxson maggiorato marcato "Noris" incorporava anche il fanale maggiorato di fabbricazione "Hella".

Dietro lo scudo era stato applicato un piccolo bauletto portaoggetti che fungeva anche da cruscotto; di serie infatti la NSU–Lambretta era dotata di contachilometri con tachimetro e di un orologio meccanico a carica. Innovative erano anche le selle, molto più molleggiate e confortevoli di quelle italiane, consistevano in un telaio cromato fissato a sbalzo su due staffe (come le selle posteriori della produzione italiana) ricoperti da una pesante guaina in gomma bianca recante il marchio della casa.

La parte superiore del telaio, alla quale vengono agganciati i cofani laterali, non era più saldato, bensì veniva avvitato in quattro punti e la parte terminale (dietro la targa) era parte a sé e avvitata anch'essa al telaio vero e proprio. Una marmitta di maggiori dimensioni riduceva ulteriormente il rumore metallico della macchina rendendola ancora più confortevole.

Per completare l'opera, venne modificato anche l'impianto elettrico, potenziandolo con una batteria posta sopra lo snodo della trasmissione alla ruota posteriore.

La NSU–Lambretta comprendeva di serie anche un portapacchi e la ruota di scorta ad esso applicata, nella parte posteriore sotto la sella del passeggero.

A coronazione del tutto una lussuosa verniciatura in verde "tiglio" ornata con doppia filettatura bianca, oppure rosso scuro "mitropa" con filettatura oro o beige" cerbiatto" con filettatura marrone.

Il tutto per 1.535 Deutschmark, circa otto volte il prezzo di un bicicletta (sempre NSU).
Meccanicamente era rimasto invariato quasi tutto rispetto alla sua cugina italiana tanto che la guida mondiale Innocenti delle stazioni di servizio e assistenza del 1953 al "capitolo" Germania indica di rivolgersi alle stazioni di servizio NSU.

Continua ....

a cura di Michele Merighi

Primo Raduno Lambretta Club d'Italia delegazione Romagna

Ferrara, sabato 4 Settembre .... piove! Inizio a preoccuparmi seriamente per il raduno di Domenica.
Passo la notte insonne per via di incubi, dove una pioggia torrenziale accoglieva i futuri partecipanti al raduno che, inoltre, anziché giungere a bordo di Lambrette, si presentavano a bordo di sciami di Vespa ... ORRORE !!!!
L'alba. Sono le sette e trenta, ci mettiamo subito in azione, anche se il cielo non è il massimo.
Ore otto, è tutto pronto al punto d'incontro della pasticceria bar Miré. Giungono i primi partecipanti a bordo di una 125 D del '53 conservata e di una 125 LD.
Sono le nove e cinquanta e miracolosamente il cielo sembra promettere bene e anche il raduno, infatti nel frattempo sono giunti circa quindici partecipanti con tre 125 D, un Lui 75, due DL 200 macchia ed un'elettronic, 125 e 150 Special e Silver ed un favoloso 150 padellone prima serie conservato arrivato da Bologna!! Dalla provincia arrivano due 150 D e due 125 LD. Da menzionare anche il nostro amico Achille che si è unito a noi giungendo da Padova in sella alla sua 125 LI terza serie.
Quando tutti hanno terminato la colazione sono quasi le undici. È tardi, bisogna partire! La carrovana di Lambrette sfiora la trentina e sfreccia per la via centrale di Ferrara. Ad ogni semaforo notiamo la curiosità dei bambini, i sorrisi degli adulti e la nostalgia dei più anziani, dei ..."L'avevo anch'io!".
Lasciamo la città e ci dirigiamo verso Comacchio alla folle velocità di ... 60 km/h.
Dopo i primi 40 chilometri, il primo inconveniente. Il nostro presidente Guido ed il suo amico D'ammico, giunto da Milano appositamente per il raduno, si urtano leggermente in curva. Per fortuna nessuna grave conseguenza per piloti e scooter.
Attraversiamo gli ultimi paesini tra lo stupore degli abitanti seduti nei bar lungo la strada. Il tempo intanto regge.
A soli cinque chilometri da Comacchio, il carro scopa soccorre il padellone per un cambio candela, ma poche centinaia di metri dopo deve fermarsi nuovamente poiché la mia Silver 150 singhiozza e si ferma. Cambio candela e riparto.
Sono quasi le tredici, arriviamo a destinazione ed i vigili ci attendono per scortarci in una breve ma interessantissima gita nel centro storico.
Al termine posteggiamo i nostri bolidi e ci accomodiamo all'interno del ristorante i Tre Ponti, dove ci viene servito il pranzo a base di ottimo pesce e, ovviamente, la tipica e



Una parte dei partecipanti al raduno durante la sosta al Lido di Volano



Il Segretario (inconsapevole di ciò che lo spettava) e dietro in posa plastica il vice Presidente del Club

gustosa anguilla ai ferri. Intanto fuori le nuvole sono sparite e il sole splende!!!
Ore quindici e trenta, è ora di ripartire verso Volano. Percorriamo un tratto della S.S. Romea, dove la mia Silver singhiozza ancora, scoppietta, riparte, scoppietta e si spegne! Il condensatore mi ha abbandonato. Non resta che caricarla sul carro scopa...
Dopo quindici chilometri eccoci a Volano dove il gruppo si rilassa: una bibita, un caffé e una pausa in spiaggia.
Oramai sono le diciassette e trenta, bisogna rientrare. Da Volano imbocchiamo la S.S. per Tresigallo, gli apripista sono una 125 D, il LUI 75 ed una LD 125. Nessun problema tecnico per le ultraquarantenni, ad esclusione della perdita in corsa del copri volano della 125 D di Stefano Guzzinati, che ringrazia chi lo seguiva per averglielo pressato per bene!!!
Sono le sette di sera quando il gruppo giunge a Ferrara dopo aver percorso 150 km. Non resta che salutarci e un arrivederci ai prossimi raduni Lambretta.

Grazie ancora a tutti i partecipanti.

Organizzarsi un Raduno, ovvero,
come complicarsi piacevolmente la vita per 5 mesi

a cura di Enrico Bini e Mario Ballini

Quando a margine della fatidica riunione del 12 Dicembre 98, che aveva come scopo fondamentale la decisione di rifondare il Club su basi regionali etcetra etcetera, si decise che qualcuno doveva prendersi la briga di organizzare il Raduno Nazionale per il 1999, che siccome per questioni logistiche era da privilegiare il Centro Italia etcetera etcetera, che la data migliore era per la prima settimana di Luglio per non accavallarsi con altre manifestazioni etcetera etcetera e che siccome probabilmente - evidentemente soprattutto - il Bini ed il Ballini erano completamente preda dei vapori dell'LdS (Lambrusco di Sorbara, non Lsd !!!! leggete bene testoni !!!!!!!!) quando dicevamo i suddetti povericristi accettarono la proposta (in realtà non è che si proposero, come qualcuno ha asserito!), non avevano idea di che cosa gli si poteva parare innanzi, sennonchè da sempre la fortuna aiuta gli audaci!

Meno male!
Primo colpo di c....!: il Ballini risiede a Vellano, il Bini risiede a Pistoia ma il nonno paterno veniva da Pietrabuona - entrambe le località se ne stanno tranquille nel Comune di Pescia.
Fin qui niente di strano sennonchè il Comune di Pescia è ben organizzato e ben gestito,è abbastanza grande ma ancora piccolo quanto basta a far sì che il contatto personale tra i Cittadini e gli Amministratori, a tutti i livelli, sia ancora possibile in tempo reale e basato sulla pariteticità del rapporto, il che rende sorprendentemente scorrevole ed immediata la gestione delle cose semplici.
Secondo: la Città di Pescia festeggia i 300 anni dalla fondazione proprio quest'anno, ed ha in calendario un ricco programma di manifestazioni culturali, sportive e spettacoli di vario genere.

Terzo: anche Ferdinando Innocenti veniva da Pietrabuona, illustre concittadino Pesciatino.
Quarto: l'idea piace al Vicesindaco Claudio Giuntoli ed alla Signora Fernanda Borracchini dell'Assessorato allo Sport, che accolgono l'idea a braccia aperte e si fanno in quattro, ma in quattro per davvero, per dare un contributo che si rivela poi fondamentale per far riuscire "a modino" la manifestazione.
Quinto, ma non ultimo: un altro concittadino, se possibile, è ancora più famoso di Ferdinando Innocenti.
Ha scritto un libro per ragazzi che tutti, e ripeto tutti, hanno letto, tant'è che è una delle tre opere più tradotte al mondo (e la prima è la Bibbia, scusate se è poco !).
Si chiamava Carlo Lorenzini, era un tranquillo maestro elementare di campagna, ma è famoso con lo pseudonimo di Collodi, il posto dove nacque.
Il libro si chiama Pinocchio, e narra la storia di un burattino di legno……
Giocoforza il Raduno si intitola a lui, "Pinocchio in Lambretta", e ci piace l'idea che finalmente anche i più piccini possano avere una meta dedicata in occasione di un raduno motociclistico, e siamo convinti che anche i grandi gradiranno rivivere i ricordi di una storia che da piccini qualcuno ha letto per loro, o che hanno letto da soli o che hanno visto in Tv o in cartone animato.
L'idea piace a tutti, anche alla Fondazione Carlo Collodi che mette a disposizione quello che poi risulterà il logo ufficiale del Raduno, e della Delegazione Toscana per gli anni a venire.
Poi si cerca di individuare il posto, il Vecchio Mercato dei Fiori è il primo a cui si pensa, un rapido sopralluogo e risulta l'ideale.
E' una struttura architettonicamente interessante, ben manutenuta ed attrezzata con tutto quello che può servire, pressochè in centro ma facilmente raggiungibile, abbondantemente capiente, di fronte ad un grande parcheggio, al cui interno funzionano regolarmente un bar ed buon ristorante, frequentato a pranzo da commercianti, bancari e da chi lavora nei paraggi.
Il Comune non solo ne ha concesso l'uso gratuito ma l'ha addirittura dotata di 10 doccie prefabbricate,si prevedeva infatti un buon numero di campeggiatori, che tra l'altro avrebbero piantato le tende all'intero della struttura, in piazzole separate dal corpo centrale, ed a disposizione di chi, arrivato in camper, avrebbe potuto sistemare i mezzi nel parcheggio antistante.
Nel giro di poche settimane sono state spedite le comunicazioni, non richieste di autorizzazione o permessi ma solo comunicazioni, a Questura, Prefettura, Polizia Stradale, Vigili Urbani dei Comuni interessati ed Enti Locali.
Si è poi provveduto a contattare gli Albergatori della zona ma l'aiuto vero e proprio è venuto dalla Associazione A.P.M. che ha provveduto a stilare una convenzione con alcune strutture alberghiere che hanno concesso prezzi e condizioni particolari, e ci risulta che sia i prezzi concordati che il livello qualitativo offerto abbiano soddisfatto le aspettative di tutti.
Capitolo Ristorazione.
Altro colpo di c….!
La società che gestisce il Ristorante Vecchio Mercato è la stessa che, al Parco di Pinocchio, gestisce la Osteria del Gambero Rosso.
I due fratelli Alessandro e Vittorio Stiavelli si sono messi a disposizione, garantendoci un elevato livello della ristorazione e del servizio (se poi sia stato vero non spetta a noi giudicarlo,ma ci sembrerebbe di sì), arrivando domenica 4 a servire 184 commensali in 40 minuti, dall'antipasto al dolce, premiazioni escluse.
Per la organizzazione della serata del sabato 3 l'Assessore Giuntoli ha provveduto a mettere sotto contratto la compagnia che ha poi allietato la serata, ed ha provveduto alla organizzazione degli omaggi floreali che ci auguriamo siano risultati graditi alle gentili signore che ci hanno accompagnato.
E' bene che si sappia ma una delle cose che ci preoccupava maggiormente era il riuscire a rendere gradevole un Raduno, "Paese dei Balocchi" di norma per maschi adulti, anche alle signore ed ai bambini, che di norma subiscono il tedio di dialoghi il cui argomento è il diametro del pistone della 175 Tv o il numero dei denti di un ingranaggio del cambio o, e con molto accalorarsi, l'esatta tonalità di colore della 125 C etcetera etcetera……
Vogliamo augurarci che grazie alla qualità della ristorazione, alla tipologia dello spettacolo, "pepatino" come ormai tipico della comicità toscana senza essere mai volgare, agli omaggi floreali per le signore, grazie alla visita alle Terme Tettuccio ed allo spettacolare giardino della Villa Garzoni, alla visita al parco di Pinocchio ed allo spettacolo organizzato per i bambini ma che è sembrato gradito anche ai grandi, e soprattutto grazie a chi ha partecipato, il Raduno "Pinocchio in Lambretta" sia stato raggiunto almeno questo obiettivo.
Una cosa è certa, e lo vogliamo dire a posteriori, organizzare in due un Raduno Nazionale è stato difficile, faticoso, talvolta ci siamo fatti prendere non dico dal panico, siamo adulti e vaccinati, ma comunque dall'ansia di non farcela, o che all'ultimo istante qualcosa andasse storto, ma, a posteriori - "a serranda abbassata" - vogliamo dire che è stato divertente, stimolante e tutto sommato appagante.
Grazie alla disponibilità dei Lambrettisti e degli amici che hanno partecipato, alla collaborazione del Vicesindaco Giuntoli, della Sig.ra Borracchini, del buon Romagnoli Tecnico del Comune di Pescia che tanto si è dato da fare personalmente, del Dott.Tempestini del Comune di Pistoia, del Comandante Marrese, degli Ispettori Giunti e Mazzoli e delle pattuglie dei Vigili Urbani che ci hanno fatto da angeli custodi in occasione della visita a Pistoia, di Massimo Chiti della Provincia, del Socio Borri per la disponibilità delle Terme.

Lo rifaremmo?
Sì,certamente!
Ma non il prossimo anno, per favore no!

I numeri dell'8° Raduno Nazionale "Pinocchio in Lambretta" sono i seguenti:
Lambrette iscritte: 128
Amici iscritti al sabato: 160
Amici iscritti alla domenica: 173
Commensali alla cena-spettacolo di sabato sera: 205
Commensali al pranzo di domenica: 184

NOTIZIARIO Lambretta

Stiamo CRESCENDO - del. Lazio

L'affermazione non è per il numero di soci iscritti, 88 per la cronaca, ma perché è la passione per i nostri scooter stà aumentando di giorno in giorno.

La voglia di diffondere e di far riesumare, dai box, dalle cantine, dai magazzini, tutte le lambrette possibili, ci ha convinto di dover partecipare, con stand, alle mostre scambio.

Da prima timidamente, ora un poco più attrezzati e sicuri, stiamo cercando di dare con la nostra presenza più informazioni possibili ai soci del club ed ai visitatori.



Il giorno 23-24 ottobre '99 abbiamo organizzato un mini raduno che con partenza dal Gianicolo aveva come destinazione la mostra scambio MILLENIUM, dove eravamo presenti con stand e mezzi in esposizione. A dire di chi ci ha visto arrivare in gruppo all'interno del grande piazzale espositivo, nonostante il fumo, abbiamo fatto salire l'odience.



Siamo stati visitati da appassionati e collezionisti ed anche da moltissimi curiosi che, ripetutamente, chiedevano valutazioni di lambrette dello zio con il faro basso sul parafango.

Non soddisfatti il giorno 6-7 novembre '99 abbiamo continuato l'esperienza partecipando come il Lambretta Club d'Italia alla mostra scambio di Tor di Valle, esponendo mezzi di tutto riguardo. Anche se sotto tono, per la concomitanza del Ferrari day a Vallelunga, e della fiera di Rimini, la manifestazione ha avuto una discreta affluenza di pubblico.

Il successo che abbiamo ottenuto è dovuto, in modo particolare, ai soci che privandosi per alcuni giorni dei loro pezzi più belli, collaborando all'allestimento e presenziando a turni gli stand, hanno dato lustro all'immagine del Lambretta Club d'Italia.

Ennio Cesarini

NOTIZIARIO Lambretta

a cura di Roberto Graupner socio n°LO 0052

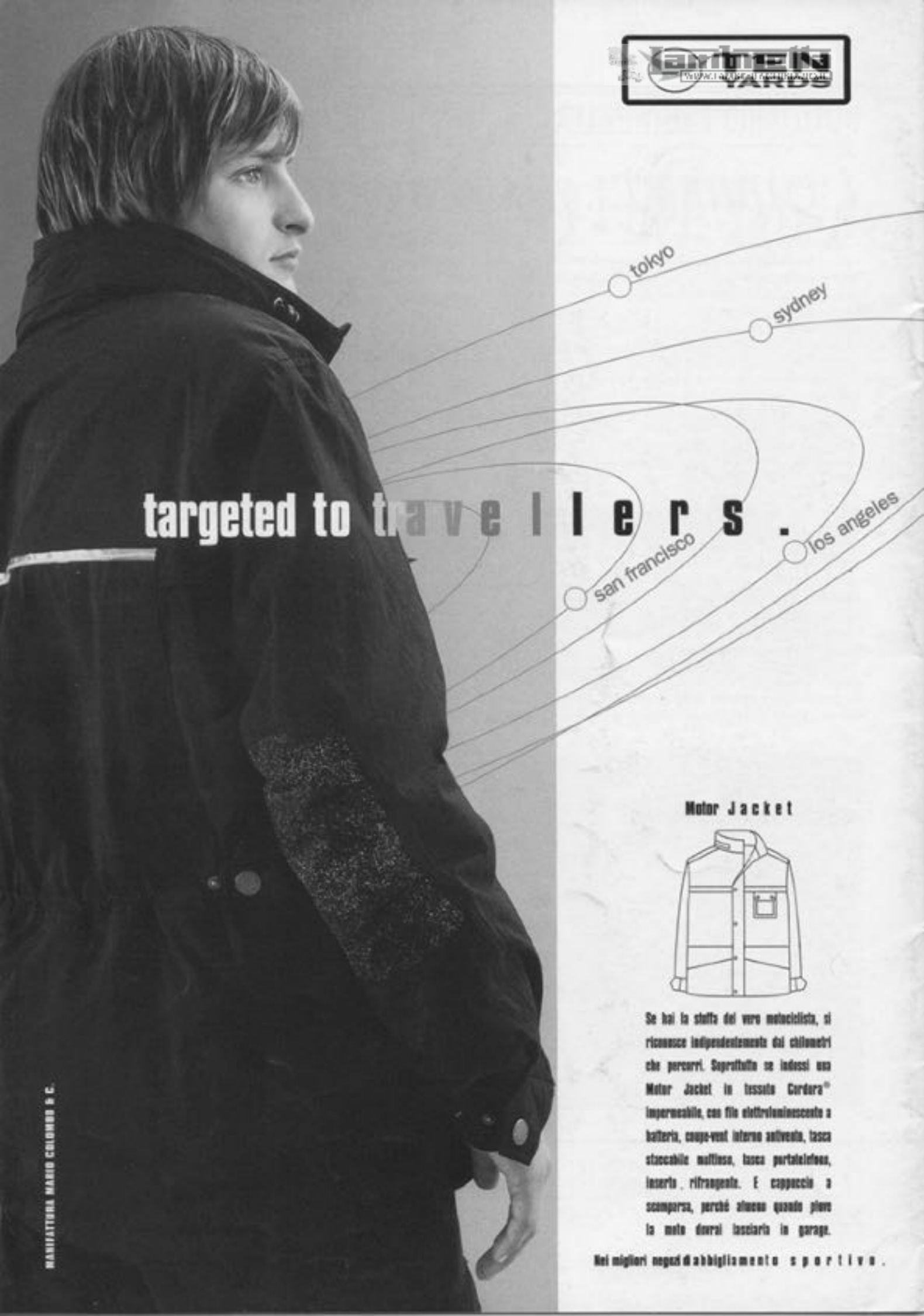
LAMBRETTA YESTERDAY

Cari lettori,
sono ormai passati quasi quattro anni da quando dalla nascita del notiziario, pietra miliare nella evoluzione storica del nostro club, mi occupo della rubrica Lambretta Yesterday.
Quello che a prima vista sembra una rubrica "tappabuchi" per l'esiguità dei testi, in realtà è forse la rubrica che più mi piace curare. La ragione è semplice, la continua ricerca di foto originali raffiguranti la Lambretta ed eventualmente il conducente, mi consente spesso di entrare in contatto con persone che hanno vissuto la Lambretta come unico mezzo di trasporto e non come hobby. Ne consegue una enorme raccolta di foto, di aneddoti e di racconti che a volte paiono al limite del credibile ma che sono state la realtà per molte persone in quell'epoca.
Questa volta vorrei presentarvi tre persone che non si conoscono ma che hanno la Lambretta C e il piacere per la montagna in comune. Sono i Signori Ordanini Iole e Franco, di Segrate (MI) e il Sig. Ferrari Venanzio di Ponte di Legno (BS). La Sig.ra Iole e il Sig. Franco, sono ritratti nelle due foto piccole mentre erano a spasso per i monti in sella alle loro Lambretta rispettivamente C e D.
Mi raccontarono di quella meravigliosa gita alle tre cime di Lavaredo e alle sorprendenti caratteristiche da scalatrice che ha dimostrato la Lambretta in quella occasione.
L'altra foto invece ritrae il Sig. Venanzio con la sua fida C sulla strada che da Ponte di Legno porta al Passo Gavia (m.2621). La sua accompagnatrice era in quell'occasione la sorella minore, mentre i vespisti sono amici dello stesso paese. "Andavamo spesso a fare qualche giro" mi racconta il Sig.Venanzio "soprattutto la domenica in primavera o d'estate. Durante la settimana alla Lambretta C era attaccato un carretto a rimorchio per il trasporto di merci necessarie per la falegnameria del papà" mi spiega "e poi quando d'inverno la neve era troppa per poter circolare con la Lambretta, la smontavo tutta in bottega, la riverniciavo tutta bene che non facesse ruggine, e poi si rimetteva insieme per la primavera così che pareva nuova."
Mi raccontò anche di alcuni altri lambrettisti nel paese che si cimentarono in invenzioni tipo catene da neve o teleferiche per portare a valle il legname.
È evidente che quell'idea di fragilità che infonde oggi la Lambretta C è ormai del tutto annullata sentendo questo tipo di racconti. Riesce però molto facile capire come mai, sfruttando il mezzo meccanico in questo modo, oggi è pressoché impossibile trovare una C che non abbia le bronzine della coda snodata prive di gioco e quindi da rifare.








Cordura
YARDS
tokyo
sydney
san francisco
los angeles
targeted to travellers.
Motor Jacket
Se hai la stoffa del vero motociclista, si riconosce indipendentemente dai chilometri che percorri. Soprattutto se indossi una Motor Jacket in tessuto Cordura® impermeabile, con filo elettroluminescente a batteria, coupe-vent interno antivento, tasca staccabile multiuso, tasca portatelefono, inserto, rifrangente. E cappuccio a scomparsa, perché almeno quando piove la moto dovrai lasciarla in garage.
Nei migliori negozi di abbigliamento sportivo.
MANIFATTURA MARIO COLOMBO & C.