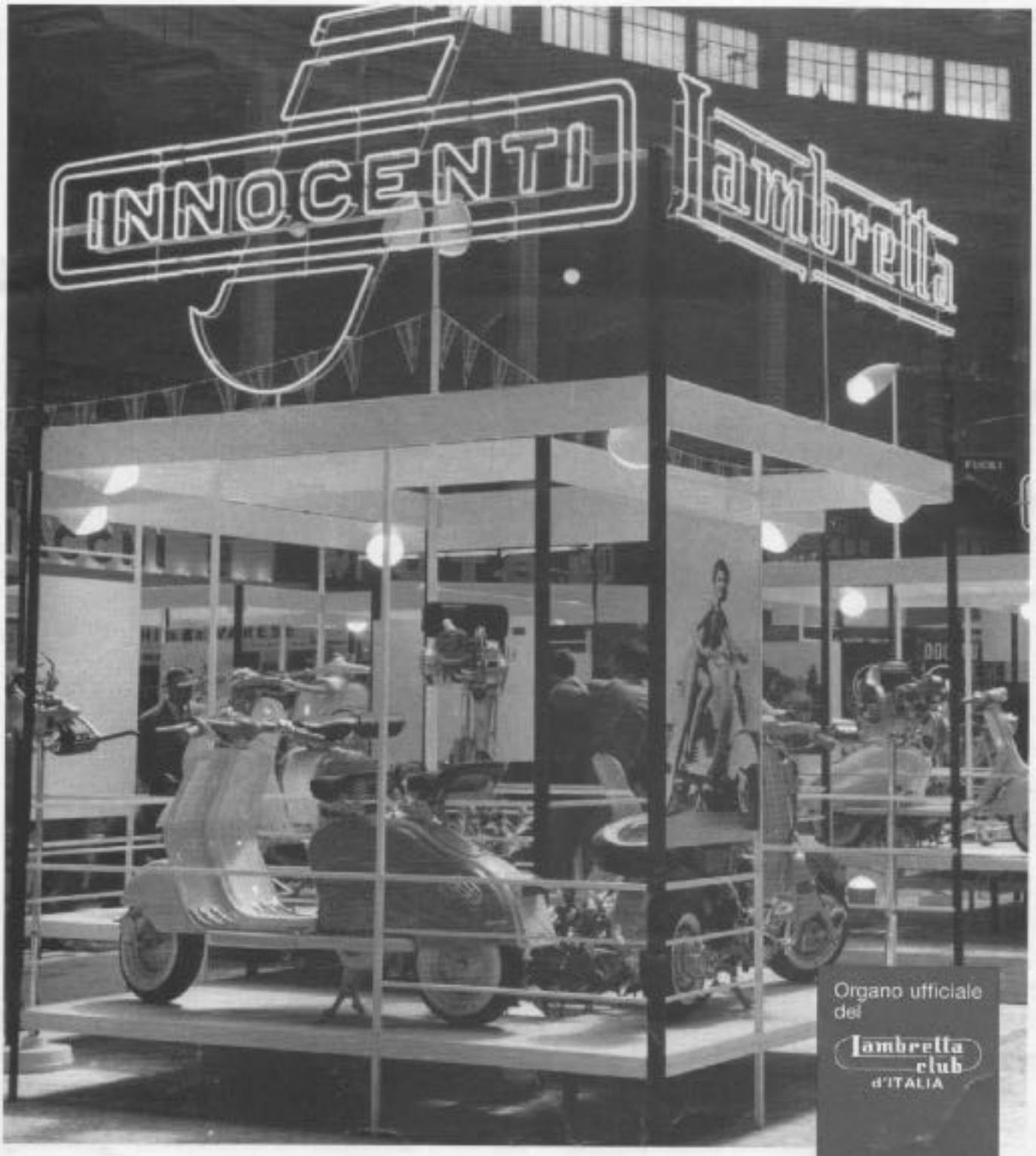
Lambretta
WWW.LAMBRETTA-CLUB.ORG.UK

INNOCENTI

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 1 - Numero 3 Luglio-Settembre 1996



Organo ufficiale del
Lambretta club d'ITALIA

Editoriale/Sommario

Sono da poco terminate le prime manifestazioni Lambrettistiche di fine primavera ed è già ora di tirare le somme di questi importanti avvenimenti.
Il nostro più importante raduno di quest'anno era certamente il Raduno Nazionale di Assisi a fine Maggio.
L'appuntamento era particolarmente atteso dalla direzione del Club in quanto, data la posizione centrale dell'Umbria, si prevedeva una massiccia affluenza da tutte le regioni che confinano con questa meravigliosa terra.
Le aspettative non sono andate deluse, e nei due giorni della manifestazione ben oltre 80 Lambrettisti hanno avuto modo di apprezzare le bellezze artistiche e storiche del comprensorio Perugino ed Assisano.
Peccato per i soci degli altri Lambretta Club Italiani che, all'infuori dell'amico Armando Dammicco del Lambretta Club Milano, hanno disertato in massa la manifestazione perdendo così l'opportunità di conoscere più a fondo questa incantevole provincia. Durante i due giorni del raduno abbiamo avuto la possibilità di visitare, assieme ad una guida turistica di rara simpatia, il centro di Perugia, Il Museo del vino di Torgiano, la Porziuncola e l'Eremo delle carceri dove San Francesco d'Assisi soleva meditare in preghiera.
Una particolare nota di merito va sicuramente al nostro socio Sergio Sciarpetti che si è dimostrato un eccellente organizzatore e un ottimo albergatore!

Non meno importante è stata la nostra presenza al Jamboree Europeo Lambretta svoltosi in Olanda a metà Giugno.
Forte di 23 iscritti il Lambretta Club d'Italia ha riscosso un'accoglienza calorosa e fraterna da tutti i Club internazionali pervenuti; la nostra socia Susanna Graupner, fresca di matrimonio con Sergio Ferrari, ha conquistato l'ambito titolo di Miss Lambretta 1996 nella gara di tiro col fucile mentre una particolare segnalazione va a Matteo Calvio che ha effettuato tutta la trasferta dall'Italia all'Olanda e viceversa in sella alla sua fida Lambretta 150 LI Special.
Durante la premiazione il Lambretta Club d'Italia ha offerto agli amici Olandesi un trofeo dell'amicizia e a tutti i presidenti dei Club il libro sulla storia della Lambretta.
Ed ora una buona notizia che vi farà sicuramente piacere: il Lambretta Club d'Italia ha superato la quota di 230 soci e stiamo per avvicinarci ai 240!!!
Questo notevole successo ci incoraggia sempre di più a lavorare con entusiasmo alla direzione del Club e ci conferma che la strada che abbiamo intrapreso è quella giusta. Vi ricordo sempre la nostra più completa disponibilità ad accettare consigli o aiuti da tutti i soci; se avete qualche idea telefonateci e venite a trovarci il primo venerdì di ogni mese alle ore 21 presso la nostra sede a Sesto San Giovanni Via San Francesco d'Assisi 10 (MI).

Il Presidente Vittorio Tessera (socio n° 111)

Sommario

Editoriale	2
Lettere nel bauletto	3
Manifestazioni e Raduni	4
La mia collezione	6
Lambretta al microscopio	8
Custom... che passione!	10
Viaggi in Lambretta	12
Lambrettotecnica	13
Lambretta yesterday	14
Lambretta Quiz	14
Gli appuntamenti	15
Il mercatino	15
Vita di Club	16



NOTIZIARIO Lambretta

LETTERE NEL BAULETTO

a cura di Alberto Gasparri (socio n° 600)

In riferimento all'articolo pubblicato su "MOTOCICLISMO D'EPOCA" anno 2 numero 2 nel quale si informa che è disponibile presso la Vostra sede il "NOTIZIARIO LAMBRETTA", vorrei sapere se è possibile avere il notiziario per posta (pagandolo alla consegna), se è possibile fare un abbonamento per ricevere sempre la rivista e per ultimo se c'è una remota possibilità di fotocopiare i notiziari in Vostra dotazione dal 1949 al 1964.
Chi vi scrive è un giovane lambrettista felice possessore di una fiammante 125 D.

Tanti auguri lambrettistici !!!!

Corrado Delmonte - Via San Felice, 69 - 47040 Montefiore Conca (RN)

Caro Corrado, prendo spunto dalla tua lettera per spiegare con che spirito e che intenti è rinato il NOTIZIARIO LAMBRETTA.
Innanzi tutto non potevamo non ascoltare i soci o semplicemente i simpatizzanti del nostro amato scooter quando lamentavano la scarsa informazione che ruotava intorno a tutto quello che era inerente il Club (raduni, gadgets, tecnica, viaggi particolarmente impegnativi, ecc....)
Effettivamente le pagine riservateci dalla pur valida rivista SCOOTER MAGAZINE erano un po' pochine e soprattutto costringevano i lambrettisti, in taluni casi, alla lettura di pochi fogli in quanto non interessati ai rimanenti servizi che proponevano mezzi "da fantascienza".
Ci è sembrato poi di poter fare cosa gradita riproporre una rivista che ha fatto la storia dello scooter in Italia e che potesse coinvolgere più direttamente gli appassionati ed i simpatizzanti.
Tutto questo al prezzo di notevoli sforzi da parte di tutti, sforzi che comunque ci vengono quasi quotidianamente compensati dagli apprezzamenti e dall'interesse mostrato in questi primi mesi di vita.
Il NOTIZIARIO LAMBRETTA nasce come organo ufficiale del Lambretta Club d'Italia e, come tale, viene inviato trimestralmente ai Soci che possono sempre partecipare attivamente alla stesura dello stesso inviando lettere, documenti, annunci, fotografie e tutto ciò che pensano possa essere di interesse comune.
Ciononostante, a seguito di numerose richieste come la tua, ed in considerazione della giovane età della nostra rivista, è stato deciso per quest'anno di soddisfare le esigenze anche dei non Soci, inviando per contrassegno postale i numeri arretrati al prezzo di L. 5.000 cadauno.
Per quanto riguarda l'invio di fotocopie dei NOTIZIARIO LAMBRETTA dal 1949 al 1964 il Club dispone di tutti i numeri nel proprio archivio ma procedere alle fotocopie di tutti i fogli rappresenta un grosso problema in termini di tempo e costo; è invece possibile provvedere all'invio di qualche servizio di particolare interesse.
Augurandomi di esserti stato sufficientemente d'aiuto e sperando di poter vedere la tua fiammante 125 D ad uno dei nostri prossimi incontri, cordialmente ti saluto.

Spettabile LAMBRETTA CLUB D'ITALIA, mi permetto con la presente di sottoporre all'attenzione dei soci la vendita di una Lambretta LI 125 del 1960 di mia proprietà.
Tale mezzo è in discrete condizioni di conservazione con tutti i documenti in regola e tasse di proprietà pagate.
Se qualcuno di Voi fosse interessato al possesso di tale mezzo sarò ben lieto di fornire ulteriori informazioni e di farlo visionare.
Approfitto inoltre della Vostra disponibilità per chiederVi, se possibile, una scheda tecnica che riassuma le caratteristiche e prestazioni del mezzo in oggetto.

In attesa di un Vostro gradito riscontro distintamente vi saluto.

Zanella Dario - Via Collareo 7/c - 36015 SCHIO (VI)

È sicuramente anomalo inserire lettere come la tua nella mia rubrica, in quanto sarebbe forse stato più giusto pubblicarla nella pagina relativa alle richieste e/o offerte del mercatino.
Ho comunque ritenuto importante dedicarle spazio in questa mia pagina in quanto una delucidazione in merito alle caratteristiche tecniche della Lambretta LI 125 da te, almeno per ora, posseduta è di sicuro interesse per molti appassionati Lambrettisti tuttora possessori di questo modello particolarmente robusto ed affidabile.

Presentata in anteprima presso i saloni dell'agenzia Minerti di Milano, la Lambretta LI 125 seconda serie veniva dotata, in osservanza al nuovo codice della strada, del dispositivo di stop comandato da un interruttore posto sotto il pedale del freno e, al contrario della serie precedente, con il contachilometri montato di serie (sulla Lambretta LI 125 prima serie era possibile avere tale strumento solo facendone richiesta).
Le migliorie meccaniche riguardano il gruppo termico, con un pistone dal mantello più lungo per eliminare lo scampanio a freddo e con un imbiellaggio che adotta gabbie a rullini sia al piede che alla testa di biella.
L'enorme successo di vendita della seconda serie, costruita in oltre 270.000 esemplari (nelle due cilindrate classiche di 125 e 150 cc.) ha costretto le catene di montaggio dello stabilimento INNOCENTI ad un record difficilmente eguagliabile: ogni ora uscivano perfettamente assemblate ben 74 macchine !!!!!

Ma ecco a seguire indicate le caratteristiche tecniche:

Cilindrata: 123 cc.	Potenza: 5,2 cv.a 5.200 giri
Rapporto di compress.: 1:5,2	Miscela: 2%
Olio cambio: SAE 90	Cambio: a 4 velocità
Trasmissione: catena duplex	Pneumatici: 3,50 x 10
Freni: a tamburo	Peso: 104 KG
Consumo: 2,1 litri per 100 KM	Capacità serbatoio: 8,5 litri
Velocità massima: 77 KM/H	Impianto elettrico: 6 volts
Candela: 225-240 scala Bosch	

Con la speranza di essere stato sufficientemente esauriente ti saluto e, chissà, l'aver letto alcune righe di storia riguardanti la tua Lambretta, potrebbe anche averti fatto ricredere circa i tuoi propositi di vendita.....

Spettabile LAMBRETTA CLUB D'ITALIA, Vi sarei grato se mi poteste confermare, così come sostenuto da un amico, che, intorno agli anni '50 vi fu un modello di Lambretta in grado di superare i 200 km/h.

RingraziandoVi fin d'ora per la disponibilità colgo l'occasione per complimentarmi per il Vostro Notiziario.

Claudio Amoruso - BRESCIA

Effettivamente, dopo mesi di ripetuti tentativi e di miglioramenti sia meccanici che aerodinamici, l'8 agosto del 1951 il pilota Ronnolo Ferri, sul tratto di autostrada Monaco-Inglostadt, raggiunse l'incredibile velocità di 201 km/h, con un prototipo mosso da un motore dotato di compressore volumetrico e avente una struttura completamente carenata con un coefficiente di penetrazione pari a poco più di 0,09.
In quell'occasione vennero conquistati ben 7 primati mondiali a dimostrazione dell'altissimo livello tecnico raggiunto dal Centro Studi Innocenti a soli 4 anni dal Suo debutto.

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

RADUNO AD ASSISI: SUCCESSO A TAVOLINO

Tradizione vuole che l'ultimo fine settimana di maggio è riservato al raduno nazionale del Lambretta Club d'Italia. L'edizione del 1996 si è svolta, come ampiamente pubblicizzato, in terra d'Umbria e più precisamente nella città che diede i natali al patrono d'Italia: Assisi.
La base operativa, per una questione logistica era a S. Maria degli Angeli. Qui l'amico Sergio, socio di lunga data e collezionista di scooter come in Italia se ne contano sulle dita della mano di un falegname, aveva già nei mesi precedenti contattato tutte le autorità locali, e, supportato dal Motoclub Assisano, organizzato i percorsi, le tappe di sosta e la guida turistica che ci ha egregiamente narrato le vicende storiche di Perugia, Assisi, Torgiano ed altre cittadine affascinanti che abbiamo visitato nelle giornate di Sabato e Domenica.



I radunisti non vedono l'ora di arrivare a Torgiano per sorseggiare le meraviglie di questa incantevole cittadina.



Il presidente del motoclub Assisano ci ha omaggiati di uno splendido piatto decorato a mano; arte particolarmente curata nella zona.

Per i quasi 80 iscritti, tutto sommato tanti, tenuto conto che nonostante la splendida giornata i lambrettisti dell'Emilia Romagna e della Toscana, hanno preferito non intraprendere lunghi viaggi di avvicinamento verso le località ospitanti il raduno, il programma era il seguente: per i milanesi arrivati in trasferta un breve tagliandino agli scooter, quel tanto che fa un po' sporcare le mani e un po' sentire pionieri. Poi tutti insieme la visita di Perugia con pranzo al sacco, visita guidata della città e sulla via del ritorno la tappa a Torgiano per la visita all'interessante museo del vino.
In questa occasione gli amici di Torgiano hanno dimostrato tutta la loro accoglienza con un banchetto di stuzzichini per rifocillarsi dagli ormai 40 chilometri che ci eravamo già lasciati alle spalle. Tra tutti troneggiava un bianco secco in bottiglie brinate che parevano un vero miraggio sotto il sole.
La sera la cena ha coinvolto tutti i presenti e durante la stessa è stata consegnata al nostro presidente una targa da parte dell'amico Edoardo di Livorno, che l'aveva ottenuta quale portabandiera del club durante un manifestazione di auto e moto d'epoca nell'ambito dei festeggiamenti dell'accademia navale.
L'indomani gita di trenta chilometri circa nei dintorni di Assisi con visita all'Eremo delle Carceri, e dopo tutti al ristorante per il pranzo finale. Il verde pergolato che ci faceva da tetto e il fresco rosso della casa, hanno contribuito alla simpatica atmosfera.
Dopo pranzo la premiazione, che per la prima volta vedeva una classifica suddivisa per categorie più numerose e specifiche. Quindi tanti premi per scooter di tutte le epoche e modelli. Degno di nota, il premio per il partecipante più anziano all'amico Ponzetti di Torino, del quale non sveliamo l'età, ma ci complimentiamo per lo spirito e la forma giovanile e allegra che ci porta a tutti i raduni.



Fantastico! Ad una LEI è andato il premio per il miglior LUI.

7° EUROPEAN LAMBRETTA JAMBOREE A WANROIJ

A dire il vero pochi sono stati i mulini a vento o i campi di tulipani che abbiamo incontrato sulla strada per Wanroij, cittadina circa 30 chilometri più a nord di Venlo, teatro del settimo raduno europeo di lambrettisti, ma sapevamo comunque di trovare divertimento e gioia con gli amici olandesi.
Il Lambretta Jamboree ha infatti un fascino tutto particolare che ti spinge a percorrere anche 2000 chilometri in un fine settimana, per ritrovarti in una grossa famiglia di lambrettisti, che ogni anno confluisce in un paese diverso per ritrovarsi tutti insieme. Ritrovare le amicizie lasciate un anno prima e raccontare in compagnia gli ultimi avvenimenti riguardanti, il più delle volte la Lambretta, è uno dei tanti motivi che raduna ogni anno più di trecento lambrettisti con le rispettive famiglie.
Quest'anno gli organizzatori olandesi si sono dati davvero da fare, infatti fino da venerdì il programma era ricco di avvenimenti che si concludevano con la grigliata della sera e il ballo dopo cena.
Sabato mattina ore 10.30, L'ora X. Più di trecento Lambretta prendono il via per il giro di quasi sessanta chilometri che ci porterà attraverso le locali campagne, nei paesi e cittadine vicine. Non è mancata la traversata di un canale con il traghetto, come la visita di una grotta che riproduce fedelmente quella più famosa di Lourdes, nel sud della Francia.
Per pranzo tappa in un ristoro in campagna con annesso tiro a segno, dove per l'Italia ha conquistato il primo premio femminile di tiro la nostra (neosposina) segretaria Susi, che è stata "incoronata" miss Lambretta 1996.
Al ritorno in campeggio a Wanroij, in suo onore, si sono esibiti i locali sbandieratori con la banda.
La serata ha trovato il suo punto forte nella cena, dopo la quale è stato assegnato il premio Mike Carlslake ad un concorrente olandese, mentre all'Italia è andato, per la prima edizione, il trofeo Alan Godden, in ricordo del nostro amico e socio mancato l'inverno scorso (vedi notiziario n° 1), che ogni anno premierà il raduniста proveniente da più lontano (in Lambretta!) con la Lambretta più vecchia.
Balli e musica fino a notte fonda hanno concluso la serata.
All'indomani: prima colazione, mercatino di gadgets, giochi a squadre e poi la premiazione vera e propria.
Sono stati premiati:
Un motofurgone FB in configurazione vendita gelati, una 150 D restaurata in un "estetico" bianco panna ed un capolavoro di elaborazione, di nome Streetfighter, del quale pubblicheremo un articolo in futuro sulla rubrica custom; per il momento vi anticipiamo solo due cosine: carrozzeria in fibra di carbonio e più di 160 chilometri orari di velocità massima.
Dei ben sette club italiani presenti è stato premiato quale più numeroso il lambretta club emilia romagna.
Per finire grazie a tutti e... arrivederci a Milano l'anno prossimo per il cinquantesimo anniversario della Lambretta.



Parte dei radunisti italiani in posa per la fotografia ufficiale in un prezioso momento di sole.

LA MIA COLLEZIONE

a cura di Sergio Ferraro (socio n° 518)

Il recente raduno nazionale organizzato ad Assisi dal Lambretta Club d'Italia mi ha dato modo di ammirare quella che è probabilmente la più importante collezione di scooter d'epoca esistente nel nostro Paese.
Fortunato proprietario di queste rarità è il nostro socio Sergio Sciarpetti, titolare con la moglie di uno degli alberghi più noti di Santa Maria degli Angeli, perennemente "invaso" da turisti di tutto il mondo in visita ai luoghi sacri dell'Umbria.
Proprio in un sotterraneo dell'albergo si trova la collezione, celata alla vista dei curiosi da una porta in legno che può essere facilmente scambiata con le ante di un armadio.
Devo confessarvi che varcandola mi sono venute le palpitazioni: non avevo mai visto tutti insieme così tanti scooter rari perfettamente restaurati o conservati.
La prima domanda che mi è venuto spontaneo porre a Sergio è in che modo abbia iniziato a collezionare scooter e perché.
"Ho iniziato circa tredici anni fà quasi per scherzo, mio zio però era titolare della Concessionaria Piaggio di Santa Maria degli Angeli e il mio papà aveva una Lambretta 125 D con la quale girava per tutta l'Umbria spingendosi spesso fino a Roma, c'era già quindi una certa tradizione di famiglia.
Io poi all'età di quindici anni comprai una Vespa 50 che utilizzavo per andare a scuola e girare con gli amici".
"Il primo scooter d'epoca che ho acquistato è stata una Vespa del 1955 che ho trovato a Terni in ottimo stato di conservazione, portatala a casa è bastata una bella lucidata per farla tornare splendente".
Si sa l'appetito vien mangiando e a quella prima Vespa si sono aggiunti tanti altri mezzi che per molti appassionati rimangono un sogno irrealizzabile.
Avete mai sentito parlare dell'Autoglider costruito in Inghilterra nel 1919?
Si tratta di una specie di monopattino con il motore sistemato davanti, collegato alla ruota per mezzo di una catena.
Io vi confesso che non ne avevo mai visto uno prima di vedere quello di Sergio: lo ha comprato da un collezionista di moto d'epoca alcuni anni orsono, ma la particolarità più strabiliante è che si trova in ottimo stato di conservazione ed è perfettamente funzionante.
Altri pezzi rarissimi sono il Volugrafo e il Velta, entrambi progettati dall'ing. Vittorio Belmondo e prodotti a Torino negli anni immediatamente precedenti lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale.
Il Volugrafo si trovava a Macerata presso un collezionista che però non sapendo bene di cosa si trattasse lo aveva appeso a una colonna del suo garage affinché occupasse meno spazio.
Il Velta proviene invece da Torino, sua città natale.
Per chi non lo sapesse questi due scooter, insieme al prototipo Fiat e al Simat, sono i primi mezzi di questo genere costruiti in Italia e hanno un valore storico ineguagliabile. Entrambi sono stati sottoposti ad un meticoloso restauro e vengono di tanto in tanto utilizzati dal loro proprietario in occasione dei raduni per moto d'epoca.
Ad una collezione tanto importante non potevano mancare la Lambretta A e la Vespa 98, capostipiti di due fortunatissime generazioni di scooter.
Di Lambretta A ve ne sono due esemplari: una "sella quadrata" numero di telaio 6355 recuperata da Sergio in pessime condizioni a Foligno, e una seconda serie "sella triangolare" proveniente da Roma dove il proprietario le riservava amorevoli cure. Pensate che è corredata di libretto e targa originali nonché del contratto di vendita, dei buoni per i tagliandi e del manuale di uso e manutenzione perfettamente conservati!
Alla Vespa 98 si aggiungono poi la già citata 125 del 1948, una analoga del 1949, una rara 125 U dotata di sidecar dell'epoca, la 125 del 1951, una GS fili esterni e due motofurgoni Ape di cui uno in versione "calessino" per il trasporto di persone in ottimo stato di conservazione.
Non mancano la versione sportiva 90 SS, piuttosto rara e l'ancora più rara 50 SS costruita esclusivamente per l'esportazione.
La raccolta di Lambretta comprende una 125 B restaurata, la 125 C trasformata all'epoca in tipo corsa utilizzando un serbatoio artigianale, una 125 D conservata, il modello E (prima Lambretta comprata da Sergio); una 150 LI seconda serie con sidecar.
Infine un LUI 75 SL dotato del sistema di lubrificazione separata denomina-



Il fortunato possessore d'una collezione unica in Italia.

NOTIZIARIO Lambretta

to "Lubematic", vera novità per l'epoca.
Se pensate che sia finita vi sbagliate, siamo arrivati appena alla metà della collezione.
Proseguiamo imbattendoci in due Rumi Formichino restaurati di cui uno in versione Bol d'Or, in un Motobi Catria, nel Guizzo costruito dalla Palmieri & Galinelli, nell'Aermacchi Brezza.
Troviamo poi un Bianchi Orsetto, due Laverda (un prima serie e un 48 quattro tempi due marce), un Gilera G 50, un Salsbury acquistato in Svizzera (uno dei tre esistenti in Italia).
Per acquistare un Piatti in condizioni originali il nostro amico è andato fino in Belgio, paese dove lo scooter inglese veniva assemblato su licenza.
L'esemplare di Sergio, di colore grigio, è nuovo di fabbrica e non ha percorso che pochissimi chilometri.
Accanto ad esso sono sistemati uno scooter Maico conservato, un Ducati Cruiser anch'esso conservato, un FM, l'Ambrosini Freccia, un Siam Ariete costruito a Reggio Emilia e l'Orix ideato dal famoso costruttore di biciclette Antonio "Tunin" Prina.
Di esso mi ha colpito particolarmente la linea della carrozzeria, simile alla fusoliera degli aerei da caccia degli anni '50.
La vicenda del ritrovamento dell'Arosio vale invece la pena di ascoltarla direttamente da Sergio: "Alcuni anni fa mi trovavo alla mostra scambio di Gambettola e passeggiando tra le file di bancarelle notai su una di esse la fotografia di uno strano scooter.



Lambretta C trasformata tipo corsa in stato di conservazione.

L'espositore mi disse che si trattava di un Arosio, che io per la verità nemmeno sapevo che esistesse, decisi tuttavia di acquistarlo "sulla parola".
Alcuni giorni più tardi seppi dal mio amico Vittorio Tessera che si trattava di uno degli scooter più rari costruiti in Italia nel dopoguerra e che nemmeno lui ne aveva mai visto uno".
Impressionante anche la raccolta di depliant originali, notiziari Lambretta e Vespa, cataloghi parti di ricambio e manuali d'officina nonché di cartelli segnaletici delle stazioni di servizio autorizzate e di quant'altro faccia riferimento al mondo degli scooter.
Si tratta di materiale molto spesso più raro degli stessi mezzi e qui ce n'è in abbondanza...
Eh sì ne è proprio valsa la pena di andare al raduno di Assisi...



Un'altra veduta degli scooter di Sergio Sciarpetti.

a cura di Vittorio Tessera (socio n° 111)



LAMBRETTINO 39 - SX AUTOMATIC

Ciclomotori senza fortuna

Verso la metà degli anni sessanta l'Italia è in pieno boom economico: palazzi che crescono come funghi, industrie che lavorano a ritmi serrati; i simboli del benessere sono ora alla portata anche delle famiglie più modeste: il televisore, il frigo, il telefono e, non ultima, la tanto sospirata automobile.



Un'interessante foto inedita di un esemplare di preserie del Lambrettino 39. Notare la forcella anteriore telescopica e il faro rotondo di generose dimensioni.

In poco tempo lo scooter perde buona parte della sua popolarità, duramente conquistata negli anni cinquanta servendo con umiltà e generosità il proprio padrone. Si è scoperto che è scomodo, che quando piove ci si bagna e che tutti i bagagli non ci stanno!

L'Innocenti, che aveva già intuito alla fine degli anni cinquanta questa tendenza impostando la produzione di una autovettura di media cilindrata, la A 40, decide di inserirsi in un settore che sembra mostrare un vivo interesse presso la clientela motoristica: il ciclomotore automatico.

Completamente a digiuno in tale mercato, la direzione dell'Innocenti non se la sente di iniziare da zero e preferisce appoggiarsi alla blasonata casa motociclistica Motom, che del ciclomotore è stata la mamma alla fine degli anni quaranta.

Pur partendo da una base già ampiamente collaudata, la nascita del Lambrettino è particolarmente travagliata: le prestazioni non soddisfano i progettisti e la carrozzeria non vuole saperne di trovare una forma gradevole. Finalmente, dopo innumerevoli collaudi e aggiustamenti estetici, al Salone di Londra del 1966 viene presentato in anteprima mondiale il nuovo nato in casa Innocenti: il LAMBRETTINO.

Caratterizzato da una linea alquanto spartana e decisamente modesta, il Lambrettino stenta a trovare quello spazio di mercato previsto, con molta dose di ottimismo dall'Innocenti. Inoltre le prestazioni del piccolo motorino da 39 cc sono eccessivamente scarse, le salite non sono il suo forte e della ripresa meglio non parlarne.

A livello costruttivo è interessante notare l'abbondante uso di materiale plastico su diverse parti della telaistica: il serbatoio, le carenature al motore, il faro, la borsetta porta attrezzi, il coperchio del volano ecc.

Tecnicamente il motore si caratterizza per l'impiego di una frizione automatica centrifuga a secco che trasmette il movimento alla ruota posteriore tramite una coppia di ingranaggi di riduzione e una catena di tipo convenzionale. Dalla parte opposta della trasmissione è montata una catena supplementare azionata dai pedali che serve per la marcia a motore spento e per l'avviamento.

Per ridurre efficacemente il rumore d'aspirazione, il condotto dell'aria utilizza parte della trave centrale del telaio a mo' di polmone mentre la presa d'aria è situata sopra il serbatoio del carburante.

Decisamente interessante è invece la gamma di colori che prevede ben sei differenti tonalità: sabbia, azzurro acquamarina, verde scuro, verde medio, turchese e island blue.

Il prezzo d'acquisto è allettante, solo 59.000, ma non basta a conquistare le masse e il povero Lambrettino dovrà vivere di luce riflessa all'ombra della sua sorella maggiore Lambretta.

Per cercare di vivacizzare il mercato, l'Innocenti lancia alla fi-

NOTIZIARIO Lambretta

ne del 1967 un nuovo modello denominato SX Automatic che, come dice il suo nome, dispone di un cambio automatico con variatore centrifugo.
Per incrementare le prestazioni viene maggiorata la cilindrata al limite dei 50 cc ed è migliorato il passaggio dei gas nella fase di lavaggio.
Sono introdotti nuovi colori alla carrozzeria particolarmente "aggressivi": oliva, viola chiaro, giallo arancio, roman blue e verde scuro ma non bastano per accattivarsi le simpatie del pubblico; con l'introduzione del cambio automatico la linea ne viene ancora più mortificata; il gruppo propulsore sembra non volercì più stare sotto le piccole carenature e la corona posteriore, con le sue esuberanti dimensioni, è certamente più adatta ad una moto da fuoristrada che ad un modesto ciclomotore.
Pur dotato di prestazioni più esaltanti l'SX non ottiene lo sperato successo commerciale ed, anzi, non riesce nemmeno a raggiungere i modesti numeri di produzione del suo fratello minore: infatti l'SX verrà prodotto in soli 8922 esemplari mentre il 39 raggiungerà la quota di 15676 unità.
Da ricordare che per gli esemplari dell'ultima produzione del 39 verrà aggiunto il soprannome di Debramatic; questi esemplari si riconoscono per una miglioria ai paraoli dell'albero motore.
Dopo questa esperienza decisamente poco positiva l'Innocenti non abbandona, però, l'idea di proporre un ciclomotore alla sua affezionata clientela e alla fine del 1969 inizia lo studio di un nuovo modello che possa entrare in concorrenza con il Ciao della Piaggio.
Il progetto viene seguito dall'Ing. Micucci, indimenticato disegnatore del Guzzino 65, che imposta un prototipo funzionante particolarmente originale e moderno.
Forse questa volta la strada è quella giusta ma, purtroppo, le sorti dello stabilimento Innocenti sono irrimediabilmente segnate e il progetto viene definitivamente accantonato.
A testimonianza di questo interessante studio rimane il prototipo, fortunosamente ritrovato all'interno dello stabilimento pochi anni or sono ed ora visibile presso il Museo della Lambretta del Lambretta Club d'Italia.



La versione definitiva del 39 presentato alla stampa internazionale in occasione del Salone del Motociclo di Londra del 1966.
Nella parte superiore del serbatoio si vede chiaramente la presa d'aria per il carburatore realizzata in materiale plastico.



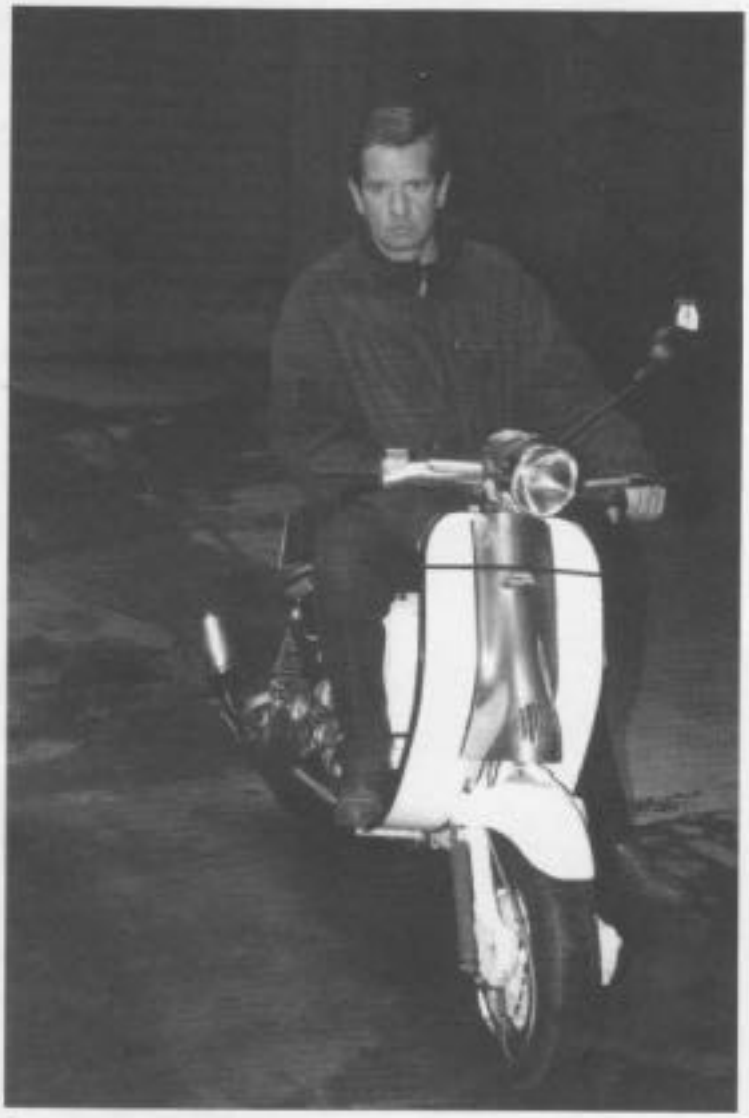
Il Lambrettino nella versione SX Automatic perde la sportiva marmitta cromata in favore di una più convenzionale a sogliola fissata direttamente al motore. Osservare le incredibili dimensioni della corona posteriore!

Custom... che passione!

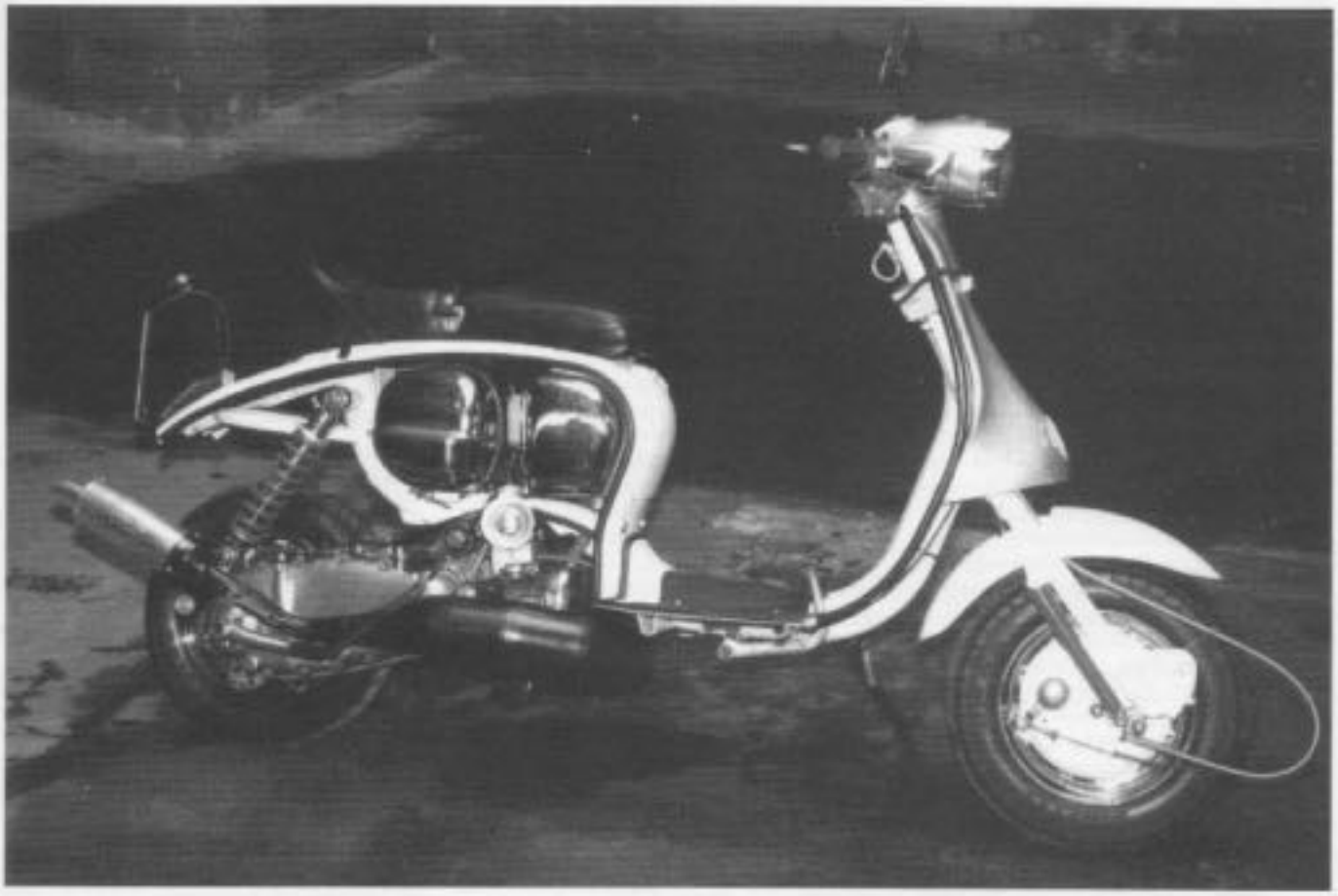
a cura di Andrea Palmiotta (socio n° 643)

MISSILE TERRA TERRA

Parlando con il socio Roberto Gandolfi, impiegato milanese di 47 anni ma con il "pallino" della meccanica da sempre, ho capito semmai ce ne fosse il bisogno, che la passione per la Lambretta può essere una questione genetica.
Il padre di Roberto era infatti un dipendente della nostra amata fabbrica di Lambrate nonché geloso possessore di mezzi esclusivamente marchiati Innocenti.
Papà Gandolfi porta spessissimo il giovane Roberto ai raduni Lambrettistici in sella alla LI 150 di famiglia. La stessa LI è oggetto, qualche anno dopo, dei "furti" giovanili di Roberto, mezzo indispensabile per la gita domenicale con gli amici.
Immaginiamo la scena: partenza ore 8, meta Lago di Como, colazione al sacco e, magari, sedile posteriore occupato dalla "sbarbata" (termine milanese che indica la fidanzata). Viste le premesse il logico passo successivo è l'acquisto di un modello LI 150 II° serie pagato con il frutto dei primi stipendi e, crediamo, con parecchi sacrifici malgrado la Lambretta fosse già di terza mano.
Si sa che l'imperativo numero uno di ogni adolescente in sella a qualunque due ruote è quello di essere sempre in testa al gruppo di amici.
Anche Roberto ha evidentemente avuto lo stesso problema, risolto dalla logica intuizione che per guadagnare qualche cavallo bisogna cercare di essere il più leggeri possibile.
Ha quindi tolto tutto il "superfluo": cofani e pedanine sono stati sacrificati, lo scudo è stato abbondantemente ridotto, il parafango è stato sostituito da uno di dimensioni ridotte; la lima è stata poi incaricata di guadagnare gli ultimi grammi. Infine, omaggio all'estetica e alla personalità del possessore, alcune parti a vista quali bauletto, serbatoio e manubrio sono state cromate. Sottolineiamo che la Lambretta appare così a tutt'oggi.
Quando poi tutto questo non basta, ecco che iniziano a comparire le prime elaborazioni: marmitta più grande, cilindro modificato, rapporti al cambio diversi dagli originali e freno a disco anteriore sono il pane quotidiano di ogni meccanico dilettante alla ricerca della potenza, nonché motivo di lunghe nottate in garage per il nostro Roberto.
Quando poi la Innocenti immette sul mercato il motore di 200cc, guarda caso uno di questi finisce sotto la Lambretta di Roberto perché, come dice lui stesso "un bel DL che fila a 115km/h è un gran andare in giro e le sparate al mare o ai laghi sono la gioia del fine settimana".
Soprattutto, aggiungiamo noi, con la certezza finalmente di tornare sempre a casa in sella e mai a spinta.
Facciamo un salto in avanti nel tempo per scoprire che all'inizio degli anni '90 Roberto fa la conoscenza del Lambretta Club d'Italia tramite un personaggio noto a tutti i lambrettisti italiani: Tino Sacchi.
Roberto sottolinea che proprio grazie a questo amico è riuscito a realizzare uno dei sogni della sua vita lambrettistica: avere un mezzo estremamente potente e allo stesso tempo totalmente affidabile. Questo tramite l'acquisto del kit di elaborazione inglese RAY SPEED TS1.
Roberto stesso, che voleva diventare meccanico ovviamente di Lambretta invece che impiegato, si è occupato del montaggio del kit, adattabile solo ai motori da 200 cc.
Testa, cilindro e pistone sono ovviamente speciali, con canna cromata, 2 fasce elastiche invece di tre, travasi modificati e cilindrata portata a 225 cc. Il carburatore è un dell'orto da 36 mm e con getto massimo da ben 190 (e malgrado ciò i consumi sono ridotti).
Indispensabili inoltre il pacco lamellare a 4 petali, il collettore specifico per l'accoppiamento motore-carburatore, la marmitta speciale con relativa espansione, la frizione rinforzata a 5 dischi e il gruppo cambio-trasmissione della Lambretta 200 DL, che può essere sostituito da quello della LI 150 a seconda

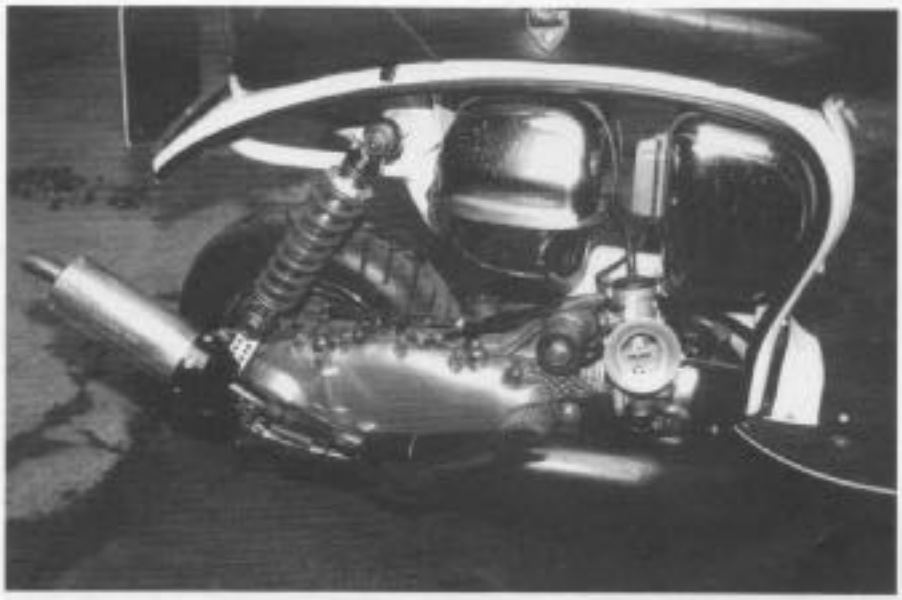


Il nostro Socio posa con la sua "creatura".



In questa immagine la Lambretta mostra tutta la sua aggressività.

dei rapporti che si vogliono ottenere.
Siccome Roberto ha giudicato tutto ciò non ancora sufficiente ha aggiunto un ammortizzatore regolabile Bitubo, cerchi ruote di fabbricazione inglese a sezione maggiorata con misure ottimali di 100x90x10" e, dulcis in fondo, l'accensione elettronica ducati a 12 volt.
Non osiamo pensare al giudizio che di tutto ciò darebbero le autorità di vigilanza stradale, visto che Roberto ha subito sottolineato di non essersi preoccupato di chiedere la loro opinione in merito ai suddetti lavori. Semmai, quando non vorrà correre rischi potrà ricorrere alle altre due Lambretta di sua proprietà, stavolta in condizioni originali: una LI 125 II° serie e una X 200 Special.
La soddisfazione di Roberto è tale da spingerlo a consigliare il kit a chiunque voglia avere grandi prestazioni senza alcun problema di affidabilità.
Se volete maggiori informazioni quindi, scriveteci e saremo lieti di rispondervi attraverso le pagine del Notiziario del Lambretta Club d'Italia o dandovi direttamente il recapito di Roberto.
Intanto, per sollecitare la vostra fantasia, vi diciamo che la Lambretta di Roberto supera i 150 km/h di velocità massima anche se, per raggiungere certe prestazioni serve, come dice Roberto "una strada liscia come un biliardo, un padreterno che ti voglia bene ed un innato istinto kamikaze".
Non avevamo dubbi su ciò, ma comunque.....bel colpo!



Il primo piano del propulsore parla da sé.....

NOTIZIARIO Lambretta

VIAGGI IN LAMBRETTA

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

I mesi caldi sono finalmente arrivati e molti lambrettisti avranno già rispolverato i loro amati scooter che erano accuratamente stati riposti per il letargo. Il riscoprire le doti del prezioso veicolo a due ruote, magari nel quotidiano caos di traffico cittadino, dà una certa carica e sicuramente motivo di orgoglio. È a questo punto, che in vista delle ferie, a qualcuno può venire l'idea di intraprendere con gli amici o con la fidanzata un viaggio in Lambretta. Mai idea fu più azzeccata. La Lambretta si dimostra molto efficiente e robusta per il mototurismo, anche in due. Naturalmente bisogna valutare il tipo di viaggio, la distanza da ricoprire e la possibilità di carico.

Da esperienze passate posso suggerire che la Lambretta più indicata per viaggiare è la 150 LI o 175 TV della 2ª serie.

È una moto molto robusta e dalla meccanica tanto semplice quanto affidabile. Contrariamente alla 3ª serie offre maggiore spazio alle gambe dietro lo scudo così che il viaggio risulta meno affaticante. La prima serie invece, avendo il faro fisso a metà scudo, impedisce di montare un portapacchi anteriore. Posso inoltre affermare, che sulle lunghe distanze i sellini sdoppiati della 150 LI risultano notevolmente più comodi rispetto al più moderno ed invitante sellone della TV; la formula vincente può trovarsi nel mezzo, vale a dire far prevalere la comodità a scapito dell'originalità, cioè montare le selle doppie sulla TV o un motore 175 sulla LI. Modificando lievemente la pedana si può comodamente fissare una tanica da 5 litri di carburante che non dà assolutamente impiccio nella guida e potrebbe rivelarsi decisiva nelle lunghe trasferte.

Da peso massimo è il portapacchi posteriore di tipo piatto, che quindi non fa gravare il peso del bagaglio a sbalzo bensì appoggia direttamente sul telaio. A questo tipo di portapacchi è facilmente applicabile una coppia di borse laterali da cicloturismo nelle quali trova posto incredibilmente tanto bagaglio; materassino gonfiabile, tenda igloo e sacchi a pelo completano l'attrezzatura. È consigliabile caricare sul portapacchi anteriore i sacchi a pelo e altro materiale dal notevole ingombro e dallo scarso peso. Questo fa si che la forcella della Lambretta sia più scarica in ordine di marcia ed il viaggio risulti più confortevole. Il "monolocale" smontabile, dalla caratteristica forma cilindrica trova comodamente posto nell'alloggiamento della ruota di scorta che viene per l'occasione sostituita dalla comunissima bomboletta Fast, e per i più pessimisti corredata di camera d'aria di scorta. Vivamente consigliabile, nel qual caso si punti ad una località balneare, è di ricoprire i sellini o la sella con un vecchio asciugamano di spugna e magari imbottirla anche un pochino. Sedersi col costume da bagno sul sellino rovente non è proprio cosa salutare.

Da non dimenticare: avere sempre con se un minimo di ricambi (coppia di fasce elastiche, puntine e condensatore di scorta, saldatore a gas, candele, lampadine, gomma per guarnizioni, cavi e guaina per freno, cavo elettrico ecc.) Naturalmente bisogna ricordarsi anche quegli utensili o attrezzi particolari che difficilmente si trovano in prestito nel caso di eventuali interventi di prima necessità. A questo punto si può anche prendere il via, ma se veramente si vuole viaggiare tranquilli, è consigliabile informarsi prima dove, lungo il percorso, si possono reperire officine per riparazioni moto nel caso di interventi più consistenti da effettuare.

Molto importante è partire con tutti i documenti in regola, specie se si viaggia in paesi stranieri. In Svizzera, per esempio, è obbligatoria la carta verde assicurativa, che rilascia la compagnia di assicurazioni. Altro possibile imprevisto: in Austria dal 01.01.95 è bandita totalmente la tradizionale benzina super. Le pompe erogano solo carburante senza piombo. Qui per stare tranquilli basta raddoppiare la percentuale di olio nella miscela; la benzina verde infatti risulta più secca e calda dell'altra. Una volta prese le dovute precauzioni, una vacanza in Lambretta risulterà sicuramente una esperienza indimenticabile. Avere come unico mezzo di locomozione il proprio scooter in un paese straniero a centinaia di chilometri da casa è sicuramente esaltante ed avventuroso allo stesso tempo.

E poi (esperienza dell'Agosto '95 in Corsica) una bella Lambretta in fianco ad una tenda in campeggio ha lo stesso effetto di uno specchietto per le "allodole".



In questo esempio vediamo come la Lambretta caricata con determinati accorgimenti oltre al passeggero porta con se tutto il fabbisogno per due settimane di campeggio al mare per due persone.



Lambrettotecnica

a cura di Alfredo Ponzoni (socio n° 574)

Nei numeri precedenti ho cercato di spiegare i principi di funzionamento dell'accensione e i metodi per la determinazione del punto morto superiore che nel testo che segue abbrevio con la sigla PMS. L'argomento di questo numero riguarda i componenti del piatto porta bobine.

Controllo ed eventuale sostituzione dei contatti del ruttore (le puntine)

Eseguire quanto indicato al paragrafo OPERAZIONI COMUNI AI TRE METODI nel numero 2 del NOTIZIARIO LAMBRETTA.
Portare il volano, ruotandolo con la mano in corrispondenza del PMS. Attraverso i fori ovali possiamo così vedere le puntine che devono risultare aperte: è quindi necessario allontanare al massimo la parte mobile con un cacciavite in modo da osservare le superfici di contatto che devono essere pulite, di un colore grigio chiaro opaco e non devono presentare protuberanze o vaiolature di grossa entità. E' bene, eseguendo questa operazione, accertarsi che il contatto mobile si possa muovere liberamente e che la molla a lamina produca la forza necessaria a tenerlo chiuso. Generalmente su una delle pastiglie di contatto si forma una piccola protuberanza che corrisponde ad un depressione sull'altra; è sufficiente passare ripetutamente l'apposita limetta per contatti (si trova da qualsiasi ricambista) per ripristinare il piano: prima di eseguire questa operazione è necessario ruotare il volano di 180° in modo che i contatti siano chiusi. Se dopo ripetute passate si notano ancora dei segni è necessario provvedere alla sostituzione della coppia contatti. Se al contrario i segni spariscono indicheremo più avanti le operazioni per la registrazione della distanza e dell'anticipo.

Sostituzione della coppia contatti (puntine) e del condensatore

Sono necessari i seguenti attrezzi: estrattore per volano diametro 27 mm passo 1,25 mm, saldatore a stagno, stagno in filo, pasta salda, un attrezzo per bloccare il volano (in mancanza dell'attrezzo si può usare una chiave infilata di taglio tra due alette della ventilazione e l'imbocco della chiocciola: EVITARE NEL MODO PIÙ ASSOLUTO DI INFILARE CACCIAVITE OD ALTRO NEI FORI OVALI DEL VOLANO. Bloccato il volano procederete, con una chiave a tubo da 17 o 19, a svitare il dado centrale di fissaggio. ATTENZIONE CHE E' SINISTRO: quindi per svitarlo bisogna ruotare la chiave in senso orario. Rimosso il dado, svitare la vite centrale dell'estrattore ed avvitarlo a fondo sul volano. Avvitare la vite centrale con le chiavi adatte, fino ad avvertire il distacco delle superfici coniche: se ciò non dovesse avvenire è possibile, con l'estrattore in forza, dare qualche martellata secca in testa alla vite e riprovare. Togliere il volano facendo attenzione a non perdere la chiavella di fermo e rimuovere l'estrattore. Ora è possibile svitare il dadino della vite che ferma la molla a lamina, togliere il capocorda, svitare la vite che ferma il contatto fisso e rimuoverlo. Montate i contatti nuovi senza bloccare la vite di fissaggio e non dimenticate le rondelle. Rimettere in posizione il capocorda facendo ben attenzione che, come la molla a lamina, non siano a contatto con la massa (le rondelle di bakelite devono stare tra questi ed il contatto fisso). Dissaldare il filo o i fili sul condensatore, rimuoverlo estraendolo o togliendo la vite di fissaggio; mettere un poco di pasta salda sul polo centrale del nuovo condensatore e fondervi una goccia di stagno. Infine fissarlo nel suo alloggiamento e saldare opportunamente i fili. Rimettere in posizione la chiavella nella sua cava, lubrificare il feltro (l'ideale è usare l'additivo per olio STP che è un superlubrificante) e la camma del volano, mettere un po' di grasso sulle superfici coniche e facendo attenzione che la fresatura sia in corrispondenza della chiavella e che ai magneti del volano non si sia attaccato nessun corpo estraneo, calettare il volano sull'albero. Mettere la rondella quindi stringere il dado (senso antiorario !) con il volano bloccato.

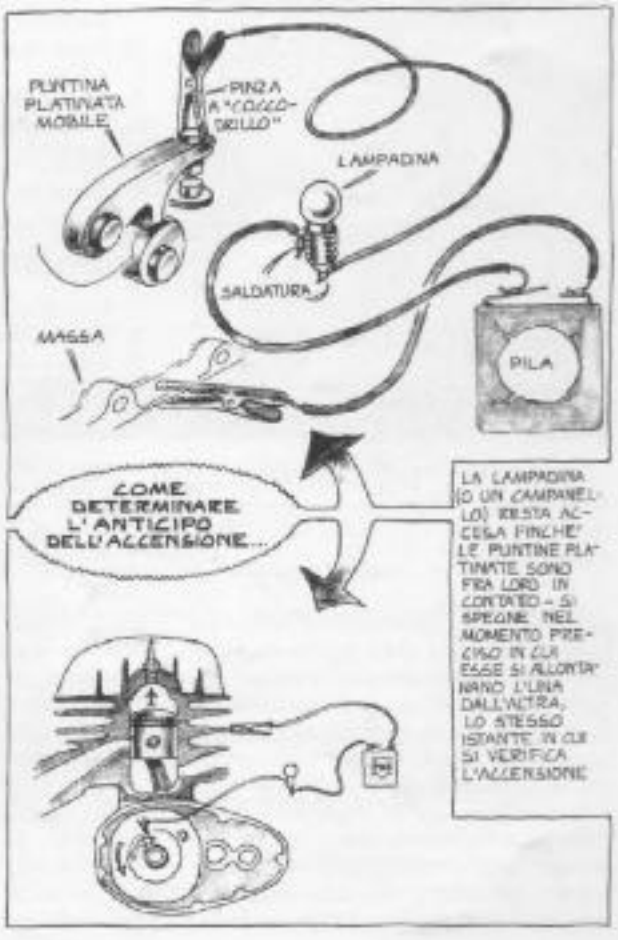
Registrazione della distanza dei contatti

Portare il volano in corrispondenza del PMS, attraverso il foro ovale verificare che i contatti siano aperti, se non lo fossero allentare la vite di fissaggio del contatto fisso ed aprirli. Infilarvi la lamina di uno spessimetro da 0,4 mm e dopo averli accompagnati verso il centro, in modo che il martelletto del contatto mobile sia a contatto con la camma del volano, stringere la vite. Verificare che lo spessimetro si possa togliere ed infilare con leggerissima pressione se ciò non dovesse succedere allentare la vite ed avvicinare od allontanare i contatti fino ad ottenere il risultato sopra indicato. Bloccare per bene la vite e ricontrollare: se il taglio della vite fosse rovinato è meglio sostituirla.

Registrazione dell'anticipo

Avendo il PMS è facilissimo stabilire il riferimento del punto di anticipo che deve stare a una distanza compresa tra 32 e 33 mm a destra del PMS, misurati sulla periferia esterna del volano: qui farete un segno contrassegnato con la lettera A. In questo punto le puntine devono cominciare ad aprirsi e questo può essere verificato in diversi modi. Il più semplice ma meno preciso è quello visivo; con buoni occhi e con una buona illuminazione è facile capire il punto in cui inizia l'apertu-

(segue a pagina 14)



LAMBRETTA YESTERDAY

L'amico Angelo Villa (socio n° 676) ci manda questa simpatica foto, scattata dal fratello Attilio nel '54, che lo ritrae in sella alla sua fedele 125 D 2ª serie immatricolata nel Dicembre del '53.



Il sig. Trimani Vincenzo di Cosenza, che in tanti ricordiamo con piacere a Sapri nel '95 con uno squisito vino passito, ci ha inviato questa foto della sorella Rosetta. Nel '53, "papà Trimani" ha acquistato la 125D per i 18 anni di Vincenzo che ha subito voluto immortalare la sorellina in veste di motociclista.



LAMBRETTA QUIZ



Questa è la soluzione del Lambretta quiz n.2 !!

1) Sulla Lambretta 150 LD sono stati montati 3 diversi tipi di silenziatori: il primo ha i fianchi smontabili ed è completato con il polmoncino supplementare cromato, il secondo ha solo due tappi di ispezione sulla sinistra ed adotta un tubo di scarico corto fissato con un dado da 8 all'estremità e l'ultimo tipo ha la scatola sigillata con il tubo di uscita allungato fino alla cassa del freno posteriore.
2) I colori della finta pelle dei sedili sono solo due: il verde scuro dal 1954 al 1956 e il nero dal 1957 al 1958.
3) Un solo tipo di manopole è stato utilizzato sulla LD 150: quelle con il paramano e la scritta Innocenti sulla parte superiore.

Il fortunato, e bravo, vincitore di questo difficile quiz è ancora il nostro carissimo socio Oliviero Aldo che ha saputo rispondere con precisione millimetrica ai tre quesiti. Complimenti!

Lambretta Quiz N. 3

1) Quando e dove è stata presentata ufficialmente la Lambretta 175 TV.
2) Quali particolarità aveva il prototipo rispetto al modello di produzione (elencarne almeno due).
3) Quale era il colore della carrozzeria maggiormente apprezzato di questo particolare modello.

Il vincitore del Lambretta Quiz numero 3 riceverà come premio un cappellino ricamato del Lambretta Club d'Italia.

(segue da pagina 13)

Lambrettotecnica

ra. Un altro metodo è quello di infilare tra i contatti aperti al PMS una cartina di sigaretta, ruotare il volano in senso antiorario, finché si chiudono impedendo l'estrazione della cartina: invertire la rotazione facendo una leggera trazione sulla cartina, appena questa si libera vuole dire che i contatti stanno per aprirsi. Ripetere l'operazione più volte per verifica. Il metodo più preciso è quello indicato nello schema nella pagina precedente: ricordarsi che bisogna per prima cosa togliere il capocorda dal contatto fisso. Stabilito il punto di apertura delle puntine segnarlo sul volano. Se non corrisponde col segno A fatto prima, bisogna smontare il volano come più sopra indicato, allentare le viti di fissaggio del piatto porta bobine e lo si ruoti leggermente in senso antiorario per accensione ritardata (segno del punto di apertura a sinistra del punto A) od in senso orario per accensione anticipata (punto apertura a destra del punto A). Rimontare il volano ed eventualmente ripetere le operazioni fino a fare in modo che i contatti inizino ad aprirsi in corrispondenza del punto A.

(Se qualche lettore avesse dei dubbi o necessitasse delle spiegazioni o chiarimenti su quanto esposto può telefonarmi la sera allo 02/59901574).

Nel prossimo numero parleremo di come trarci d'impaccio quando la scintilla e' assente o .... in sciopero.

a cura di Orietta Manfrin (socio n° 333)

GLI APPUNTAMENTI DEL LAMBRETTA CLUB D'ITALIA

Programma
Raduno Roquebrune Cap Martin
organizzato dal
Lambretta Club du Sud Est (Francia)

28 LUGLIO 1996

dalle 8.00 alle 11.00 — Arrivo dei partecipanti al villaggio di Roquebrune. Visita del villaggio e del castello medioevale.

dalle 11.00 alle 12.00 — Giro attraverso Roquebrune Cap Martin.

dalle 12.30 alle 13.00 — Aperitivo in piazza del mercato a Carnolès.

dalle 13.00 alle 15.00 — Pranzo.

alle 15.30 — Raduno dei veicoli per un percorso nell'ambito comunale in direzione Oliveraie di Cap Martin.

alle 16.15 — Consegna dei premi e aperitivo in presenza del Sindaco e dei rappresentanti il Consiglio Municipale di Oliveraie 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 - tel. 93 57 06 58).
Partecipazione: 80 franchi a persona per il pranzo delle ore 13, gli aperitivi sono offerti. Possibilità di presentare uno o più veicoli.

Programma
Raduno Città di Malaga
organizzato dal
Lambretta Club Spagna

2, 3 e 4 AGOSTO 1996

Un'interessante possibilità per chi vuole organizzare le proprie vacanze in scooter sulla Costa Del Sol.

Venerdì 2 AGOSTO
ore 12.00 Arrivo dei partecipanti, registrazione e sistemazione nell'area "Universidad Laboral".

ore 17.00 — Presentazione dei Custom.

ore 22.00 — Party di Benvenuto.

Sabato 3 AGOSTO
ore 11.30 — Sfilata attraverso le vie della città di Malaga.

altre attività: Gincana, corsa "lenta", valutazione dei modelli e Custom.

ore 22.00 — Premiazione.

ore 24.00 — Party di Arrivederci !!!

Domenica 4 AGOSTO
ore 13.00 — Chiusura della manifestazione.

Per maggiori informazioni telefonare dopo le ore 22.00 al numero (5) 238 70 02 e chiedere di Lupi.

Programma
Raduno Carimate
organizzato dal
Lambretta Club Milano

8 SETTEMBRE 1996

dalle 8.00 alle 10.00 — Ritrovo e iscrizioni a Carimate.

dalle 10.00 alle 12.00 — Partenza per il giro e visita al castello di Carimate.

dalle 12.30 alle 14.00 — Pranzo

alle 14.30 — premiazioni e chiusura della manifestazione.

Per maggiori informazioni telefonare al numero (02) 35 43 359 e chiedere di Catellani.

a cura di Orietta Manfrin (socio n° 333)

MERCATINO LAMBRETTA

1) VENDO Lambretta 125 E modificata F, corredo cronologico, L. 1.100.000 tel. 0572-53567

2) VENDO Lambretta 125 F conservata senza documenti - tel. 0471-205981

3) VENDO Lambretta 150 D con documenti in ottimo stato, L. 3.000.000 trat. tel. 039-2302794

4) VENDO Lambretta 125 D, L. 1.100.000 - tel. 015-21727

5) VENDO Lambretta 125 C, L. 500.000 e Lambretta 150 S con documenti, L. 800.000 - tel. 0360-558992

6) VENDO Lambretta Serveta 200 in ottime condizioni - tel. 01-6626261

7) VENDO Lambretta Cento completa, Sterlino 90 - tel. 0044-116-2600301

8) VENDO Lambretta 150 LD, solo 9.000 miglia sul tachimetro a offerta tel. 0044-1386-771033

9) VENDO Lambretta 125 LD 1957 modello francese completamente restaurata, 13.000 franchi francesi - tel. 0033-82820413 Dept. 57

10) VENDO Lambretta 125 L 1958 modello francese in buone condizioni, 5.500 franchi francesi - tel. 0033-47598576 Dept. 37

11) VENDO Lambretta 125 LD 1957 modello francese completa e funzionante, 5.000 franchi francesi - tel. 0033-1-59728484 Dept. 78

12) VENDO Lambretta LUI 50 - tel. 0124-428962

13) VENDO Lambretta 125 C - tel. 0125-615178

14) VENDO Lambretta 125 B, L. 2.600.000; Lambretta 125 C, L. 1.100.000 tel. 015-21727

15) VENDO Lambretta 50 Junior restauro professionale con libretto, L. 1.500.000 trat. - tel. 0584-670504

16) VENDO Lambretta 125 LI Special ottima carrozzeria, motore nuovo, solo targa - tel. 055-640596

17) VENDO Lambretta 50 1970 meccanica perfetta appena verniciata, L. 700.000 tel. 0584-92095

18) VENDO Lambretta 125 LI 1961 mod. 175 buonissime condizioni con documenti regolari, L. 1.400.000 - tel. 0577-679010



Matteo Fanciullacci in assetto da raduno



Gli amici romani al Raduno di Assisi



L'avviamento a strappo della Lambretta E



Chi dorme non piglia ...lambrette



Anche i palucchi vanno in Lambretta