INNOCENTI

16

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 4 - Numero 16

Ottobre-Novembre 1999



Organo ufficiale del

Lambretta club d'ITALIA

Editoriale/Sommario

Caro Socio,

il nuovo millennio ha portato una ventata di novità anche nella nostra associazione!
Come potrai leggere dettagliatamente nell'articolo successivo, i cambiamenti sono importanti e radicali.
Ti anticipo solo la novità più importante: tutti i Lambretta Club d'Italia sono ora riuniti sotto una stessa bandiera e sarà operativa una direzione generale per coordinare al meglio le varie iniziative in programma.
Ma facciamo un salto indietro e parliamo dell'anno trascorso; i raduni sono stati particolarmente numerosi, ogni delegazione ha organizzato con successo una manifestazione regionale e il numero dei soci è cresciuto in maniera esponenziale: a fine anno avevamo già oltrepassato il formidabile numero di 500 iscritti.
Una nota di merito particolare devo assegnarla alla delegazione Toscana che si è preso l'onere di organizzare il raduno nazionale; manifestazione pienamente riuscita a parte il sottoscritto che si è dovuto far trainare per colpa di una coppia di puntine birichine!
Scherzi a parte, onore (dopo l'onere) agli organizzatori Bini e Ballini che hanno saputo promuovere un raduno di alto livello culturale, paesaggistico e, soprattutto, culinario.
Un grazie anche agli intrepidi partecipanti del Raduno Mondiale in Germania; la nutrita squadra di Lambrettisti Italiani si è fatta rispettare portando in esposizione modelli rari ed esemplari perfettamente restaurati.
Infine non posso fare a meno di citare la delegazione Lazio che, nel volgere di un solo anno, ha saputo conquistarsi la simpatia di tutti i Lambrettisti laziali; è stata la delegazione con il maggior numero di iscritti e credo sia giusto attribuirgli questo riconoscimento.

Con il numero 16 si conclude la prima parte della nostra storia; infatti dalla prossima uscita la rivista sarà completamente rinnovata nella grafica e nei contenuti.
La redazione del notiziario verrà trasferita presso il Lambretta Club Puglia e per la stampa provvederà una nota casa editrice toscana che già ora coordina le attività editoriali del Vespa Club d'Italia; stampato tutto a colori, il nuovo notiziario conterrà le comunicazioni e gli articoli di tutti i Lambretta Club d'Italia.
La rivista sarà recapitata direttamente a casa del socio e non sarà più necessario recarsi alla sede della delegazione per il ritiro.
Con le nuove elezioni svolte a Roma è stato eletto il Presidente per i prossimi due anni: sarà Enrico Bini, puro lambrettista e grande amico, che saprà di certo condurre con entusiasmo il nuovo Lambretta Club d'Italia nel suo primo biennio.
Un grazie di cuore, quindi, a tutti i soci che mi hanno "sopportato" per questi lunghi anni, che hanno avuto la costanza di leggere sempre l'editoriale e che hanno condiviso con me l'entusiasmo e la passione per la Lambretta.

Vittorio Tessera

Sommario

Editoriale	2
Resoconto riunione Roma	3
Lambretta al microscopio	4
Passione di un lambrettista	6
Faccia da... lambretta	8
Restauro casalingo	10
Viaggio in lambretta	12
Ritorno di fiamma	14
Lambretta yesterday	16



- RIUNIONE DI ROMA -
13-14 NOVEMBRE 1999



Una riunione particolarmente importante si è svolta a Roma a metà Novembre presso gli uffici del presidente della Delegazione Lazio Ennio Cesarini. Tema dell'incontro: dibattito e verifica sulla possibilità di riunire tutti i Lambretta Club d'Italia sotto un unica bandiera, fattibilità di un notiziario unico per tutti e prospettive per il futuro. Tutta la logistica per l'organizzazione e l'accoglimento dei partecipanti è stata a carico di Ennio Cesarini e dei suoi insostituibili collaboratori; un impegno notevole svolto con grande professionalità.
L'arrivo dei presidenti e delegati era previsto per sabato mattina all 10.30 e, puntualità lambrettistica, tutti sono giunti in perfetto orario; erano presenti i presidenti delle delegazioni regionali e i presidenti dei Lambretta Club già esistenti:
Del. Abruzzo: Andreoni Marco
Del. Campania: Balsamo Ciro
Del. Lazio: Cesarini Ennio
Del. Lombardia: Tessera Vittorio
Del. Piemonte e Valle d'Aosta: Grosso Andrea
Del. Puglia: Del Giudice Enzo
Del. Romagna: Chozzi Guido
Del. Toscana: Bini Enrico
L.C. Emilia Romagna: Battaglini Cesare
L.C. Toscana: Storai Paolo
L.C. Triveneto: De Massari Giovanni
L.C. Sassi Matera: Cascione Leonardo
L.C. Sicilia: Oddo Francesco
Durante i lavori sono stati prese in esame diverse problematiche riguardanti l'eventuale riunificazione, sono state discusse le differenti soluzioni proposte e vagliati gli eventuali problemi organizzativi. Sono stati due giorni di intenso lavoro e grande impegno ma non sono mancati i momenti di allegria, specialmente la sera davanti ad una gustosa cena innaffiata dal buon vino romano.



Grazie alla buona volontà di tutti se è riusciti a raggiungere gli scopi prefissati e alla fine dei lavori abbiamo potuto brindare in allegria al nuovo corso del Lambrettismo in Italia.
Questi i risultati ottenuti.
Il Lambretta Club d'Italia si scioglie con il vecchio statuto per successivamente rinascere come nuovo organo di coordinamento dei vari Lambretta Club.
In pratica da quest'anno non sarà più possibile iscriversi direttamente al Lambretta Club d'Italia ma si dovrà passare tramite l'associazione regionale.
Verrà stampato un notiziario unico per tutti i club dove saranno pubblicate le iniziative regionali e alcuni articoli di interesse generale.
Ogni anno un Club regionale dovrà farsi carico di organizzare il Raduno Nazionale; per quest'anno si è proposto il L.C. Triveneto che, forte della sua pluriennale esperienza, saprà di certo proporre una manifestazione di altissimo livello.
Per quanto riguarda l'ASI non cambia nulla, la procedura sarà sempre la medesima e la tassa di iscrizione addizionale è rimasta a Lire 80.000.
Al termine della riunione sono state attribuite le varie cariche:
Presidente Enrico Bini
Vice presidenti Battaglini Cesare e Tessera Vittorio
Segretario Bosazzi Piero
Registro Storico Oddo Francesco
Notiziario Del Giudice Enzo
Commissario ASI Chiozzi Guido
Archivista storico Tessera Vittorio
Rapporti con l'ASI Grosso Andrea
Consulenza legale Schiavo Leo
Non si poteva festeggiare in miglior modo l'ingresso nel nuovo millennio e colgo l'occasione per augurare a tutti voi i miei più cari auguri di buon 2000 !!!

Vittorio Tessera

Lambretta al Microscopio

a cura di Roberto Graupner socio n° LO 0052

Lambretta
Made in Germany

• SECONDA PARTE •

Le prime modifiche sostanziali che vennero apportate alla cugina tedesca della nostra Lambretta LC riguardavano le parti meccaniche più fragili o soggette a logorio. Troveremo quindi già negli esemplari della prima serie la coda snodata del motore di dimensioni maggiorate e più squadrata rispetto ai modelli italiani. La parte posteriore della coda presentava anche una apertura aggiuntiva nella parte alta, destinata al rinvio del contachilometri, da dove partiva un robusto e grosso cavo flessibile con due ghiere sovradimensionate ai due capi per garantire una salda presa a prova di vibrazioni.

Venne anche modificato il cilindro del motore; mantenendo inalterate le misure di alesaggio e corsa, fu maggiorato il collare del collettore di scarico che è ora filettato internamente e alloggia una ghiera particolare per fissare la marmitta. Ridisegnato anche il serbatoio, la Lambretta ora fa il pieno con sei litri di miscela al 4% che le permettono una autonomia di circa 300 chilometri e in più altri 30 di riserva. L'impianto elettrico a 6 Volt, sicuramente meno precario era alimentato da un volano magnete che era in grado di sviluppare ben 40 Watt e mantenere in carica la batteria che era alloggiata nella parte posteriore proprio sopra lo snodo della trasmissione. Il resto rimarrà invariato ancora per diversi anni.

Nel Gennaio del 1952 la famiglia tedesca della Lambretta si ingrandì dando il benvenuto alla nuova nata, la NSU Luxus-Lambretta. Invariata meccanicamente, la Luxus-Lambretta veniva fornita anche in verniciatura bicolore e dotata di piccoli pannelli in alluminio lucidato applicati ai cofani laterali per evitare danni alla carrozzeria provocati dai tacchi alti delle passeggere, di moda in quel periodo. In una versione intermedia, probabilmente dei primi mesi del '52, i cofani laterali anziché i pannellini in alluminio presentavano una sorta di nervatura orizzontale in rilievo che distanziava eventuali oggetti dalla carrozzeria di quasi un centimetro. La Luxus-Lambretta venne poi impreziosita anche da un massiccio paraurti in fusione d'alluminio applicato sul parafango anteriore che però negli urti anche leggeri si rivelò estremamente fragile. Lo scudo era ora incorniciato da due tubi cromati a sezione rotonda (tipo quelli accessori per le Lambretta italiane) che proteggevano il profilo dello scudo stesso da eventuali ammaccature.

La ciliegina sulla torta era rappresentata dalla luce di parcheggio; il bauletto porta oggetti alloggiato dietro lo scudo (tipo LD 150 '54-'56) ora nella parte superiore oltre al tachimetro (a destra) e l'orologio (a sinistra) aveva al centro un piccolo interruttore bianco che chiudeva il circuito elettrico per il fanalino posteriore e una piccola lampadina nel faro anteriore. Era più un gioco che altro, ma era comunque un altro passo verso la completezza e il comfort dell'automobile.

Le vendite erano alle stelle, lo scooter, rispetto alla concorrenza era più abbordabile nel prezzo, più robusto e poi piaceva di più, soprattutto al pubblico femminile. I lambrettisti tedeschi parlavano del "Auto-Roller" quando parlavano della Lambretta, tanto vedevano breve il passo verso l'automobile.

Questo passo fu decisamente accorciato quando nell'Aprile del 1953 venne presentata ufficialmente alla stampa la nuova Lambretta "Autoroller".

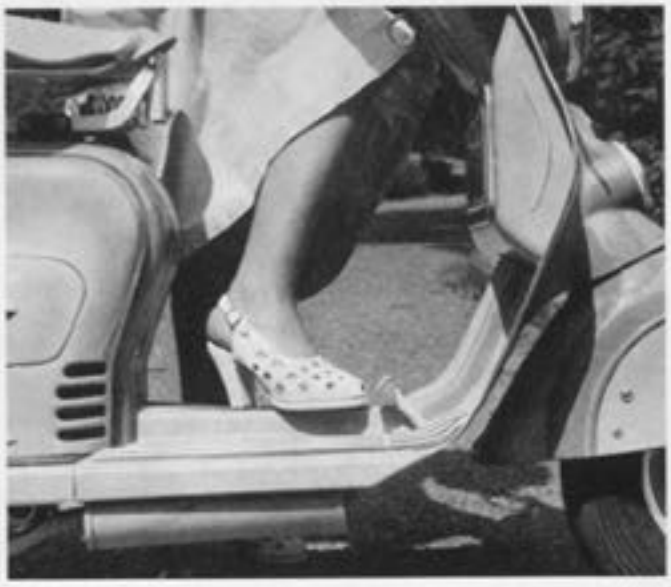
Era una autentica rivoluzione.

Gli slogan "potete guidarla coi guanti bianchi" oppure "andate al mare scalzi a fare il bagno solo in costume" ebbero presto la loro conferma.

Le caratteristiche fondamentali della collega a quattro ruote erano tutte concentrate dentro quel gioiello nato a Lambrate, trasferito oltralpe, e migliorato continuamente fino a raggiungere l'Autoroller.

Il cruscotto pareva ora quello di una vettura utilitaria di quegli anni. Oltre al tachimetro, l'orologio e l'interruttore per la luce di parcheggio, vi era una ghiera girevole che alloggiava una chiave al suo centro. Era l'avviamento elettrico. In fianco un piccolo pomellino sempre bianco era il comando dell'aria. Con il movimento di una mano era ora possibile avviare la Lambretta senza fare fatica e senza dover sporcarsi le mani attraverso lo sportellino del cofa-





no destro alla ricerca di gancini unti e scivolosi.
Ecco svelati i segreti che celavano gli slogan. Per fare apprezzare maggiormente ai clienti l'idea di andare scalzi a fare il bagno, la NSU con una azzeccata manovra pubblicitaria, prenota per l'estate del '53 un intero campeggio nei pressi del Lido di Jesolo e omaggia una settimana di mare a tutti gli acquirenti della nuova Lambretta "Autoroller".
È un autentico successo e le nuove Autoroller e le più anziane Lambretta con pedale d'avviamento sfilano numerose lungo la statale del Brennero che le porterà ai lidi dell'Adriatico.
Verso la metà del '53, quasi contestualmente all'adozione dell'avviamento elettrico, viene introdotta anche una nuova forcella mandando a riposo la vecchia forcella identica a quella della Lambretta C dopo più di tre anni di onorato servizio. La nuova forcella, simile nel funzionamento a quella dei modelli D e LD italiani, era realizzata in lamiera scatolata anzichè in fusione ed esteticamente ricorda le forcelle italiane introdotte nel '57 e in servizio fino alla fine. Questa forcella venne introdotta subito su tutta la linea dei modelli Lambretta dal più lussuoso a quello monocolore con avviamento a pedale. È sicuramente per merito di questi continui miglioramenti soprattutto meccanici e funzionali, che nel 1954 la NSU Lambretta è stato il veicolo a due ruote più immatricolato in Germania.
Nel frattempo anche la sua cugina italiana si era evoluta, e non poco. A parte l'introduzione della Lambretta E che contribuì negativamente al buon nome dell'Innocenti, continuavano a registrarsi incrementi nelle vendite dei modelli D ed LD, ormai anche loro dotati di batteria, marmitta più silenziosa, comando cambio a cavi Bowden ecc. ma quello che soprattutto aveva rivoluzionato il prodotto dell'Innocenti era stata l'introduzione dei motori con 150 cm³ di cilindrata.
Tirando le somme fino alla fine di Agosto '54 in Germania vennero immatricolate la bellezza di 76.560 esemplari di NSU Lambretta.
All'inizio del 1955 vennero introdotte ulteriori modifiche meccaniche che da tempo erano apparse sulle poche riviste del settore che annunciavano sempre novità per vendere qualche copia in più. Prima fra tutte l'adozione di un motore potenziato a 150 cm³ in grado di sviluppare 6,2 cavalli. La potenza non era da brivido, si raggiungevano gli 81 Km/h di velocità massima infatti si puntò molto al comfort piuttosto che alle prestazioni e una buona coppia ai bassi regimi era più importante. La nuova Lambretta 150 era così in grado di superare pendenze del 31,5% con due persone a bordo e di trainare pesanti carichi senza affaticarsi più di tanto.
Soprattutto al pubblico femminile, entusiasta dalla meravigliosa elasticità del motore che permetteva qualche cambio di marcia in meno, era indirizzata la pubblicità del tempo. Era stato livellato anche il poggiapiedi dello scudo eliminando la costolatura centrale sotto la quale ha sede il telaio e il nuovo slogan così recitava "confortevole come una sala da ballo". Nell'ottica del comfort venne anche ridisegnato e maggiorato l'intero impianto di scarico, caratterizzato ora da una marmitta appiattita e molto filante che scorreva, sotto tutta la lunghezza della pedana. Inutile dire che era particolarmente silenziosa e pulita.
L'adozione di un ammortizzatore idraulico maggiorato sul retrotreno aiutava egregiamente quello montato in blocco col motore rendendo ancora più morbida e piacevole la passeggiata in Lambretta.
Per avvicinarsi sempre di più all'automobile venne introdotto un impianto elettrico a 12 V con batteria e potenza di 45/60 Watt che oltre a dover alimentare l'avviamento elettrico, dava energia a tutti gli optional elettrici, più curioso fra tutti la luce di parcheggio.
Riscosse notevole successo anche questo modello ricchissimo di accessori, e nonostante fosse in notevole crescita anche il settore delle microvetture (Messerschmitt, Heinkelkabinenroller, Goggomobil, ecc.) la richiesta di scooter pareva non dovesse esaurirsi.
Alla fine del '55, conclusosi il quinquennale contratto che legava la NSU alla Innocenti a Neckars-Ulm si diede inizio a quello che era da tempo già nei cassetti dei progettisti, ma non contemplato nel contratto con la casa milanese.
La "Prima", nuovo prodotto che inizialmente doveva affiancare la Lambretta per il mercato estero, la sostituì molto presto anche in Germania a seguito delle grandi richieste. La Prima era pronta su carta già un anno prima, ma Innocenti non diede il permesso alla produzione nemmeno per il solo mercato estero, e visto l'esempio che diede Hoffmann con la Vespa Königin '54, infrangendo i vincoli contrattuali con Piaggio, e perdendo di conseguenza la concessione che andò poi alla Messeschmitt, la NSU volle aspettare ancora il decorso del 1955 per proporsi poi come casa costruttrice indipendente sul mercato degli scooter. Da quel momento l'Innocenti vendeva la Lambretta fabbricata in Italia con specifiche per il mercato tedesco tramite la sua filiale di Düsseldorf appoggiandosi dapprima ad un rivenditore di Amburgo (ditta Winter) che già nel '49 aveva venduto almeno 7 (a me conosciute) 125 B e poi tramite la Zweiradunion di Norimberga.





Passione di un Lambrettista

a cura di Porfiri

Lambretta: non è mai troppo tardi ....

Dopo anni di continui attacchi da parte dei miei figli per avere un loro motorino che li rendesse indipendenti durante le vacanze al mare, avevo dovuto cedere, complice anche l'acquisto da parte di mio figlio di una Vespa 50 del '65 che mi ricordava tantissimo i miei anni di liceo.
Infatti, allora tutti i miei compagni si recavano a scuola con il "motorino", status symbol della loro indipendenza dagli odiati mezzi pubblici e della loro libertà più o meno saggia (dipendente dal numero delle loro cadute).
Così a fine Novembre '98, spinto da mio figlio Giacomo - 16 anni con idee ben chiare nelle sue convinzioni motociclistiche, abbiamo visitato la mostra di Novegro per trovare qualche risposta alla nostra curiosità finalizzata all'acquisto della moto di padre e figlio.
Si proprio così: padre e figlio uniti dalla stessa passione anche se con opinioni diverse.
Dopo una visita meticolosa e volta soprattutto ad accertare la qualità dei mezzi offerti e la loro reale possibilità di circolare regolarmente, senza dover prevedere continui esborsi per riparazioni, ci siamo soffermati piuttosto a lungo allo stand del Lambretta Club Italia dove erano esposti diversi modelli intorno ai quali ho continuato ad aggirarmi attratto dalla loro bellezza.
Qualche domanda con tutte le banalità del perfetto profano e ci ritroviamo in mano il biglietto da visita di Casa Lambretta.
La decisione finale era stata presa con un'occhiata d'intesa con mio figlio: avremmo avuto una Lambretta per i nostri giri del 1999.
Così la settimana successiva ci siamo recati a Rodano dove abbiamo conosciuto Vittorio Tessera ed il suo "atelier": dopo aver ascoltato le nostre richieste, Vittorio sconvolge letteralmente tutti i piani che prevedevano l'acquisto di un esemplare funzionante da riadattare e ci porta a vedere una Lambretta LD '56 derivata: "Perché non la restaurate?"
Pensare di poter avere una Lambretta come quella vista a Novegro da quell'oggetto che potete ammirare nella foto era ai nostri occhi una follia troppo forte, ma tant'è ci siamo messi a guardare, ad aprire, a scrostare, a toccare ed ecco che la scintilla è scoccata insieme con tremila dubbi e preoccupazioni di iniziare un restauro non certo abbordabile anche per chi ha solamente una discreta pratica di faidate casalingo.
Eccoci quindi a pianificare tutto quanto necessario per accogliere, smontare, catalogare, trattare, preparare, stivare una moto e i suoi innumerevoli pezzi, crearsi una valida dotazione di strumenti, (credetemi non potete immaginare quanto sia difficile poi far coesistere questi in un box normalissimo dove oltre alla macchina ci sono 2 bici, gli sci, qualche valigia, ecc, ecc.).



Decidiamo di lasciare a Casa Lambretta il restauro del blocco motore/trasmissione e ci mettiamo a smontare religiosamente pezzo per pezzo, cercando di capirne il funzionamento e soprattutto catalogando il più possibile i vari blocchi.
In quest'opera è stato fondamentale avere il libretto dei pezzi di ricambio e quello del montaggio specifico per la nostra LD che sono editi da Casa Lambretta e dove è possibile con pazienza ricostruire i vari spaccati e i componenti presenti.
Lo smontaggio procede bene senza segnalare grosse difficoltà: infatti là dove le cose non sono chiare, basta un breve studio della tabella specifica e si riesce ad arrivare alla soluzione.
Arriviamo a Natale '98 con i primi regali dedicati: 2 manopole, lo scudetto, i 2 copri pedali, ma soprattutto, approfittando delle prolungate ferie, portiamo i primi pezzi a sabbiare che ci ritornano con una veste decisamente più "nuova" che ci spinge ancor di più nella nostra impresa.
Ormai i sabati mattina erano dedicati allo shopping di parti da sostituire, a consigli da chiedere e chiarimenti su questo e quello che non riuscivamo a capire o a rimontare ed al giro dei vari fornitori (ricostruzione freni, vernice originale, cromature, carrozziere e lattoniere, ferramenta, ecc.).
All'inizio di Febbraio possiamo finalmente iniziare il montaggio: il telaio è lì che incomincia a prendere forma.
Dapprima la sezione anteriore con tutti i piccoli particolari dello sterzo, del freno/ruota, preparazione del cavalletto, scudo, selleria, fanaleria, in attesa di poter entrare in possesso del motore che puntualmente arrivò alla fine del mese.
Rimontiamo il motore, caricando la barra di torsione ed in-

Passione di un Lambrettista



cominciamo ad avere di fronte un oggetto che prende forma, sempre più bella ai nostri occhi e che più ci stimola a fare meglio.
A causa degli impegni di lavoro/studio e quindi mancata applicazione al nostro lavoro, arriviamo a fine Aprile e terminiamo di stringere l'ultima vite, fissare le 2 bellissime e lucenti fiancate e la magia è finita: abbiamo ottenuto quello che avevamo sognato ad occhi aperti a Novegro.
Avevamo raggiunto il pieno restauro statico del mezzo, ma dovevamo ancora un pò soffrire per ottenere quello dinamico: infatti per un'errata interpretazione dello schema elettrico, la LD non voleva saperne di accendersi.
Inforcati gli occhiali e rivisto filo per filo, connessione per connessione, avevamo collegato male il filo che dal volano andava alla bobina e così ... con una fumata bianca, degna dell'elezione del Papa, il motore prese a girare, dapprima lentamente e poi sempre più allegro, riscoprendo la sua vitalità dopo qualche decina d'anni d'assoluta inattività.
Iniziate a Maggio tutte le pratiche per ritargare il mezzo ed in attesa del collaudo ufficiale, abbiamo fatto qualche giretto dell'isolato per provare l'ebbrezza del nostro bolide.
La curiosità ed il richiamo che la nostra Lambretta creava in quei pochi metri percorsi abusivamente, ci consigliò di portare pazienza e di fare ulteriori uscite fintantoché avremmo avuto la targa.
La Motorizzazione ci diede una grossa mano perdendo tutte le nostre pratiche, che furono rifatte in tempo per effettuare il collaudo il 23 Luglio ed ottenere il giorno stesso la targa.
Ecco che l'andare in ufficio senza code, in centro senza l'assillo del parcheggio, il procedere nel traffico senza perdite di tempo, erano diventate una realtà e le vacanze in Liguria erano sempre più vicine e dovevo prendere la decisione di come trasferirvi la LD.
Scartata la possibilità di un trasporto mezzo corriere e non trovato un furgone allo scopo, non mi rimaneva che la strada: più di 170 chilometri di statale fino a Savona.

Sabato mattina 30 luglio, infilato il casco, partivo con forse neanche 100 chilometri nelle ruote, ma convinto che la mia LD non mi avrebbe tradito: armato di giubbotto, cellulare, dose di olio miscela e con ben in mente la carta stradale, imbocco il Naviglio Pavese e via.
Binasco, Pavia, Voghera, Tortona: i chilometri passano veloci (controllo col cronometro i miei tempi al chilometro) senza però dimenticare che il motore è in pieno rodaggio e che non vuole essere strapazzato.
Verso Alessandria nuvole piuttosto grigie e difatti arriva il primo scroscio di pioggia: se dovevo bagnare la LD, questo non doveva essere il sistema previsto ed il più gradito.
Strevi, Acqui Terme ed infine il passo del Sassello: la pioggia e l'aria piuttosto fredda non rendono il viaggio troppo piacevole, ma per contro fanno sì che il traffico sia minimo, lasciandomi la possibilità di guidare un po' più sciolto e con un orecchio teso al regolare rumore del motore.
Che la LD non fosse stata una forte scalatrice, mi era stato preannunciato e così il lavoro del cambio è abbastanza continuo: ciononostante la tabella di marcia viene seguita e così dopo circa 4 ore e mezzo di viaggio, scollino gli Appennini e una ventata di aria calda mi conferma che il mare è vicinissimo.
Dopo gli ultimi tornanti che mi separano con la casa di vacanza affrontati in ogni caso in perfetta baldanzosità, arrivo a casa, dove lo stupore di mia moglie e la gioia di mio figlio mi accolgono un pò scosso da tanto percorso.
In me una grandissima soddisfazione: aver realizzato una sfida ritenuta da tutti impossibile e un sogno che avevo tenuto nascosto per tanti anni, aver coltivato una passione e incentivato un nuovo bellissimo rapporto di reciproca stima con mio figlio.
Vorrei infine ringraziare Vittorio Tessera ed Alberto Gasparri per la loro preziosa collaborazione ed infiniti consigli e per la pazienza da loro prestatami nel coronare il nostro sogno.





Marco Buratto di Cassolnovo (PV) - LC 125



Matteo Calmio - LI 150 Special



Mary e Paolo Bertozzi di Monza - LI 150 II serie



Alfredo Ponzoni di Milano - TV 175 III serie



Gianmarco Righini di Sesto San Giovanni - 150 D



Francesco Mazzoleni e Roberto Codognola di Bergamo - 150 DL "trasformata"



Franco Giudici di Sesto San Giovanni - TV 175 II serie



Roberto Graupner - 150 DL



Marilena Urga e Andrea Marcolini di Novate - DL 125

LETTERE NEL BAULETTO

di Isabella Ferrari

Restauro "casalingo" ovvero come restaurare una Lambretta in appartamento

Cari amici, mi chiamo Isabella e sono la ragazza di Roberto Graupner, socio n° LO0052. Ho deciso di scrivervi per rendervi partecipi di un'esperienza insolita e divertente che mi è capitata qualche mese fa: collaborare al restauro conservativo di una Lambretta C 2° serie.

Tutta l'operazione si è svolta all'interno di un piccolo openspace. Già..... proprio così un soggiorno più cucina divennero il luogo ideale per pulire e lucidare pezzi di carrozzeria e motore.

Allietavamo così quelle giornate fredde e piovose di una vecchia cittadina medioevale immersa nel cuore della Franconia, dove ci eravamo da poco trasferiti: Norimberga.

Tutto iniziò quasi per caso una domenica pomeriggio. Roberto aveva intorno a sé 2 o 3 barattoli, tutti con una particolare funzione, chiesi se potevo aiutarlo, o meglio affiancarlo nel restauro.

Roberto ben felice di sentire queste parole, mi illustrò prima di tutto il veicolo in questione, spiegandomi le caratteristiche che lo contraddistinguono da altri scooter.

Subito dopo, per prova, mi diede il corpo del fanale anteriore da pulire e lucidare.

Trattandosi di un restauro conservativo, così lo chiama lui, cioè mantenendo la più fedele originalità del veicolo, la Lambretta non viene riverniciata, bensì lucidata riportando a nuovo splendore la vecchia vernice opacizzata dagli anni.



Fondamentale per un simile restauro è lo stato di conservazione del veicolo.

Nel lavello della cucina appoggiai un piccolo ritaglio di moquette, in modo da non rigare il lavello, presi il detersivo dei piatti, una spugnetta e lavai il fanale come se si trattasse di un pentolino. Una volta asciutto, rilavai il tutto utilizzando una spugnetta imbevuta di un liquido disossidante, destinato ai cerchioni in lega dell'auto e reperito da Roberto in un colorificio di sua fiducia. (ATTENZIONE!!! Usare guanti di gomma.).



Dopo avere fatto agire questo prodotto per circa 5 minuti risciacquai nuovamente il tutto. Dapprima la tinta si presentava biancastra, come cotta e credetti, per un attimo, di avere rovinato tutto, ma lui mi tranquillizzò: "Non ti preoccupare, con la pasta torna il verde di prima!". Questo liquido, in pratica, aveva disossidato tutta la superficie della vernice che presentava la caratteristica puntinatura marroncina della ruggine. Attenzione però, ciò non significa trasformare un blocco di ruggine in un pezzo verniciato a nuovo.

Risciacquato abbondantemente con acqua corrente e asciugato iniziai a spargere e strofinare, con movimenti circolari, la pasta abrasiva stando attenta a non eliminare la tinta, facendo emergere il fondo antiruggine grigio. Roberto mi consigliò di strofinare di più, lentamente e facendo meno pressione. La spugnetta aveva assunto la tinta verde della vernice. Continuai così finché a tratti la vernice pareva brillante, poi ripassai il tutto con uno straccio asciutto e come per incanto il primo strato di opacità era scomparso. Il secondo procedimento consisteva nel prendere una crema (Polish) e strofinare con uno straccio di cotone per ottenere l'effetto finale, cioè la brillantezza e la pulizia della vernice originale in perfette condizioni conservative.

Al termine di queste operazioni il mio stupore era tale che non potevo credere ai miei occhi, mi sembrava di avere por-

tato a "nuova vita" un oggetto il cui destino pareva ormai segnato: la SABBIATURA.
Questi risultati fecero crescere in me l'entusiasmo e la voglia di cimentarmi nella pulizia di qualche altro pezzo. Presi, dunque, le leve dei freni e con una paglietta iniziai a grattare, a secco, la parte ossidata. Tolto lo strato più grosso di opacità, presi una crema rosa per lucidare metalli e iniziai a spalmarla sul pezzo con uno straccio. Il rosa divenne immediatamente nero insieme allo straccio, ma fu proprio grazie a questo nero che il metallo tornò lucido e brillante come uno specchio. Questo procedimento lo ripetei più volte, vale a dire dai pezzi più grossi, come per esempio maniglie e listelli della pedana, fino a quelli più piccoli, ossia le piccole viti.
Quello che mi divertì maggiormente fu un procedimento di ripristino delle parti cromate. Il miracolo avvenne grazie ad un prodotto chiamato "Metalchrome". Chissà, forse i non più giovanissimi già lo conoscono. Questa crema veniva utilizzata molti anni fa per rimettere a nuovo le piastre delle cucine economiche rovinate dal tempo.
Presi tutti i pezzi destinati alla cromatura (manubrio, pedale del freno, pedale d'avviamento) e con un panno spalmai questa crema metallizzata sugli oggetti in questione. Le cromature tornarono come nuove.
Una vera e propria cura di bellezza per la nostra vecchia e cara Lambretta.
Il mio compito era ormai finito in quanto le mie capacità, o meglio, le mie conoscenze in campo meccanico sono molto limitate, spettò quindi a Roberto la parte più complicata, forse per i più esperti quella più divertente e interessante. Smontare il motore di questo vecchio scooter era per Roberto il momento più importante e più delicato in rapporto a qualsiasi altra operazione e veniva considerata da lui come una specie di operazione a cuore aperto.
Mi piaceva osservarlo in silenzio mentre riduceva ai minimi termini la cara Lambretta. Il salotto nel giro di 1 ora era cosparso di viti dalle più piccole alle più grandi e da tanti altri pezzi, dei quali ignoro il nome. Ovviamente tutti questi pezzi vennero poi puliti e lucidati. In un angolo della stanza erano rimasti i due pneumatici originali vistosamente segnati dagli anni, ma fortunatamente non compromessi, quindi facilmente riutilizzabili. Il giorno dopo il mio "meccanico" le prese e le portò in bagno, distese un pezzo di moquette all'interno della vasca da bagno e le lavò con cura usando spazzola e cif crema. Una volta asciugate le spalmò abbondantemente di crema per le mani alla glicerina per ridonarle elasticità e farle ritornare nere. All'inizio gli diedi del pazzo, ma in seguito dovetti ricredermi in quanto dopo questo trattamento sembravano come nuove. L'unico fastidio di questa operazione è che per circa tre settimane ho dovuto sopportare due ruote sotto il lavandino in bagno.



Ah.....dimenticavo, anche lo scudo della cara protagonista era finito, dopo il solito procedimento di lucidatura, sopra il frigorifero. Ricordo con simpatia la venuta occasionale di una sua zia, proprio nel momento più critico di tutta l'operazione di restauro, ossia quando tutti i pezzi erano sparsi un po' ovunque. Appena entrata vidi i suoi occhi sgranarsi inorriditi di fronte a simile confusione mentre un sorriso allietava i nostri visi. Nessun commento in quanto nessuno avrebbe potuto capire fino in fondo quello che stava succedendo, se non un lambrettista!!!
Una vera e propria confusione invadeva il nostro spazio, ma Roberto mi assicurò dicendomi che il rimontaggio sarebbe iniziato al più presto, ossia il fine settimana seguente, in quanto in una casa non si poteva lasciare il "disordine" di un'officina.
Nei suoi occhi leggevo una particolare soddisfazione in quanto era finalmente riuscito a restaurare, dopo tanto tempo, la sua Lambretta C in casa. Chi l'avrebbe mai detto?
Il primo pezzo a essere completato, in questa domenica di maggio, fu il motore. Lentamente e con molta precisione furono assemblate le viti e le rondelle più piccole, per poi arrivare ai pezzi più grossi. Quella ferramenta che prima era distesa su un cartone ritornò, come per incanto e in poco tempo, alla figura originale. Il cuore della Lambretta era ormai sorto a nuova vita.
In un angolo della stanza, in un'atmosfera sonnecchiante, giaceva il resto dello scooter. La luce del giorno metteva in evidenza lo scheletro della Lambretta. Vagando con l'immaginazione, esso mi sembrava un mostro del periodo giurassico. Beh....per tornare alla realtà, questo "scheletro", in breve tempo tornò funzionante e assolutamente originale.
I pezzi furono montati con semplicità, seguendo esattamente l'ordine inverso dello smontaggio.
La grande avventura, svoltasi all'interno di quattro mura, era così giunta al termine. Soddisfatti e felici ci guardammo negli occhi quasi increduli di essere realmente arrivati alla fine senza avere arrecato alla casa nessun danno. Al contrario, questa nuova esperienza aveva arricchito il nostro animo e la nostra mente e soprattutto il nostro salotto dove ora troneggia la Lambretta completa.
La sottoscritta si fece una cultura intensiva di quelle che sono le caratteristiche tecniche della Lambretta C e del funzionamento. Il fatto di smontare pezzo per pezzo, pulirlo e lucidarlo, porta inevitabilmente l'uomo allo studio attento dell'oggetto in questione e di conseguenza ad una conoscenza profonda della Lambretta.
Peccato che per una banalità alla candela, per altro presto rimediata, la Lambretta in questione si sia fermata durante l'ultimo raduno mondiale. Per questo penso sia una cosa fondamentale per ogni lambrettista quella di avere almeno una volta smontato e rimontato completamente il proprio mezzo, perché è il proprietario stesso il migliore meccanico dello scooter conoscendone tutte le caratteristiche.

Viaggio in Lambretta

a cura di Paolo Corrà

Sabato 11 Settembre 1999 abbiamo intrapreso una "2 giorni" sulle Dolomiti a cavallo delle nostre fedeli Lambrette. Componenti della spedizione: io, mia moglie Rossana, Paolo con la moglie Cinzia, Andrea e Mauro.

1° giorno: partenza da Trento, direzione nord e arrivo al Rifugio Lunelli di Selvapiana (Belluno) dopo aver attraversato Bolzano, Bressanone, la Val Pusteria con Brunico, Dobbiaco, San Candido, Sesto Pusteria e il Passo Monte Croce Comelico (m. 1636). Arrivati al rifugio, dopo aver preso possesso della stanza (unica, con tre letti a castello) ci siamo rilassati ammirando lo splendido scenario delle Dolomiti di Sesto che ci sovrastavano. A seguire partita a carte e cena tipica a base di polenta con vari contorni. Lunghezza della tappa KM. 185.

2° giorno: colazione e partenza alle ore 9 per il rientro a Trento attraverso Padola, Passo S. Antonio (m. 1320), Auronzo di Cadore, Passo Tre Croci (m. 1809), Cortina d'Ampezzo, Passo Falzarego (m. 2117), Arabba, Passo Pordoi (m. 2239), Canazei, Moena, Predazzo, Cavalese e la Valle di Cembra. Lunghezza della tappa KM. 198.



Domenica 12/9/99 ore 9.30 - Rifugio Lunelli - Selvapiana

La cosa più bella è stata sicuramente il tempo che, specialmente Domenica 12 ci ha regalato un cielo completamente azzurro che veramente ci ha fatto dimenticare un Agosto tristissimo, almeno per noi qui al Nord. La temperatura è stata ideale per un giro in Lambretta: si pensi che alle ore 17.30 eravamo sul Passo Pordoi in maniche corte !!!

Lo scopo di questa nostra lettera è unicamente questo, un appello a tutti coloro che arrivano ai raduni con l'ausilio di furgoni e carrelli: almeno una volta all'anno, provate l'ebbrezza di un bel viaggio in Lambretta! Per il raduno nazionale del '98 a Roma, io ho preso 7 giorni di ferie a cavallo del fine settimana e, assieme a mia moglie Rossana, abbiamo viaggiato 3 giorni per l'andata ed altrettanti per il ritorno, attraversando il

Veneto, l'Emilia Romagna, la Toscana e l'Umbria, totalizzando complessivamente 1673 chilometri!
Non vi descrivo la gioia per gli splendidi panorami che via via ci si presentavano: un'autentica meraviglia! La Lambretta ha un'indole avventuriera, è robusta, lasciatela correre sulle strade! Troppo carrello le fa male! Poi succede che ai raduni vedi Lambrette anche troppo belle e troppo lucide che sono subito in panne non appena la gita di gruppo supera i 30-40 chilometri: nel mio piccolo, in sei stagioni ho percorso con la mia fedele Li 150 terza serie la bellezza di 35000 KM e non mi ha mai lasciato per strada! E credetemi, non sono il tipo che al termine di ogni viaggio si mette lì a controllare il motore e la meccanica: ogni 2 o 3 stagioni un'occhiatina alla bulloneria, controllo della candela, dell'olio e poi ... via di nuovo! Non abbiate paura, la Lambretta è una compagna fedele che, se usata in modo corretto, vi darà tante soddisfazioni.
Certamente si può capire che con certi modelli datati (ad esempio Lambrette A, B o C) non si può pretendere di intraprendere lunghi spostamenti, ma è un po' triste che al raduno di Roma '98 su circa 200 partecipanti, solo 5 erano venuti da lontano in sella alla Lambretta!
L'importante è comunque che la Lambretta è un mito che non tramonterà mai, come i Beatles, e che il suo nome sarà sempre nei ricordi della gente, e sempre ci saranno tanti appassionati che nutriranno per lei un affetto grandissimo, come sicuramente merita.
Un grosso saluto a tutti e arrivederci al prossimo Raduno !!!



Domenica 12/9/99 ore 16,30

NOTIZIARIO Lambretta

a cura di Leo Schiavo

UN RITORNO DI FIAMMA DOPO TANTI ANNI

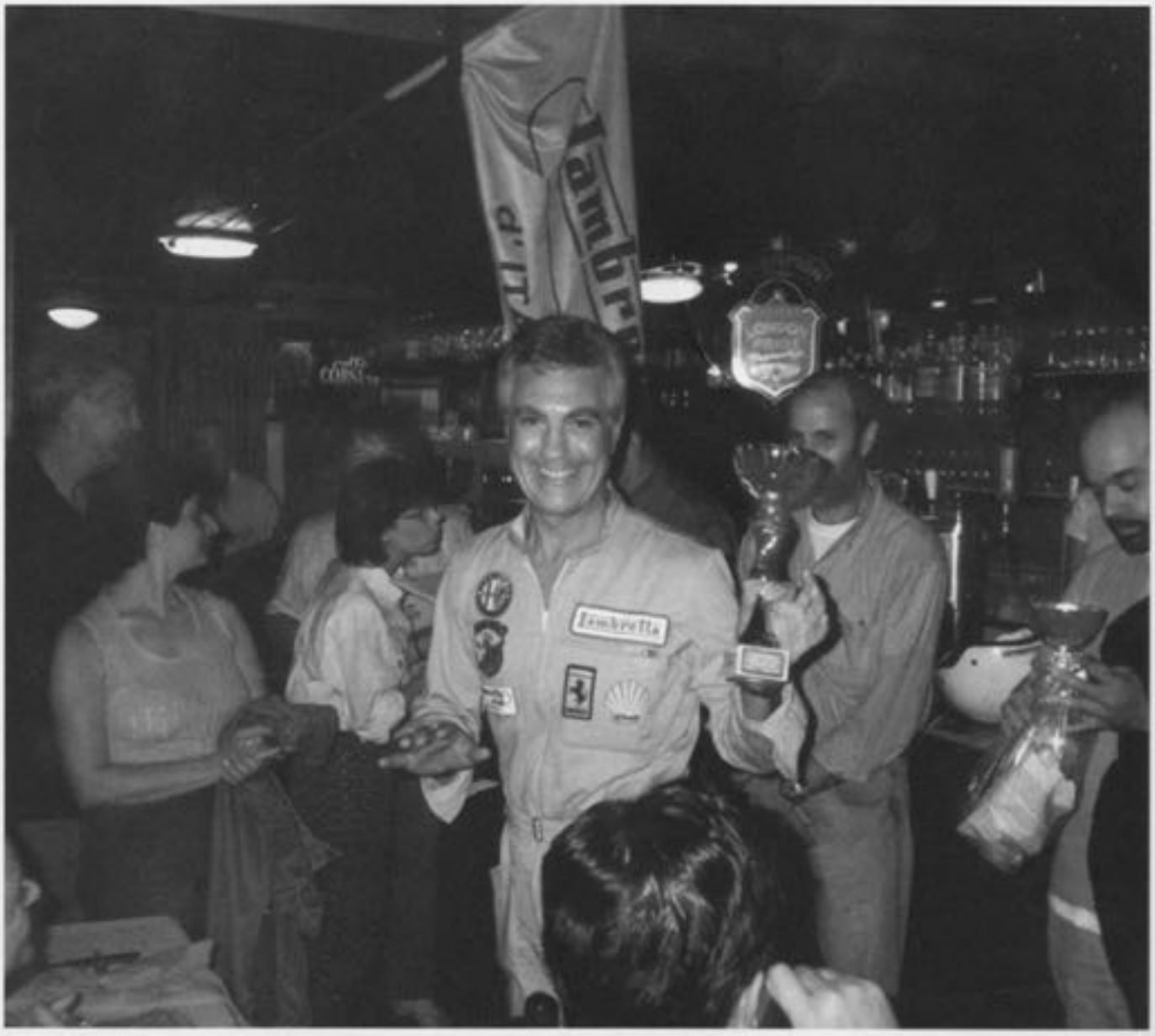
Sono nato con una sconfinata passione per i motori, che ha condizionato la mia vita. Da bambino non vedevo l'ora di compiere 14 anni, per comperare e guidare il mio primo motoveicolo. Lo immaginavo e lo sognavo!!
Finalmente alcuni giorni prima di compiere i 14 anni, si realizza il mio sogno.

Era un caldo pomeriggio di settembre, dell'anno 1960, ore 16,00 (ricordo quel momento come fosse adesso perché mi ero informato sull'orario d'apertura della concessionaria); accompagnato da mio fratello Gaetano, maggiore di me di 11 anni, allora corridore automobilistico, entrai nella concessionaria Guido Jannone di Salerno in Via Garibaldi per prenotare una LAMBRETTA 48 ruote alte a due marce, grigio lambro, che pagai £. 80.000 comprensivo di tassa IGE e trasporto.
Il concessionario Guido Jannone mi disse: "Leo, fra tre giorni potrai ritirare la tua Lambretta. L'attesa di quei tre giorni durò una vita!

Finalmente, maturato il terzo giorno, alle ore 9,00 del mattino, in pantaloncini corti, con una bustina contenente il mio costume da bagno, entrai nella concessionaria, il proprietario Guido Jannone mi accompagnò nei locali dell'officina, dove mi avrebbero consegnato il desiderato ciclomotore.
Eccolo lo vedo, bello, con le sue ruote alte, con il manubrio cromato e con gli ammortizzatori posteriori lucidati; è un'ultima serie. Il cuore mi batte a 1000 Km l'ora!
Ci monto sopra, va in moto, ma sbaglio la partenza tre volte (per l'emozione); il concessionario mi domanda: "Ma Leo, sai guidarlo?".
Finalmente riesco a partire, esco dall'officina, salendo una ripidissima rampa e mi ritrovo sul lungomare di Salerno.
Il sole splende, e decido di raggiungere la spiaggia.
Mi sentivo un uomo, ormai grande d'età, con il suo motoveicolo.

Passano gli anni, posseggo altre moto, nel mese di settembre 1962 una Lambretta 125 cc. Scooterlinea 62 acquistata dallo stesso concessionario; poi le auto ed infine divento corridore automobilistico, (malattia di famiglia), su vettura monoposto, (minori della formula uno).
Finché una sera di febbraio 1997, la mia amica Rosalba, appassionata di motori, m'invita a cena. Nella conversazione, a tavola, m'informa di aver visto presso l'edicola di Piazza dei Giochi Delfici (Roma), la rivista Motociclismo d'Epoca, dedicata al cinquantenario della Lambretta.

Finita la cena, ringrazio Rosalba e mi precipito all'edicola. Per fortuna è aperta tutta la notte; compro la rivista, vado a casa, e a letto leggo e rileggo l'articolo sulla Lambretta.
Mi ritorna in mente, come un incancellabile ricordo, la mia Lambretta 48.
Il giorno dopo telefono al presidente del "Lambretta Club d'Italia" – Vittorio Tessera; gli chiedo se mi sa indicare qualche socio intenzionato a vendere un



Lambretta 48, poiché era stato il mio primo ciclomotore.
Mi risponde, che un socio, ne vende una perfettamente restaurata ed iscritta al registro storico. Aggiunge, che ha perfino le molle salvapaltò, perché la lambretta 48 era il ciclomotore del Parroco.
E' vero! Queste parole mi fanno ricordare il dépliant dell'epoca.
La curiosità ed il desiderio sono così sentiti che salgo in treno e vado a Milano. Alla stazione mi viene a prendere mio cognato Gilberto; con la sua auto giungiamo a Rodano; incontro e conosco Vittorio Tessera il quale mi mostra la Lambretta 48 bianca ultima serie, proprio com'era la mia.
Vittorio Tessera mi dice gentilmente: "Prego la provi". Ci monto sopra, la metto in moto, ma sbaglio la partenza!!!!!
Vittorio Tessera mi dice: "Avvocato questa Lambretta ha la frizione monodisco (voleva avvisarmi che l'attacco al volano è brusco).
Ma in cuor mio, sapevo che la colpa non era della frizione monodisco, la verità era un'altra: quel pomeriggio a Rodano c'era il sole; quel rombo non lo sentivo da 36 anni e in quel momento, mi sembrava di avere i miei 14 anni, ecco perché ho sbagliato la partenza, proprio come mi successe in quella splendida giornata davanti al concessionario Guido Jannone di Salerno, nel 1960.

NOTIZIARIO Lambretta

LAMBRETTA YESTERDAY

Il nostro socio Antonino Juorio (delegazione Lazio), ci ha sempre detto di essere da sempre un lambrettista. Per convincere i più increduli ci ha fatto vedere questa foto che lo ritrae vicino alla Lambretta di famiglia.

Antonino oggi, stimato attore, per rimanere fedele al suo impegno ha rimpiazzato la Lambretta della foto con una identica che mantiene, pur usandola quotidianamente, in ottimo stato.



Indirizzi delegazioni Lambretta Club d'Italia

Lambretta Club d'Italia Casella Postale 21, 20090 Limito (MI) tel. 02/95320438 - 02/2423260

Delegazione Abruzzo c/o Marco Andreoni Piazza Duca degli Abruzzi, 30 65100 Pescara tel. 085/77643

Delegazione Campania c/o Ciro Balsamo Via Messina, 8 80021 Afragola (NA) tel. 081/8691456

Delegazione Lazio c/o Ennio Cesarini Piazza Dunant, 29 00152 Roma tel. 06/5827861

Delegazione Lombardia c/o Vittorio Tessera Casella Postale 21 20090 Limito (MI) tel. 02/95320438

Delegazione Piemonte e Valle d'Aosta c/o Andrea Grosso Piazza Chiaves, 10 10153 (TO) tel. 011/658708

Delegazione Puglia c/o Vincenzo del Giudice Via G. Verdi, 7 72020 Torchiarolo (BR) tel. 0831/692487

Delegazione Romagna c/o Guido Chiozzi Via Degli Olivetani, 36 44100 Ferrara tel. 0532/62814

Delegazione Toscana c/o Enrico Bini Via Alfredo Catalari, 5 51100 Pistoia (PT) tel. 0573/365511 oppure c/o Paolo Storai Via Storaia, 19/A 59026 Montepiano (PO) tel. e fax 0574/950223

Lambretta Club Emilia Romagna c/o Cesare Battaglini presso Olimpic Motors Via Emilia Ponente,64 40133 Bologna tel. e fax 051/387426

Lambretta Club Sassi c/o Leonardo Cascione Via G. Di Vittorio, 6 75100 Matera

Lambretta Club Sicilia c/o Francesco Oddo Via Santa Costanza, 58/A 91100 Trapani tel. 0923/534591

Lambretta Club Triveneto c/o Giovanni De Massari Via Belvedere, 27/A 37010 Costermano (VR) tel. e fax 045/7200093