Lambretta
WWW.LAMBRETTA-CLUB.ORG.UK

INNOCENTI

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 1 - Numero 2

Aprile-Giugno 1996



Organo ufficiale del

Lambretta club d'ITALIA

Editoriale/Sommario

Cari Soci,

Voglio innanzitutto ringraziarvi di cuore per l'entusiastica e sincera accoglienza che avete dimostrato verso la rinascita del "Notiziario Lambretta". Le numerose telefonate e le lettere giunte in sede sono la ricompensa più gradita per tutti noi che abbiamo lavorato alla stesura del primo numero.
Purtroppo il tempo vola e c'è poco da dormire sugli allori; è già tempo di preparare il secondo numero per essere puntuali all'appuntamento trimestrale con tutti voi.
La primavera tanto attesa è arrivata e con lei anche la voglia di quelle divertenti gite domenicali in sella alla fidata Lambretta. Non che i Lambrettisti siano dei centauri sensibili ai rigori invernali, ma la temperatura primaverile e il risveglio della flora sono dei richiami irrinunciabili anche per gli scooteristi più pigri.
Come potrete leggere sul Notiziario, le manifestazioni scooteristiche di questa Primavera-Estate sono numerose e particolarmente impegnative.
Prime fra tutte il nostro Raduno Nazionale che si svolgerà, come tradizione, l'ultimo fine settimana di Maggio ad Assisi, poi l'incontro a Vignola (MO) con gli amici del Lambretta Club Emilia-Romagna e a metà Giugno il Jamboree Internazionale in Olanda dove è assolutamente vietato NON partecipare.
Ma non finisce qui; giusto il tempo di riposare pochi giorni e dopo, a Luglio, si riprende alla grande: a metà mese il Raduno Interregionale ad Asti organizzato dai nostri irriducibili soci astigiani e all'ultimo week-end un salto sulla Costa Azzurra per partecipare all'incontro scooteristico promosso dai nostri cugini francesi del Lambretta Club Sud-Est.
Vi ricordo, comunque, che non è obbligatorio iscriversi a tutti i cinque Raduni ma è più che sufficiente partecipare ad almeno...i primi cinque!
Scherzi a parte, queste manifestazioni sono un momento molto importante per la vita del Club; è un'occasione per vedersi, conoscersi e passare un fine settimana in allegria con tanti amici che condividono la nostra passione.
Come avrete già potuto notare, in questo secondo numero del Notiziario Lambretta è allegato l'elenco completo dei nostri Soci iscritti nel 1995; questo vi servirà per contattare i Soci più vicini a voi e trovare un compagno di viaggio che condivida i trasferimenti per partecipare ai raduni.
Per finire vi ricordo che sono in preparazione delle nuove felpe con raffigurato un artistico disegno originale della Lambretta 150 D e, non plus ultra!, degli elegantissimi orologi da polso con cassa in acciaio con inseriti il marchio del Club e la lancetta dei secondi a forma di Lambretta.

Il Presidente Vittorio Tessera (socio n° 111)

Sommario

Editoriale	2
Lettere nel bauletto	3
Manifestazioni e Raduni - Cronaca	4
Bentornati mercatini	5
La mia collezione	6
Lambretta al microscopio	8
Lambrettotecnica	10
Il mercatino	11
Viaggi in Lambretta	12
Notizie dal mondo	13
Lambretta yesterday	14
Lambretta Quiz	14
Gli appuntamenti	15
Vita di Club	16



NOTIZIARIO Lambretta

LETTERE NEL BAULETTO

a cura di Alberto Gasparri (socio n° 600)

Sono possessore di una Lambretta LI 150 1ª serie che presenta il seguente problema:
Ho notato che l'olio del cambio cala un pò troppo in fretta; dovrebbe, a parer mio, essere colpa di un paraolio e vorrei di conseguenza sapere se posso intervenire da solo o se è meglio affidarsi ad uno specialista.
Considerando comunque che il consumo non mi sembra eccessivo posso continuare a circolare tenendo sott'occhio il livello?

Confido in una Vostra risposta sul prossimo Notiziario e porgo distinti saluti.

Davide Mosettig - via Del Carso, 11 - 34170 Gorizia

Caro socio, il problema che mi sottoponi è, purtroppo, uno dei più classici relativi al motore di tutte le Lambretta LI. Effettivamente un'eccessivo consumo di olio è quasi sicuramente da imputarsi al cedimento di un paraolio.
All'atto pratico la sostituzione del paraolio 'incriminato' comporta il completo smontaggio del motore, operazione questa che è consigliabile far effettuare da uno specialista anche perché quando si procede alla sostituzione dei paraoli è conveniente sostituire anche i cuscinetti e tutte le altre parti meccaniche soggette ad usura, in quanto intervenire in un secondo tempo per ovviare ad eventuali altri inconvenienti comporterebbe un'ennesimo oneroso smontaggio.
Continuare ad utilizzare la Lambretta rabboccando l'olio più o meno frequentemente è sicuramente una soluzione più economica ma assolutamente sconsigliabile.
Considera inoltre che una volta rifatto il motore della tua Lambretta potrà percorrere senza alcun problema molte migliaia di chilometri dando dimostrazione che la proverbiale affidabilità di questo mezzo non ha nulla da invidiare a motocicli di ben più recente costruzione.
Ringraziandoti per i complimenti fatti al Club riguardo la brochure di presentazione, ti porgo cordiali saluti.

Spettabile Lambretta Club d'Italia, sono un'entusiasta possessore di una Lambretta 150 D del 1955. Essendone venuto in possesso nell'agosto del 1994 e volendo accingermi solo ora ad un restauro ben fatto, Vi volevo formulare alcune domande.
Vi preciso inoltre che lo scooter di mia proprietà è in buone condizioni e soprattutto completo in ogni sua parte.
- *È possibile avere la formula del colore originale?*
- *Di che colore erano le selle?*
- *Esiste una pubblicazione inerente il restauro della Lambretta o comunque è possibile avere della documentazione che mi possa aiutare (manuale d'officina, catalogo ricambi, ecc.)?*
- *Di che colore sono i mozzi delle ruote?*
- *Come dovrò procedere per poter revisionare il mezzo? Sarò costretto ad apportare modifiche anti estetiche come il montaggio delle frecce?*

RingraziandoVi per il tempo dedicatomi attendo una risposta.

Andrea Caridi - via Dei Cantinai, 2 - 50125 Firenze

La tua Lambretta è stata lanciata sul mercato mondiale in occasione del Moto Salone di Milano del 1954 derivandola direttamente dal modello di minore cilindrata 125 D.
L'aumento di cilindrata e di conseguenza la potenza del motore di circa 6 CV non fecero che bene alla Lambretta anche se il miglioramento nelle prestazioni non si nota particolarmente a livello velocistico ma soprattutto nella migliore elasticità di marcia e nello spunto in salita. Su questo modello veniva utilizzato il sistema di raffreddamento forzato delle versioni carenate garantendo così una maggiore regolarità di funzionamento ed un migliore raffreddamento anche nelle condizioni d'uso più gravose.
Caratteristica curiosa della Lambretta in tuo possesso è stato la serie di modifiche che nei due anni in cui è stata prodotta hanno caratterizzato l'avviamento. Questa tormentata parte meccanica è stata modificata per ben quattro volte senza per altro riuscire ad ottenere una soluzione definitiva ai problemi che presentava.
- Qui di seguito indico la formula originale della Lechler per ottenere il colore grigio:

Codice vernice	Quantitativo
91000	723 grammi
91282	185 grammi
91013	83 grammi
91232	9 grammi

- Le selle sono di colore verde.
- Per quanto riguarda la manualistica, considera che è uno dei servizi ai quali ci si può rivolgere come soci del Lambretta Club d'Italia, inoltre ti potrà essere d'aiuto il volume scritto da Vittorio Tessera ed edito da Giorgio Nada "INNOCENTI LAMBRETTA" reperibile in qualsiasi libreria al prezzo di lire 90.000. Ordinandolo direttamente al Lambretta Club d'Italia il libro viene venduto ai soci al prezzo scontato di lire 70.000.
- I mozzi delle ruote, così come i cerchioni, sono dello stesso colore dello scooter.
- Per ciò che concerne l'immatricolazione del mezzo in tuo possesso devi rivolgerti ad un ufficio ACI della tua città in quanto non tutte le sedi usano lo stesso iter burocratico. È comunque importante avere almeno il numero di targa per poter richiedere l'estratto cronologico come primo documento. A Milano, per esempio, non c'è bisogno che il mezzo abbia gli indicatori di direzione mentre è indispensabile lo specchietto retrovisore e lo stop.

Qualora tu intenda aderire al Club, la quota per l'anno 1996 è di lire 70.000 (da inviare a Lambretta Club d'Italia - Casella Postale 21- 20090 LIMITO) e comporta una nutrita serie di servizi di sicuro interesse tra i quali segnalo la consulenza tecnica ed assicurativa, la manualistica, l'archivio fotografico, l'omologazione ASI e la diffusione dei gadgets.
Disponibili per ogni ulteriore chiarimento ritenessi necessario, ti facciamo i migliori auguri per il tuo restauro.

Sono uno studente appassionato di Lambretta e vorrei sapere se esistono delle pubblicazioni per conoscere il colore originale e le caratteristiche tecniche di una Lambretta LI 125 immatricolata nel 1961.
Gradirei inoltre sapere se è possibile reperire pezzi di ricambio.

Anticipatamente ringrazio e porgo distinti saluti.

Franco Carraro - via Adige, 10 - Colle Umberto (TV)

La Lambretta in tuo possesso è una LI 125 seconda serie prodotta dal 1959 alla fine del 1961 ed è il modello che segna un grosso rinnovamento estetico rispetto alla serie precedente.
Lo spostamento del gruppo ottico dalla calandra al manubrio ha snellito notevolmente la linea e migliorato sensibilmente la visibilità notturna e la sicurezza di guida.
Poche le migliorie anche a livello meccanico e riguardano fondamentalmente il pistone (con il mantello più lungo) e l'imballaggio.
Notevole l'affidabilità al punto che l'Innocenti commercializzò questo modello consigliando di utilizzare miscela al 5% ma, dopo diversi mesi di continui collaudi comunica ai concessionari che il funzionamento sarebbe stato comunque ottimale anche utilizzando una miscela al solo 2% di olio.
Nel corso del 1960 viene maggiorato il fanalino posteriore ed anche lo sportello di ispezione al clacson mentre nel 1961 viene modificato il fissaggio del filtro dell'aria mediante il montaggio di una doppia molla in acciaio.
La Lambretta LI 3ª serie, prodotta nella cilindrata di 125 cc e di 150 cc ha stabilito un record di produzione con oltre 270mila esemplari, incredibile pensare che nel momento di maggior velocità produttiva venivano 'sfornate' ben 74 macchine all'ora.
Il modello 125 veniva commercializzato nei seguenti colori e, a differenza del modello di maggior cilindrata vedeva verniciati in colori diversi dalla carrozzeria solo i due cofani e non la calandra.

Carrozzeria e calandra	Cofani
Grigio Alba cod.8019	Grigio Acciaio scuro cod.8040

Fortunatamente non esistono problemi circa la reperibilità dei pezzi di

(segue a pagina 4)

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

CRONACA

La stagione invernale, si sà, non è la migliore per girare su due ruote e quindi risulta difficile riportare la cronaca di qualche bella gita. Vale sicuramente la pena di menzionare comunque la presenza di quella dozzina di centauri del Lambretta club d'Italia, che nonostante la fitta neve, alle 8.30 della mattina del 6 Gennaio, si sono presentati in sella alle loro Lambretta per l'annuale edizione della Befana Benefica. Con sicurezza e prudenza sulle strade innevate, la squadriglia anche per il '96 ha portato il classici gioccattoli e dolciumi ai tanti che già dalle prime ore del mattino li aspettavano nel cortile del centro di assistenza per handicappati Don Orione di Cesano Boscone .

Prossimo appuntamento degno di nota è stata la presenza del Lambretta Club d'Italia alla mostra scambio di Novegro (24/25 Febbraio). In questa occasione è stato approntato un hospitality-stand per dare modo ai tanti visitatori di conoscerci, e „a noi, di poter aumentare il numero dei soci. Buone sono state le vendite della nuova linea dei gadgets che sono raffigurati nell'ultima pagina del notiziario, la crescita in numero di soci, e l'espansione del Lambretta Club d'Italia in altre attività attinenti il mondo scooteristico è una realtà.



Il nostro simpatico stand di Novegro era coordinato dalle ragazze del Club: Cristina - Raffaella - Susy.

(segue da pagina 3)

LETTERE NEL BAULETTO

ricambio della tua Lambretta per i quali puoi rivolgerti all'apposito servizio organizzato dal Club telefonando al numero 02-95320438.
Sperando di averti dato una risposta sufficientemente esauriente restiamo comunque a disposizione per ulteriori chiarimenti.

Spettabile Lambretta Club d'Italia, Vi trasmetto in allegato due fotografie relative a due Lambretta LD 125 chiedendoVi una valutazione di massima dei mezzi considerando che sono entrambe senza documenti.
Del modello da me appena restaurato avrei intenzione di chiedere l'iscrizione all'ASI. Vi sarei quindi grato se mi poteste dare indicazioni circa le procedure da seguire per ottenere tale iscrizione.

Cordiali saluti.

Angelo Ferrari - via Bandini, 4 - 29100 Piacenza

Il problema della valutazione orientativa dei mezzi in qualsiasi condizione essi siano è di difficile soluzione in quanto ci sono diverse "correnti di pensiero" in proposito.
Il Lambretta Club d'Italia ha da sempre sostenuto il maggior valore di mezzi in discreto stato di conservazione rispetto a quelli restaurati in maniera molto approssimativa o comunque non rispettando l'originalità per quanto concerne verniciatura, cromature, accessori, ecc.
Per quanto riguarda le quotazioni delle Lambretta, reperibili senza troppe difficoltà nei mercatini del settore, speriamo di aver fatto cosa gradita preparando un redazionale in occasione del Mercatino di Piacenza dove, per lo stesso modello in condizioni di conservazione molto simili, venivano richieste cifre molto differenti.
L'omologazione ASI è fattibile senza particolari problemi, in quanto il nostro club ne è affilato, sarà quindi sufficiente rivolgersi all'apposito servizio creato all'interno del Lambretta Club d'Italia per ottenere tutte le delucidazioni in merito.
La persona responsabile delle omologazioni è il signor Alfredo Ponzoni che può essere contattato telefonando al numero 02-59001574.

Cari amici, mi sto accingendo al restauro di una Lambretta LI 150 seconda serie in buone condizioni meccaniche ma in cattive condizioni di carrozzeria.
Avrei bisogno dei codici relativi ai colori e vorrei inoltre sapere come erano verniciati i mozzi ed i cerchi.

RingraziandoVi fin da ora per la cortese attenzione,
Vi porgo i miei più cordiali saluti.

Bruno Giordano - via Renostia, 21 - Fontanelle di Boves (CN)

La tua Lambretta veniva verniciata con la tinta di base Grigio Alba mentre per i cofani ed il frontale era possibile scegliere fra quattro differenti colori: Rosso Corallo, Rosso Rubino, Verde Nilo ed Azzurro Flaminia. Pochi modelli furono commercializzati nella versione mono-colore di tonalità Grigio Fiume .
Sia i mozzi che i cerchioni devono essere verniciati nel colore base (Grigio Alba).
Considera che per una buona riuscita del lavoro che ti accingi a svolgere è fondamentale lo smontaggio completo dal telaio di tutti i pezzi (forcella, parafango, calandra, manubrio, scudo, telai selle, pedane posteriori, serbatoio, bauletto porta-oggetti, convogliatore aria, ecc.) che andranno dapprima sabbiati e successivamente controllati ad uno ad uno per verificare la necessità di eventuali riparazioni o raddrizzature nei lamierati.
A questo punto è importante procedere alla lucidatura delle parti in alluminio ed alla cadmiatura della bulloneria.
Ti indichiamo di seguito i codici relativi ai colori in nostro possesso della ditta Lechler:

CARROZZERIA	COFANI E FRONTALE
Grigio Alba cod.8019	Rosso Corallo cod.8046
	Rosso Rubino cod.8047
	Verde Nilo cod.8015
	Azzurro Flaminia cod.8032

Sinceri auguri di buon lavoro!



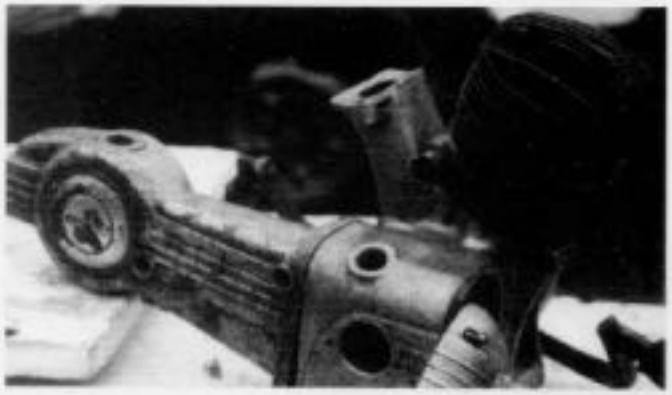
BENTORNATI "MERCATINI"

Con Novegro si è aperta anche la stagione dei "mercatini", come in gergo sono dette le mostre scambio. Infatti di scambi ne vengono fatti ben pochi e le moto o auto solo in "mostra", in genere, si contano sulle dita di una mano. Quello della mostra mercato o mostra scambio in realtà è un grosso business sbocciato qualche anno fa, il quale comunque, permette agli appassionati di poter trovare il pezzo mancante per completare un restauro, o di ampliare la propria collezione. Ultimamente il fenomeno Lambretta sta facendo registrare delle notevoli espansioni e si colloca in una nicchia di mercato del tutto particolare. È per questo motivo che vorrei dare qui di seguito un magro ma penso utile vademecum a quanti si stanno avvicinando a questo hobby e non vogliono incorrere in sgradite sorprese.
Con l'aiuto del nostro presidente, Vittorio Tessera, ho fatto un'indagine al mercatino di Piacenza di metà Marzo, ed ecco il risultato: Lambretta offerte circa 45, delle quali due terzi posteriori al 1957. Commercianti specializzati in pezzi di ricambio Lambretta circa una decina senza contare tutti quelli che trattano anche pezzi Lambretta. Insomma il classico imbarazzo della scelta. Ma attenzione!! Ecco qualche esempio da evitare; un commerciante chiede 15.000 lire per un vetro del fanale di una Lambretta. Il prezzo giusto può essere intorno alle 5.000 lire. Un altro ha avuto il coraggio di chiedere 30.000 lire per il bauletto di una Lambretta D al quale la ruggine aveva mangiato completamente il fondo. Viceversa è passato di mano un motore completo di ruota e marmitta LI 125 1a serie a 10.000 lire oppure dallo stesso commerciante, due fiancate TV 1a serie (con i fori ovali davanti per intenderci) complete di chiusure, arrugginite, ma sane e non gibollate, più una di un LI 1a serie a 15.000 lire in tutto.
Certo di "LI" in tutto ne hanno prodotte più di settecentomila unità in tre serie, quindi l'offerta di pezzi è sicuramente garantita.



Ben conservata questa 125C offerta alla cifra derisoriamente onesta di L. 800.000.

Per pezzi particolari, e per particolari intendo Lambretta A e B, il discorso è completamente diverso. La scarsa reperibilità di ricambi determina il prezzo ed è così che un motore "vuoto" di Lambretta A viene trattato a 1 milione di lire.
Altra categoria è quella delle TV175 e delle "200", modelli questi, particolarmente cari agli acquirenti inglesi e tedeschi , che agevolati dalla valuta, mantengono elevati i prezzi di mercato; per avere un'idea, una SX 200 in cattive condizioni e senza documenti era offerta ad 1.200.000 lire. Ma per quanto riguarda le moto bisogna distinguere tra restaurate, conservate e ruderi più o meno completi. Una moto conservata per quarant'anni in buone condizioni originali ha sicuramente un valore storico maggiore rispetto ad una restaurata, magari con pezzi rifatti (i mercatini ne sono pieni) o prelevati da altri scooter sbudellati a questo scopo. Prezzi: per un rudere vanno dalle 100.000 lire al 1.500.000 di lire ma ragionevoli sono 300.000 lire come per esempio un LUI 50 CL completo di fanalino posteriore o di 200.000 lire per una 150 LD '56 completa e con motore funzionante. Giusto il prezzo per una 125 C ben conservata con motore non bloccato, ma priva di documenti e targa. Per le moto restaurate il prezzo viene determinato dalla qualità del restauro, e purtroppo si notano sempre più ciarlatani che spacciano per restaurate delle moto malverniciate, dalla scarsa affidabilità meccanica e "imprezziosite" di pezzi non originali, magari di plastica nera fissati con viti autofilettanti dalla squallida testa piatta ed intaglio a croce (all'ordine del giorno nei laboratori dei mobilieri brianzoli) a delle cifre da capogiro. In tal senso quello che posso consigliare a tutti è di documentarsi il più possibile prima e di frequentare più mostre scambio per farsi un idea del mercato. Siate sicuri e convinti di sapere esattamente quale pezzo di ricambio, o quale modello di Lambretta volete acquistare prima di affrontare una spesa della quale in futuro potreste rimanere insoddisfatti.
Quindi...buon mercatino a tutti!!



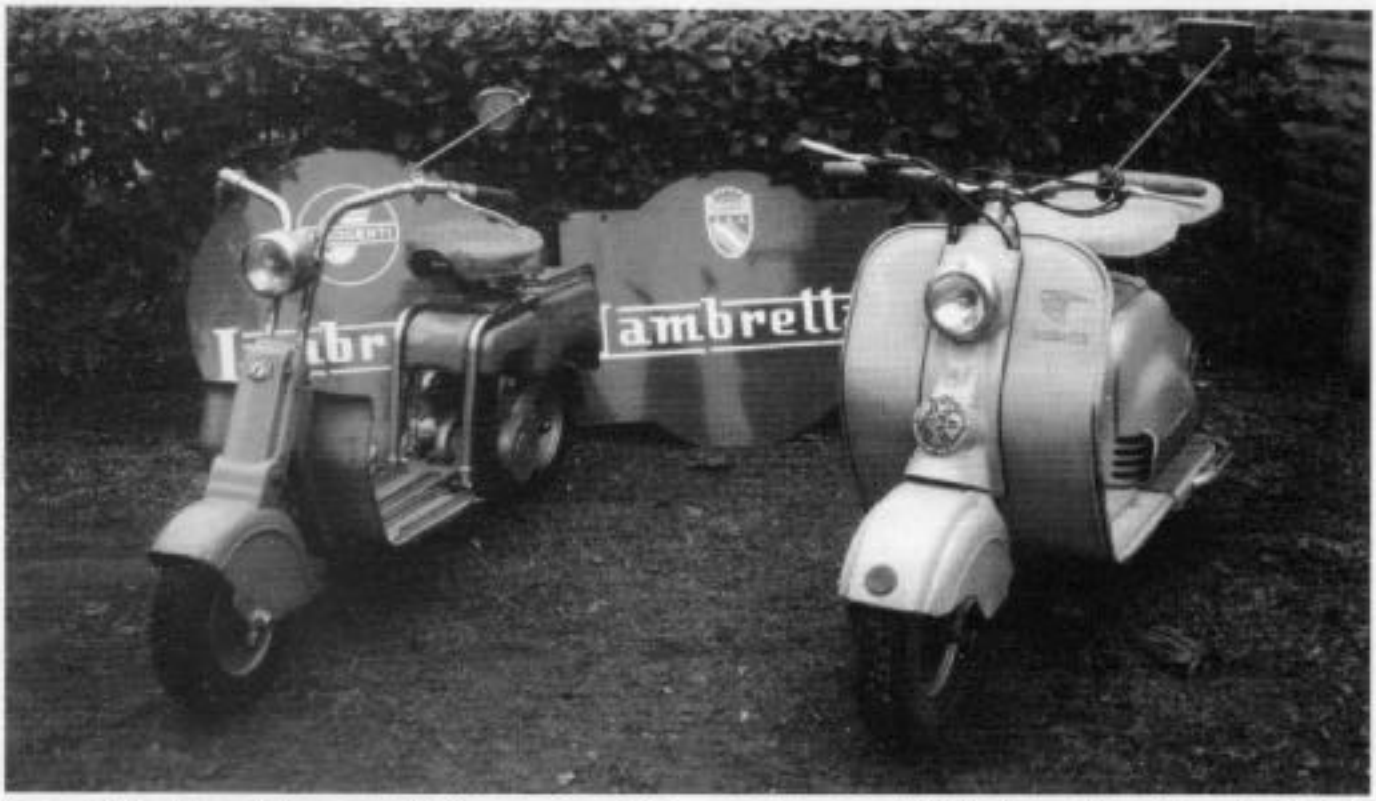


Sopra: un interessante carter motore nuovo per la Lambretta 125A.
Sotto: un bauletto "alleggerito" per una Lambretta "di" corsa.

LA MIA COLLEZIONE

a cura di Sergio Ferraro (socio n° 518)

Uno dei principali motivi di discussione tra gli appassionati di moto d'epoca riguarda lo stato di conservazione dei mezzi.
Alcuni, quando le condizioni lo consentono, sono a favore del "conservato" cioè del mezzo nello stato in cui si trova; altri invece non sanno resistere alle vernici lucide e alle cromature luccicanti proprie di un buon restauro.
Decisamente a favore della prima soluzione è il sig. Maurizio Lattuada, di professione agente assicurativo e tra i primi soci del Lambretta Club d'Italia.
La sua collezione è infatti quasi esclusivamente composta da Lambretta conservate in ottime condizioni, scovate in anni di ricerche e peregrinazioni presso privati e nei principali mercatini.
La passione lambrettistica del sig. Lattuada, come per molti di noi, è iniziata casualmente: nell'officina del suo meccanico c'era un vecchio scooter che giaceva impolverato in un angolo.
Era una Lambretta 125 F in ottimo stato di conservazione.
Dopo una rapida contrattazione il nostro socio la portò a casa.
Una bella lavata e gonfiata alle gomme, qualche energica pedalata e la vecchia Lambretta si mise in moto, tra la gioia e lo stupore del neo proprietario.
Ormai il dado era tratto e a rafforzare l'amore per gli scooter di Lambrate contribuì non poco l'incontro con Vittorio Tessera, che aveva da poco aperto la propria officina di restauro e cominciava a essere noto nell'ambiente.
Il fascino del veicolo "conservato", testimonianza dell'uso compiuto dal proprietario e di un'epoca ormai passata esercitò sul nostro amico una attrazione irresistibile, al punto da fargli decidere di collezionare solo (o quasi) scooter in tali condizioni.
La più anziana Lambretta del nostro amico è una 125 m (A) in ottime condizioni di conservazione acquistata nel 1985 da un collezionista di Como.
Come tutti sanno questo modello fu prodotto in meno di diecimila esemplari quindi già trovarne una non è impresa delle più semplici, le cose si complicano ulteriormente quando si va alla ricerca di un mezzo in condizioni originali.
La "A" in questione appartiene alla seconda serie, infatti monta la sella triangolare ma soprattutto ha ancora i documenti in regola e la targa originale.
Della collezione fa parte anche una Lambretta "straniera": è una NSU del 1950 prodotta su licenza in Germania, anch'essa molto ben conservata.
Il nostro socio la acquistò alla mostra scambio di Mannheim alcuni anni orsono e per portarsela a casa dovette caricarla nel baule della propria auto.
Alla prima occhiata questa Lambretta appare pressoché identica a quelle italiane del-lo stesso periodo, ma le differenze sono profonde.
Per fare un esempio la struttura delle selle è completamente diversa e le copertine sono in plastica, l'impianto elettrico è di marca Bosch e anche il motore pur ricalcando l'impostazione generale del modello 125 C presenta notevoli modifiche.
La sua omologa italiana, la 125 LC è anch'essa presente ed ha una storia che vale la pena di far raccontare direttamente al proprietario: "Questa Lambretta l'ho trovata tramite un annuncio su una rivista, era di proprietà di un signore che abita al quartiere Gallaratese di Milano, di professione muratore.



Due perle della collezione di Maurizio: una 125A ben conservata e, in altrettanto ottimo stato, una 125LC prodotta su licenza in Germania dalla NSU.

NOTIZIARIO Lambretta



Questa elaborazione su meccanica 125C è stata realizzata nel 1951 dal sig. Vaga, famoso costruttore di motoveicoli prima della guerra.

Quando andai a vederla era piuttosto sporca ma in buone condizioni e funzionante, non ci misi troppo a capire che con una buona pulita sarebbe diventata quello che si suol dire un "buon conservato". Arrivato a casa con il mio nuovo acquisto scoprii che il bauletto posteriore era pieno di sapone !

Il proprietario la utilizzava infatti per andare a lavorare e al termine della giornata poteva quindi tranquillamente lavarsi prima di tornare a casa".

Dello stesso periodo è il motocarro Lambretta 125 FC con cassone in legno a sponde basse; uno dei pochi ancora in circolazione.

Anch'esso è corredato dai suoi documenti e dalla targa originali.

Rappresenta il secondo tentativo della Innocenti (il primo motocarro derivato dalla Lambretta fu infatti basato sul modello B) per contrastare l'eterna rivale Piaggio nel settore del trasporto leggero, ma non ebbe molto successo e fu costruito in poche migliaia di esemplari.

Chi invece desiderava coniugare le esigenze di trasporto con l'utilizzo normale dello scooter poteva acquistare il rimorchio costruito dalla Stabil, che lo forniva completo del meccanismo di aggancio alla Lambretta.

Il sig. Lattuada possiede una 125 D corredata di tale accessorio, osservandoli viene spontaneo chiedersi quali velocità potesse raggiungere la Lambretta con un peso del genere da trainare.



Un interessante motofurgoncino 125FC con cassone in legno; al suo interno una simpatica lambrettina che veniva utilizzata sulle giostre per bambini.

Altro modello piuttosto raro è la 125 E acquistata al mercatino di Reggio Emilia.

La E è forse il modello di Lambretta che le persone un pò attempate ricordano meglio, probabilmente a causa del bizzarro sistema di avviamento a strappo tipico dei motori marini.

Rarissima (pare ne siano rimasti solo due esemplari su una decina costruiti) è la Lambretta elaborata da Vaga partendo da una 125 C.

Le modifiche riguardano il telaio, rimaneggiato con l'aggiunta di una struttura in tubi supplementare, la forcella anteriore telescopica, il serbatoio e il motore che presenta una testata speciale e il carburatore modificato.

Fu acquistata del sig. Lattuada a Sesto Calende presso un collezionista di orologi che intendeva disfarsene.

Restaurata alcuni anni fà da Vittorio Tessera, ha anche partecipato nelle mani del suo nuovo proprietario alla rievocazione storica della gara Milano - Taranto nel 1990, portata a termine al quinto posto di categoria.

Proseguiamo imbattendoci in due 125 LD conservate di cui una davvero impeccabile, nonché in una 125 B parzialmente restaurata nel suo tipico colore azzurro metallizzato.

Infine due LUI: un 75 S e un LUNA, versione per l'estero del nostro LUI 50, trovato a Mendrisio (Svizzera).

Un discorso a parte meritano le insegne smaltate che distinguevano le Concessionarie e i punti di assistenza.

Il nostro amico ne ha raccolte parecchie tra le quali il primissimo cartello distribuito dalla Innocenti ai Servizi autorizzati.

Esso raffigura il celebre ragazzino vestito da cow boy in sella alla Lambretta A ed è l'unico esemplare, per quanto ne sappiamo, sopravvissuto fino ai giorni nostri.

Molto raro è anche il cartello rotondo giallo con scritte rosse, completo di asta per appenderlo all'esterno delle officine.

Ciliegina sulla torta la raccolta di parecchi numeri, compreso il primo, del "Notiziario Lambretta" che veniva spedito agli acquirenti degli scooter Innocenti; anch'essi molto rari e ricercati dagli appassionati.

Nel salutare il sig. Lattuada per la disponibilità mostrataci e complimentandoci con lui per la sua collezione, vi rinnoviamo l'invito ad inviarci le foto e la storia delle vostre Lambretta, vi aspettiamo!

a cura di Vittorio Tessera (socio n° 111)



LAMBRETTA LI 125-150 "IL RINNOVAMENTO"

Il 19 Aprile 1958 è una data particolarmente importante per la storia della Lambretta: nasce ufficialmente la nuova serie LI, che segnerà l'abbandono definitivo della trasmissione a coppie coniche in favore di una più semplice a catena duplex.
La cerimonia di presentazione si svolge nell'ampio salone del Centro Studi alla presenza di numerose stelle della televisione e dello sport: le simpatiche Edy Campagnoli, Marisa Borroni, Pinuccia Nava e Sandra Mondaini accompagnate dal comico Macario e dai campioni sportivi Duilio Loi e Consolini.
Al centro del salone la nuova Lambretta LI è posizionata su un sistema di rulli che consente di metterla in azione come per una prova su strada... da fermo; sparse qua e là altri esemplari sono a disposizione dei giornalisti venuti da tutta Italia per ammirare il nuovo prodotto Innocenti.



La classica colorazione bicolore per la 150 LI 1ª serie.

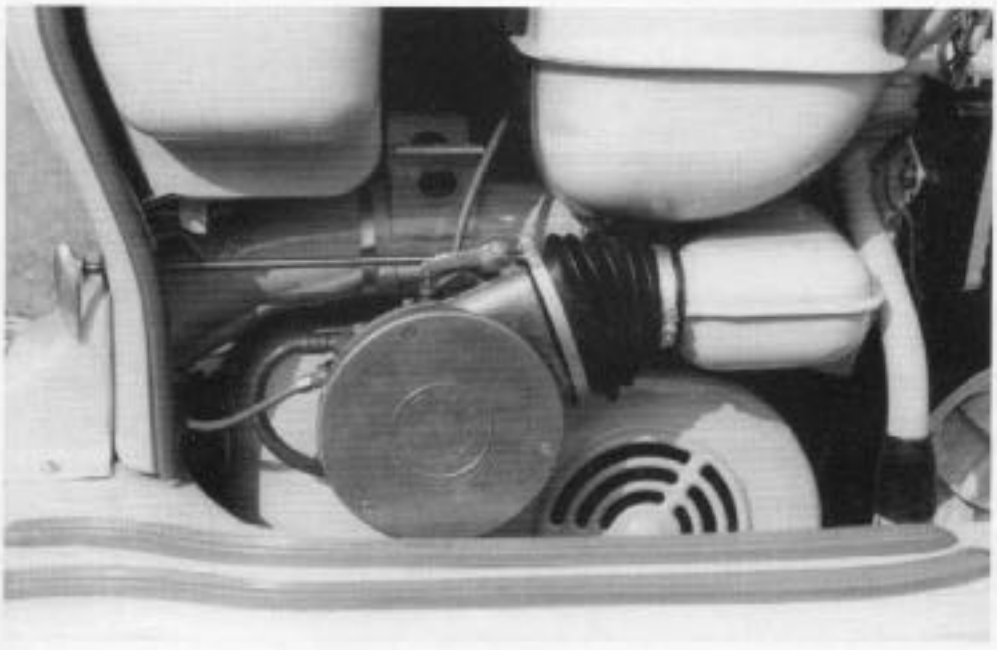
Durante la presentazione diretta dall'Ing. Tonasi sono analizzati a titolo di curiosità alcuni aspetti produttivi del Motoscooter Lambretta: dal 1956 al 1957 l'esportazione è aumentata del 72% ed i Paesi raggiunti dall'organizzazione di vendita arrivano all'incredibile numero di 86! Inoltre le industrie licenziatarie per la produzione della Lambretta all'estero sono ben 7 sparse un po in tutto il mondo.
In tale occasione viene anche presentato in anteprima la versione Giardinetta del collaudato Motofurgone FD/c disegnata dal noto stilista automobilistico Ghia.
Ma veniamo al nuovo modello e alle numerose novità che lo contraddistinguono. Primo fra tutti il motore a cilindro orizzontale dotato di trasmissione primaria a catena duplex e di cambio a quattro marce con ingranaggi sempre in presa. Si tratta di una edizione riveduta e corretta della serie TV presentata l'anno prima che, pur interessante a livello tecnico, non aveva dato i risultati sperati e si era dovuto ridisegnare tutto il gruppo motore mantenendo però lo schema costruttivo di base.
Questo nuovo motore sarà successivamente adottato anche sulla serie TV e in seguito anche sulle serie future, introducendo solo modeste migliorie tecniche all'impianto di accensione e al gruppo termico.
Anche la telaistica si presenta completamente nuova; finalmente sono adottate le ruote del diametro di 10 pollici che consentono di montare freni di maggior diametro, la sospensione posteriore è semplificata montando un monoammortizzatore a molla con freno idraulico mentre l'anteriore utilizza dei nuovi braccetti che comandano direttamente le molle senza alcun rinvio.
La carrozzeria riprende integralmente quella della già conosciuta 175 TV all'infuori del manubrio che adotta delle leve più piccole e un interruttore luci di forma più convenzionale senza il blocchetto di accensione con la chiave. Particolarmente originale è il sistema di aspirazione dell'aria per il carburatore: la presa è collocata dietro la sella posteriore e immette l'aria nel tubo del telaio, dopo un tratto di circa 30 centimetri l'aria esce dal telaio mediante un manicotto in lamiera stampata che è collegato al carburatore con un soffietto in gomma; prima di immettersi nel carburatore l'aria è purificata da un filtro cilindrico a paglietta di ferro.
Questo complesso sistema si rivela poco efficiente e, dopo pochi mesi, viene migliorato sostituendo il manicotto in lamiera stampata con un ulteriore filtro cilindrico a cartuccia di carta. Ma anche la seconda soluzione non

NOTIZIARIO Lambretta



Il prototipo della LI fotografata all'interno degli stabilimenti Innocenti. Notare l'assenza dello sportellino per accedere al chiavis e il mozzo anteriore di dimensioni ridotte. I fori sui cofani sono caratteristici della primissima produzione.

accontenta i tecnici della Innocenti e così, alla fine del 1958 è adottato un impianto più semplice con l'aspirazione sotto la sella anteriore e con elemento filtrante una cartuccia a carta di generose dimensioni, tipo automobilistico.
Nel poco più di un anno in cui viene costruita la serie LI riceve pochissime migliorie estetiche; le principali riguardano la parte posteriore della carrozzeria: sui primi esemplari costruiti i cofani mantengono le feritoie di areazione della serie IV mentre in seguito verranno chiuse e, ugualmente, dopo alcuni mesi di produzione sono chiusi gli sfiati d'aria sagomati posti sopra il fanalino posteriore.
Le differenze tra le due cilindrate 125 e 150 sono modeste e si limitano ad alcuni particolari estetici, oltre chiaramente alle prestazioni del motore: la 125 monta i listelli poggiapiedi in alluminio stampato, i braccetti porta leve e la griglia posteriore verniciata e non è dotata di serie del contachilometri e della sella posteriore; la 150 invece adotta dei listelli con un inserto in gomma grigia, monta i braccetti porta leve e la griglia posteriore lucidati ed è equipaggiata d'origine con il contachilometri e la sella posteriore triangolare. In alcuni casi è comunque possibile trovare delle 125 con la griglia posteriore lucidata anziché verniciata. Anche le colorazioni sono differenti a seconda la cilindrata; infatti la 125 è disponibile solamente nella versione monocolore Grigio Alba con l'unica variante dei cofani in Grigio Acciaio Scuro. La 150 è offerta con una gamma di colori decisamente più ampia: è possibile infatti averla sia in tinta monocolore Grigio Fiume o Grigio Alba, che in diversi accostamenti bi cromatici con la base Grigio Alba ed i cofani, il frontale ed il manubrio in tinta Rosso Corallo, Azzurro Flaminia, Verde Nilo, Blu Inghilterra e Rosso Rubino. È interessante notare che per la 125 al posto della sella posteriore è montato un pratico portapacchi in lamiera stampata a cui può essere applicata, in caso di trasporto di un passeggero, una particolare sella a forma di cuscino ovoidale.
Questo utilissimo accessorio, stranamente, non verrà più offerto sulle serie successive e verrà reintrodotto solo sulla J50 nella versione De Luxe. Le prestazioni velocistiche sono di tutto rispetto consentendole una velocità di crociera particolarmente elevata; confrontandole con la sua diretta concorrente Vespa possiamo notare la differenza: 125 LI 77 Km/h Vespa 75 Km/h , 150 LI 86 Km/h Vespa 80 Km/h.
Sempre in tema di confronti è interessante osservare le potenze al motore che sulla Lambretta sono rispettivamente 5,2 CV e 6,6 CV mentre sulla Vespa sono appena 4,5 CV per la 125 e 5,5 CV per la 150.
Proposta ad un prezzo decisamente interessante, solo 132.000 Lire per la 125 e 150.000 Lire per la 150, la nuova serie LI diventa in breve tempo un importante successo commerciale della Innocenti sia in Italia che all'estero; grazie anche ad una attenta campagna pubblicitaria, la sua produzione arriverà a sfiorare le 150.000 unità nell'arco dei 19 mesi della sua breve vita. Alla fine di Ottobre del 1959 la sua costruzione verrà cessata in favore di una nuova versione con il faro applicato al manubrio, che riceverà l'appellativo di II serie e di cui abbiamo parlato sul numero precedente del Notiziario Lambretta.



Particolare dell'impianto filtrante tipico della prima versione della LI 125-150.

Lambrettotecnica

L'accensione nelle Lambretta

a cura di Alfredo Ponzoni (socio n° 574)

Nel numero precedente ho cercato di spiegare i principi teorici dell'accensione ora passiamo alle spiegazioni pratiche per ottenere che la scintilla scocchi al momento giusto. La prima cosa da fare è determinare con la massima precisione possibile il punto morto superiore, non allarmatevi, i defunti non c'entrano, si indica con questo termine il momento nel quale il pistone risalendo all'interno del cilindro, spinto dalla biella, si avvicina al massimo alla testata per poi invertire il movimento e cominciare a scendere. Tre sono i metodi che è possibile seguire per determinare detto punto; la precisione con cui il P.M.S. (sigla che sta per punto morto superiore) viene determinato, dipende da quale dei tre metodi si utilizzerà. Ognuno di questi metodi è caratterizzato da una più o meno grande rapidità di esecuzione.
Comincerò con l'indicare le operazioni che è necessario fare indipendentemente dal metodo scelto.

Operazioni comuni ai tre metodi

Togliere, se necessario, la pedana (in certi casi il carburatore per accedere a una vite) e quindi il convogliatore dell'aria di raffreddamento ed infine, se esiste il coperchietto parapolvere rimuovendo prima la molla di fermo e facendolo ruotare per svincolarlo dai tre incastri; nelle Lambretta non carenate è sufficiente togliere il coperchio del volano per averlo in bella vista e poterlo ruotare con le mani.

Metodo più rapido ma meno preciso, non sono necessari particolari strumenti

Togliere la candela, introdurre nel foro un cacciavite tenendolo con una mano, con l'altra fare ruotare il volano lentamente finché il cacciavite viene spinto fuori dal pistone che sta salendo; attenzione, se si avvertono degli impuntamenti nella rotazione muovere il cacciavite con delicatezza e riprovare a ruotare. Ad un certo punto si avverte che facendo una leggera forza sul cacciavite, continuando a far ruotare il volano nello stesso senso, il cacciavite comincia a rientrare nel foro della candela; invertire il senso di rotazione e ricomincerà ad uscire per poi rientrare, riinvertire la rotazione fino a che muovendo avanti ed indietro il volano per pochi gradi con la mano appoggiata sul manico del cacciavite si riesce a determinare la posizione di fuoriuscita massima del cacciavite. A questo punto si possono fare con un pennarello indelebile, o della vernice o con un bulino due segni corrispondenti, uno sulla periferia del volano ed uno sul carter. Come punto di riferimento sul carter si può adottare il foro di una vite od una nervatura della fusione. La corrispondenza dei due segni indica il P.M.S.

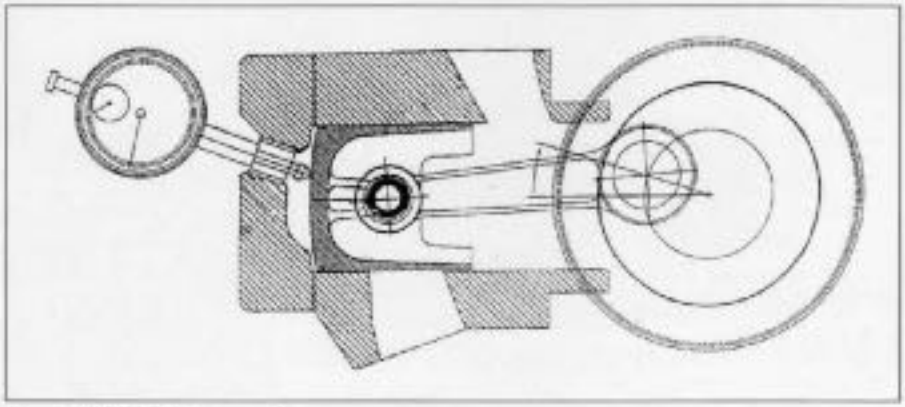
Metodo meno rapido ma più preciso che comporta la facile costruzione di un attrezzo

Costruzione dell'attrezzo molto semplice ed economica:
prendere una vecchia candela a filetto lungo o corto a seconda del tipo che monta la vostra Lambretta. 1) Con una lima o un seghetto o una mola oppure sul tornio asportate la parte di ferro ribordato (appena sopra l'esagono) che tiene in posizione l'isolante in ceramica. 2) Tagliate con un seghetto l'elettrodo di massa della candela, con un punzone ed un martello battete sull'elettrodo centrale della candela fino a quando tutto l'isolante si stacca e si sfila dalla parte metallica. 3) Filettare internamente con un maschio da 10 MA la parte metallica. 4) Acquistare una vite a testa esagonale da 10 MA lunghezza 80 mm. 5) Arrotondare con la mola o la lima l'inizio della filettatura della vite ed avitarlo nel pezzo di candela fino a che fuoriesca di circa 10 mm.

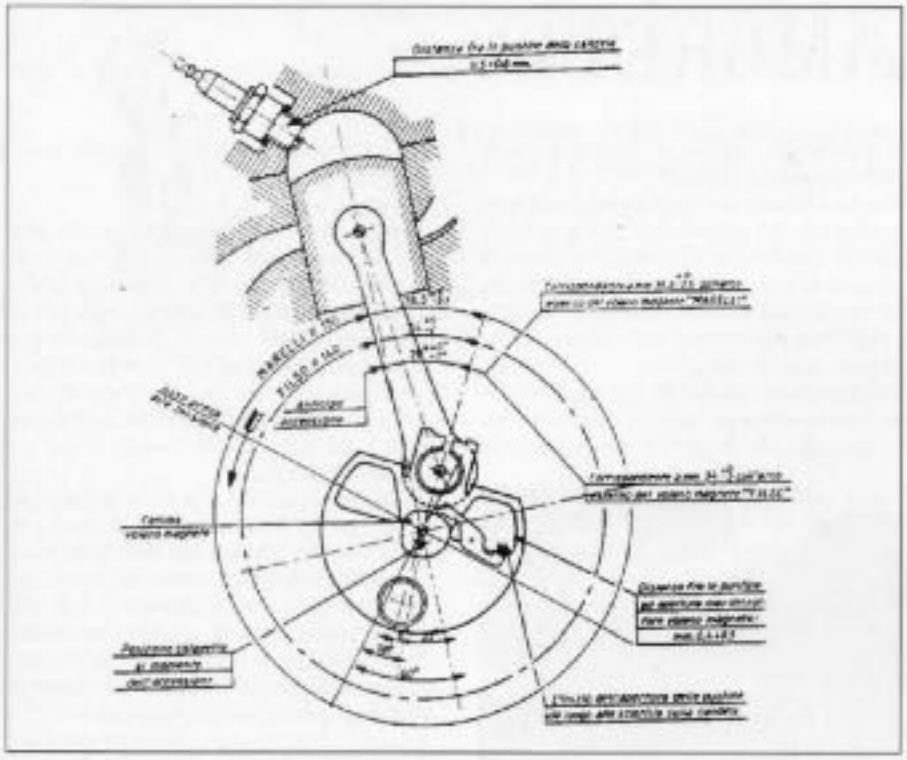
Uso:
avvitare l'attrezzo nel foro della candela fino in fondo, far ruotare il volano fino a quando si sente che la rotazione è impedita, se ciò non dovesse avvenire avvitare la vite dell'attrezzo di qualche giro e riprovare e fare due segni corrispondenti sul carter e sul volano per determinare il punto di arresto, ruotare il volano di poco meno di un giro nel senso opposto finché avviene l'arresto, ruotare il volano di poco meno di un giro nel senso opposto finché avviene l'arresto, segnare il volano in coincidenza del segno appena fatto sul carter. Avremo così due segni sul volano, verificare che la loro distanza non superi i 40 mm misurati sulla periferia; se ciò avvenisse, svitare la vite dell'attrezzo di circa un giro, cancellare i segni sul volano e ripetere le operazioni sopra descritte fino ad ottenere i segni ad una distanza inferiore ai 40 mm. Ripetere le operazioni per verificare l'esatta posizione dei segni. Fate un segno permanente (bulino o vernice) nel punto che sta esattamente a metà distanza tra i due segni. Svitare l'attrezzo dal foro della candela. Quando il segno di bulino è in corrispondenza del segno sul carter siamo con esattezza al punto morto superiore.

Metodo di estrema precisione che necessita di un comparatore centesimale e di un apposito attrezzo ma non è applicabile su tutte le Lambretta, per ragioni di ingombro

Il comparatore è uno strumento di misura (praticamente un orologio che misura



Controllo dell'anticipo con il comparatore.



Messa in fase accensione relativa ai modelli 125D-LD 1952-1955.

i centesimi di millimetro) si trova facilmente dai Polacchi a tutti i mercatini al costo di una ventina di mila lire.
L'attrezzo è costituito da un tubo, da una parte filettato come una candela e dall'altra ci si può fissare il comparatore; all'interno del tubo scorre tenuta da una molla un'astina che fuoriesce di alcuni millimetri dalla parte della filettatura e dall'altra va a contatto del pistoncino tastatore del comparatore.
L'attrezzo si può acquistare dai ricambisti o nei negozi che vendono attrezzature per officine.

Uso:
Montare detto attrezzo al posto della candela, fissare nell'apposita sede il comparatore fino a che il tastatore va a contatto dell'astina e la lancetta si comincia a spostare.
A questo punto far ruotare il volano fino a quando il pistone, premendo sull'astina fa muovere la lancetta del comparatore che continuerà a girare per poi ad un certo punto, invertire il movimento. Il punto di massima deviazione della lancetta indica il punto morto superiore: muovendo di pochissimo il volano avanti ed indietro si riesce a individuare la posizione con la massima esattezza, non resta che segnare volano e carter come più sopra indicato.
Se abbiamo, per altri motivi, la testa smontata è sufficiente costruire una staffa che fissata a due prigionieri opposti del cilindro porti in un foro centrale il comparatore bloccato da una vite.
Possiamo ora determinare il P.M.S. come appena sopra indicato.

Nel prossimo numero parleremo della registrazione della distanza dei contatti e della regolazione dell'anticipo.

NOTIZIARIO Lambretta

Il mercatino

a cura di Orietta Manfrin (socio n° 333)

MERCATINO LAMBRETTA

1) VENDO ricambi vari per Lambretta LI 3ª serie. Davide 02-3270101 ore serali.

2) VENDO due telai Serveta e ricambi vari sia per Serveta che per Innocenti serie LI. Stefano 02-33603720

3) VENDO Lambretta 150 DL in ottime condizioni di conservazione e funzionamento. Accessoriata alla moda inglese, documenti regolari. Gianni 02-512647 ufficio

4) CERCO Manuali di officina, Depliant, Notiziari Lambretta. Sergio 02-72004602 ore ufficio

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

6) CERCO Cartello Lambretta Innocenti Azzurro e cataloghi originali a prezzi onesti. Roberto 02-2152006 ore serali

7) VENDO Lambretta 150 Special già verniciata e con il motore nuovo da rimontare. Marco 02-9810782

8) CERCO Orologio originale tondo con fondo verdino per la Lambretta 150 LD. Vittorio 02-9532043

9) VENDO Collezione Lambretta comprendente 20 modelli dal 1949 al 1968. Maurizio 02-9659425 uff. 0337-312910 portatile

10) VENDO Lambretta 125 LD con avviamento elettrico. Completa anche di presa batteria, da restaurare, solo targa. Tel. 045-7211211 ore pasti.

11) VENDO Lambretta 125 LD con documenti regolari , restaurata. Tel. 0429-709614

12) VENDO Lambrettino 49. Tel. 0541-636063

13) VENDO Lambretta 125 D con targa. Tel. 0577-980974

14) VENDO Lambretta 50 junior e diverse 125-150 LI senza documenti. Tel. 021-9160857 ore serali

15) VENDO Lambretta LI 125 S, 150 LI, 150 SX senza documenti, ottime per ricambi. Tel. 02-4814646

16) VENDO Lambretta 125 B in buono stato di conservazione con documenti. Tel. 0774-312093 ore ufficio

17) VENDO Lambretta LI 150 '59 senza documenti e LUI 50 '68. Tel. 0330-715379

18) VENDO Watsonian Bambini sidevar con attacchi per Lambretta da restaurare. Alan (Yorks) Tel. 0044-1405-765942

19) VENDO Lambretta Vega colore oera in ottime condizioni, con filtro originale. 300 Sterline. Andrew Tel. 0044-181-3995575

20) VENDO Lambretta 125 LI II serie 1960 in discrete condizioni con documenti regolari. Zanella Dario Via Collareo 7/c 36015 SCHIO (VI)

21) CERCO coperchietto per serratura o serratura completa per il bauletto di una Lambretta 125 D;
inoltre VENDO ricambi usati (in ottimo stato) per Lambretta LD '55. Luca 0933-941496 0933-946941

VIAGGI IN LAMBRETTA

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

Grazie !

L'appello lanciato nel primo numero del notiziario Lambretta affinché i soci partecipassero attivamente inviando testimonianze e relazioni di viaggi e raduni svolti in Lambretta, ha fatto riscontrare un notevole successo, cosicché a partire da questo numero il nostro notiziario si arricchisce di una nuova appassionante rubrica, dedicata ai raid leggendari d'un tempo o ai lunghi viaggi intrapresi ai giorni nostri con i mitici mezzi a due ruote della casa di Lambrate.
Vorrei scusarmi fin d'ora con quanti hanno inviato del materiale e poi non lo vedranno pubblicato in tempi brevissimi. Il criterio per la pubblicazione dipende dagli argomenti trattati nello scritto, dalla lunghezza del testo e dalla disponibilità di immagini da correlare.
Per incominciare qui di seguito Vi riporto, senza cambiare una virgola, una breve cronaca del leggendario raduno di Barcellona del 1961 inviataci dal socio Cascione Leonardo di Matera.
La parola a Leonardo:
Quella del viaggio a Barcellona con una Lambretta è stata una esperienza indimenticabile. Avevo 26 anni, mi ero appena sposato e avevo già avuto il mio primo figlio. Da sempre ho avuto la passione per le motociclette e decisi di non farmi sfuggire l'occasione del raduno internazionale dei lambrettisti a Barcellona, in Spagna, fissato per il 3 e il 4 di Giugno di un ormai lontano 1961.
Partii con una 125 LI 1a serie prestatami da un amico. Era un mezzo di poco più di un anno di vita, ma provvidi lo stesso a revisionarla per non avere sorprese durante il viaggio. L'appuntamento degli italiani era fissato per il 1° giugno a Sanremo.
Partii il 26 maggio dalla mia cara Matera, la città degli ormai noti Sassi e mi trovai a Sanremo puntuale all'appuntamento.
A lasciare i patri confini fummo in circa 2 mila lambrettisti.
Qualcuno mollò per strada , ma in moltissimi riuscimmo a superare la pioggia battente che ci colse a Ventimiglia o il dolore lombare che personalmente patii a Montpellier, dove con il riposo superai quello che in gergo si chiama "il sedere della scimmia".
Arrivammo nella capitale della Catalogna il 3 alle prime ore del pomeriggio. I lambrettisti spagnoli, alla guida delle loro "Servetas" ci accompagnarono agli alberghi, dove apprendemmo che eravamo in oltre 5 mila scooteristi a sfilare per le vie di Barcellona .
La sera fummo ospiti del generalissimo Franco ad una cena d'onore nel parco di Montjuic, alla presenza del presidente del Lambretta club d'Italia Gigi Villoresi. Il giorno dopo ci fu la grande sfilata.
Dalle Ramblas, alla Cattedrale alla Sagrada Famiglia, passando per le strade principali di Barcellona festeggiati ed applauditi da una folla strabocchevole, raggiungemmo il monte Tibidabo, dove ogni rappresentante regionale ricevette un trofeo ricordo: un toro Miura infilzato da un "estoque". Il giorno successivo ripartimmo alla volta di Sanremo dove il gruppone italiano si sciolse per le singole destinazioni. Ritornai a Matera il 12 giugno.
La 125 LI? Perfetta. Non mi diede nessun problema. Non cambiai nemmeno la candela. Avevo percorso oltre 4 mila chilometri e non di autostrada. Roba d'altri tempi. Ora ho 60 anni e scorrazzo per la Basilicata con una Lambretta D del 1952.

Leonardo Cascione





Sopra: il nostro Leonardo durante la lunga trasferta.
Sotto: l'originale ricordo della manifestazione spagnola.

Notizie dal mondo

a cura di Marco Micali (socio n° 680)



Benvenuti nella consueta rubrica di informazioni riguardanti i nostri amici lambrettisti nel mondo!

Una gradita sorpresa è stata la simpatica lettera di Gerrit-Klaas, socio del LC Netherlands, che svela l'interrogativo rimasto per molto tempo senza risposta:
"Quale impiego dovrebbe avere il prototipo di Lambretta DL a tre ruote?"

Gerrit scrive:
" ... Nel giugno 1995 mi telefona un signore di nome Mursito. Egli è indonesiano e lavora all'ambasciata indonesiana a The Hague in Olanda. Da altri soci del LCN ha appreso che ho una buona conoscenza di scooter, specialmente della marca Innocenti-Lambretta, e che quindi potrei informarlo in modo completo su questo amato scooter.
Al termine del colloquio gli prometto di spedire una copia dell'opuscolo "het Lambretta boek" ed uno del "het Vespa boek" in cambio di un favore: spedirmi alcune fotografie degli scooter esistenti e circolanti in Indonesia.
Mr. Mursito, essendo un uomo di parola, mi fa pervenire già ad agosto un calendario del 1995 della Vespa indonesiana, due fotografie di scooter Innocenti Lambretta ed una fotocopia di un articolo su questi scooter pubblicato in un giornale indonesiano nel 1992.
Sono stato molto fortunato!





A sinistra: il Trilambretta recuperato all'interno dello stabilimento Innocenti, si caratterizza per l'elegante disegno dello scudo paragambe.
A destra: l'esemplare trovato dal sig. Mursito in Indonesia è stato ampiamente modificato per adattarlo alle esigenze locali.

Grazie a questo articolo e ad altre informazioni, ho scoperto che un certo numero di scooter DL sono stati costruiti all'inizio degli anni 70 per il mercato indonesiano con la funzione di riksha (taxi locale a tre ruote), nella città di Jakarta.
Credo che le modifiche degli scooter siano state fatte in Indonesia.
Nel luglio 1995, quando Mr. Mursito visitò la città di Jakarta, trovò per caso le ultime due Lambretta-riksha sopravvissute e le acquistò immediatamente per la sua collezione/museo di Lambretta in Indonesia. Di una di queste due Lambretta-riksha gli fece una fotografia che ora vi mostro.

Dopo la prematura scomparsa dell'indimenticabile lambrettista Alan Godden, il LCGB assegna d'ora in poi un trofeo che rimette in palio ogni anno con titolo di custodia ed un trofeo definitivo (copia dell'originale) durante ogni Euro Lambretta Jamboree.
La commemorazione/trofeo viene assegnata alla più vecchia Lambretta partecipante, ma guidata sin dal luogo di provenienza dal conducente. Il trofeo rappresenta uno scudo di legno, sulle cui placche verranno incise ogni anno i dati del vincitore.
Il detentore del trofeo riceverà inoltre una copia dell'originale, mentre lo scudo originale deve essere riconsegnato ogni anno, affinché venga nuovamente assegnato ad un altro "Lambrettista".

L'idea sopra descritta vuole essere un duraturo ricordo di un uomo che andava ovunque con la sua Lambretta modello B e che provava un'immenso piacere nel guidarla, specialmente durante gli annuali Jamboree, perché aveva sempre il corretto "Lambretta feeling".

LAMBRETTA YESTERDAY

In questo numero vorrei presentarVi un socio che tanto si sta dando da fare per aiutarci ad organizzare il raduno locale di Asti del 13 / 14 Luglio.
Si tratta dell'amico Carlo Nano di Costigliole d'Asti che qui vediamo in sella ad una LD 150 del '57 a Govone d'Alba in occasione di una visita ai parenti. Questa, ci ha spiegato Carlo, è stata la prima Lambretta del papà Giuseppe che spesso lui prendeva per fare dei giri quando il padre "faceva la vigna".





Questa bella bambina è ora una distinta signora che, dopo tanti anni, ha deciso di cedere la sua amata Lambretta A al nostro socio Giudici. Un grazie a nome del Club per aver mantenuto sempre in perfetta efficenza questo importante cimelio storico.

LAMBRETTA QUIZ



Eccovi la soluzione del primo Lambretta Quiz:

1) I lambrettisti italiani che parteciparono al Rally di Barcellona del 1961 furono 356
2) Le Nazioni presenti erano 13
3) Il Presidente in carica era Gigi Villoresi

Tra le risposte pervenuteci in segreteria quattro erano esatte; si è deciso, perciò, di effettuare un sorteggio per destinare il premio.
Il fortunato e bravo socio che ha vinto la polo in cotone con ricamato il marchio del Club è (rullo di tamburi) Oliviero Aldo di Torino.
Ma ora tutti pronti per il prossimo esame!

Lambretta Quiz N. 2

La Lambretta 150 LD è stata una delle serie meglio riuscite della produzione Innocenti degli anni cinquanta; ne sono state costruite nelle diverse versioni oltre 228.000 nei 4 anni di costruzione dalla fine del 1954 alla metà del 1958.
Vogliamo sapere:
1) Quanti e quali tipi di silenziatori sono stati adottati nel corso della produzione.
2) Quanti e quali colori sono stati utilizzati per la fintapelle dei sedili.
3) Quanti e quali tipi di manopole sono state montate.

Il premio in palio per la soluzione di questo difficile Quiz sarà una video cassetta "Lambretta Story" prodotta dalla Giorgio Nada Editore.

a cura di Orietta Manfrin (socio n° 333)

GLI APPUNTAMENTI DEL LAMBRETTA CLUB D'ITALIA

Programma Raduno Nazionale Lambretta Assisi

24/25/26 MAGGIO 1996

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

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

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

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

Programma Raduno Internazionale in Olanda

21/22/23 GIUGNO 1996

Quest'anno il Jamboree Internazionale Lambretta si svolgerà in Olanda e più precisamente a Wanroij, piccola cittadina situata al sud del paese vicino alla città di Ockenburgh.
Il Lambretta Club d'Italia sarà come sempre il rappresentante ufficiale dell'Italia all'importante avvenimento.
Ci rendiamo conto che il trasferimento è particolarmente impegnativo, ma sarebbe una bella cosa se la partecipazione dall'Italia fosse almeno quanto quella di Strasburgo di un anno fa.
Sono previste due diverse possibilità per il viaggio: la prima è in sella alla Lambretta con partenza il giovedì mattina e la seconda con dei furgoni attrezzati il venerdì mattina.

Il programma della manifestazione prevede:

Venerdì 21/6 arrivo dei partecipanti, Lambretta Market, giochi di gruppo e alla sera grigliata in compagnia.

Sabato 22/6 partenza per un giro turistico alla scoperta delle terre olandesi e alla sera gran galà con spettacoli folcloristici.

Domenica 23/6 gare di abilità in Lambretta e premiazione.

Il costo dell'iscrizione è stato fissato il 125 Fiorini Olandesi che al cambio attuale è circa di Lire 120.000.
Termine ultimo per inviare le iscrizioni è il giorno 1 Giugno.
Per eventuali informazioni potete telefonare al numero 02 95320438.
L'Olanda ci aspetta numerosi all'importante evento, non mancate!!!

Programma Incontro Lambrettistico Città d'Asti

13/14/ LUGLIO 1996

SABATO 13

ore 8-50, 10-30 iscrizioni in piazza San Secondo
ore 11.00 partenza per il giro turistico della città e visita agli stabilimenti alimentari "Sanfa".
ore 13.00 pranzo convenzionato presso il self-service
ore 15.00 continuazione giro turistico.
ore 16.00 gara di abilità (ginkana) in Piazza Campo del Palio.
ore 18.00 premiazione ginkana.
ore 18.30 ritorno in Piazza San Secondo e visita guidata a piedi ai monumenti cittadini.
ore 20.00 partenza in Lambretta per il C.D. Club dove sarà possibile un bagno in piscina, quattro salti in discoteca e una spaghettata in allegria.

DOMENICA 14

ore 8.30-10.00 proseguimento iscrizioni in Piazza San Secondo
ore 10,00 partenza per un giro turistico di 60 Km circa nell'entroterra astigiano con visita alle rinomate Cantine Gancia nella cittadina di Canelli.
ore 12,30 pranzo collettivo al Castello di Costigliole d'Asti
ore 15,30 partenza per il rientro ad Asti previsto per le 16,15
ore 16,30 premiazioni e saluti di commiato

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

1° Raduno delle Ciliegie organizzato dal Lambretta Club Emilia-Romagna

Venerdì 31 maggio	ore 15.00	Apertura iscrizioni presso il Centro Nuoto Intercomunale di Vignola (Modena) in via Portello N° 2.
	ore 19.30	Spaghettata offerta dal Club.
Sabato 1 giugno		Colazione offerta dal LCER.
	ore 10.00	Riapertura iscrizioni.
		In giornata: Mostra scambio Lambrettistica.
	ore 17.15	Visita guidata al Castello di Vignola.
		Serata libera con possibilità di discoteca.
Domenica 2 giugno	ore 8.45	Riapertura iscrizioni.
	ore 10.30	Sfilata per le vie di Vignola e Gita a Marano con rinfresco offerto dal Comune.
	ore 12.30	Pranzo a prezzo convenzionato (L. 15.000).
		Dopo pranzo: Premiazioni.

Iscrizione L. 12.000. *Per informazioni:* Galli tel. 051/753272 - Battaglini tel. 051/344105 - Montorsi tel. 059/765581.

Programma Raduno Cannes

28 LUGLIO 1996

Dalle 8.00 alle 11.00	Arrivo dei partecipanti a Roquebrune Village. Visita del castello medioevale e del villaggio.
Dalle 11.00 alle 12.00	Giro attraverso Roquebrune Cap Martin.
Dalle 12.30 alle 13.00	Aperitivo in piazza del mercato - Carnolès.
Dalle 13.00 alle 15.00	Colazione.
Alle 15.30	Raduno dei veicoli per un percorso nell'ambito comunale in direzione Oliverale di Cap Martin.
Alle 16.15	Consegna dei premi e aperitivo in presenza del Sindaco e dei rappresentanti il Consiglio Municipale di Oliverale di Cap Martin. / Per i partecipanti interessati: ad arrivare a Roquebrune Cap Martin il sabato 27 luglio: possibilità di visite in gruppo di Monaco e dintorni con pernottamento (a carico dei partecipanti). Ricovero coperto e vigilato per i veicoli durante la notte del sabato 27 luglio (contattare il corrispondente locale: André Mazzoni - Tél. 93 57 06 58).

Partecipazione: 80 Franchi a persona per il pranzo delle 13, gli aperitivi sono offerti. Possibilità di presentare uno o più veicoli.

NOTIZIARIO Lambretta

Vita di Club



Finalmente si mangia! Raduno di Erba 1995



Raduno internazionale in Olanda 1991



Gita a Mantova



Tutti insieme a Firenze per il Raduno Nazionale del 1993



Un nostro lontano simpatizzante Felipe Garcia Gonzalez di Varadero - Cuba