Lambretta
WWW.LAMBRETTA.IT

INNOCENTI

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 1 - Numero 4

Ottobre-Dicembre 1996



Organo ufficiale del

Lambretta club d'ITALIA

Editoriale/Sommario

Grazie! Ho voluto iniziare l'editoriale di questo quarto numero con questa parola perché voi tutti ve lo meritate.
Grazie per aver partecipato con entusiasmo alle nostre manifestazioni.
Grazie per le decine di lettere di sostegno che ci avete inviato.
Grazie per aver creduto nello spirito lambrettistico che anima il nostro Club.
Ed infine GRAZIE per la vostra massiccia adesione: non solo abbiamo superato la fatidica quota di 250 soci, ma l'abbiamo superata abbondantemente avvicinandoci ai 270!
E' un risultato importante che merita certo un approfondimento: il Lambretta Club d'Italia è nato, come voi ben sapete, nel lontano 1989 e anno dopo anno è cresciuto fino ad arrivare a sfiorare la quota 200. Con l'arrivo della nuova gestione nel 1995, sono maturate diverse brillanti iniziative per merito di alcuni soci più volonterosi (da imitare); tra queste la più importante è la nascita del Notiziario Lambretta che è stato accolto con entusiasmo anche dai Presidenti dei Lambretta Club esteri.
Certamente un lavoro impegnativo per tutti, ma i risultati non si sono fatti attendere e la più grande soddisfazione per questa squadra di giovani lambrettisti è stata la vostra sincera adesione al Club, che ha permesso di raggiungere un risultato assolutamente impensabile fino a poco tempo fa.
Un'altra non meno importante iniziativa per coinvolgere i soci è stata quella di trasferire la sede di ritrovo, il primo Venerdì del mese, a Sesto San Giovanni presso i locali messi a disposizione dal socio Giudici Franco.
Saranno stati la simpatia e la generosità di Franco e della sua invidiabile moglie Rosa, o forse i dolci e le torte sempre fresche e invitanti od infine i vini rossi, rosé, bianchi e chi più ne ha più ne metta, sta di fatto che il ritrovo del primo Venerdì più che una riunione è una allegra festa che coinvolge tutti indistintamente, giovani e.. meno giovani. Se va avanti così saremo costretti ad affittare una discoteca!
Scherzi a parte, penso che la strada intrapresa sia quella giusta e continueremo così anche l'anno prossimo cercando di migliorarci sempre di più in nome della Lambretta.
Colgo anche l'occasione per ringraziare gli amici di Asti che hanno saputo organizzare un raduno coi fiocchi pur essendo alla loro prima esperienza e i nostri colleghi del Lambretta Club Milano che ci hanno regalato una bellissima giornata alla scoperta della nostra Brianza.
Per l'anno prossimo ci aspetta un importantissimo avvenimento: decorre il cinquantenario della nascita del nostro amato scooter. Il Lambretta Club d'Italia è stato ufficialmente incaricato dall'Innocenti e da tutti i Lambretta Clubs Stranieri, di organizzare una manifestazione mondiale per celebrare questo importante avvenimento.
La manifestazione si terrà a Milano a metà Giugno del 1997 ed è prevista la partecipazione di circa 800 Lambrettisti.
Il programma è al momento in fase di completamento e verrà distribuito con il prossimo numero di Gennaio.
Per questo eccezionale avvenimento si dovranno utilizzare tutte le forze disponibili e fin da ora vi ricordo che qualsiasi forma di aiuto sarà ben accetta; in particolar modo si avrà bisogno di personale per gestire al meglio l'accoglienza dei partecipanti e la viabilità durante il giro turistico.
Per ultimo vi ramento che per ricevere con regolarità il Notiziario Lambretta è necessario che il rinnovo della quota associativa (sempre L. 70.000) sia effettuato entro e non oltre il 15 Gennaio.

Il Presidente Vittorio Tessera (socio n° 111)

Sommario

Editoriale	2
Lettere nel bauletto	3
Manifestazioni e Raduni	4
Agonismo in Lambretta	7
La mia collezione	8
Lambretta al microscopio	10
Lambrettotecnica	12
Notizie dal mondo	14
Lambretta yesterday	15
Il mercatino	15
Vita di Club	16



La viaggiatrice ritrosa

NOTIZIARIO Lambretta

LETTERE NEL BAULETTO

a cura di Alberto Gasparri (socio n° 600)

Spettabile LAMBRETTA CLUB ITALIA, sono un socio da poco iscritto ma con una passione che scoppia antica nonostante i miei 34 anni.
Sono fortunato possessore di un LUI 50 in buone condizioni anche se da rivedere in alcune parti e di una Lambretta B di colore rosso.
E' per quest'ultima che vi scrivo, infatti sulla base delle mie conoscenze mi sembra difetti di alcune componenti essenziali.
Sono dell'idea che, per poter effettuare un lavoro di restauro io debba disporre di tutta la documentazione ricostruttiva ed illustrativa della Lambretta in mio possesso.
Ebbene vi chiedo: potreste aiutarmi a trovare manuali di uso e manutenzione, libretti descrittivi e quant'altro mi consenta di avere un quadro completo su tutta la componentistica della citata Lambretta?
Siete in grado voi, come LAMBRETTA CLUB ITALIA, di farmeli avere oppure potete procurarmeli presso terzi ad un prezzo onesto?
Come posso avere il volume di Vittorio Tessera?
Nel NOTIZIARIO 3 avete accennato alla possibilità di riprodurre dal Vostro materiale d'archivio, una tantum, copia di "servizi di particolare interesse", posso sperare che fra questi servizi ve ne sarà presto anche uno riguardante la Lambretta B?
Ringrazio anticipatamente per le risposte qualificate e pertinenti che vorrete assicurarmi.
Fate che questa mia passione controcorrente venga ulteriormente alimentata!!!!
Un caro saluto a tutti e .....a presto.

Giancarlo Colaprete - Via Testini 4 - 67039 Sulmona (AQ)

Caro Giancarlo, innanzi tutto ti porgo il benvenuto nel nostro Club e penso di fare cosa gradita a te ed a tutti i possessori di Lambretta B dandoti alcune informazioni storiche e tecniche relative al modello in tuo possesso.
Presentata nel mese di Dicembre del 1948, come naturale evoluzione della A, la Lambretta B vedeva apportate numerose ed importanti modifiche sia a livello meccanico che a livello telaistico: veniva finalmente introdotta la sospensione posteriore applicando uno snodo al carter di trasmissione e veniva modificata la sospensione anteriore sostituendo l'anello di gomma con due molle cilindriche a compressione, il comando del cambio veniva spostato sul manubrio ed il movimento si trasmetteva tramite un cavo con guaina flessibile brevettato TELEFLEX.
Il diametro delle ruote passava da sette a otto pollici, tutti i cavi scorrevano esternamente al manubrio per facilitarne la sostituzione, il serbatoio vedeva aumentare la propria capacità ed anche la posizione di guida si modificava elevando l'altezza della sella ed il profilo del manubrio.
Per la prima volta l'Innocenti introduce la vernice metallizzata di serie per la carrozzeria (si dovra' poi attendere fino al 1963 per ritrovare un altro modello commercializzato con una simile verniciatura).
La produzione della Lambretta B e' durata esattamente 14 mesi durante i quali sono state apportate alcune modifiche di lieve entità sufficienti pero' a determinarne due versioni; la prima è riconoscibile in quanto l'interruttore delle luci è uguale a quello del modello A, il coperchio della frizione è a comando interno ed il pedale del freno posteriore è a tacco; la seconda ha l'interruttore luci posto sul comando gas, il coperchio frizione è a comando esterno ed il pedale del freno posteriore è a punta.
È curioso sapere che, con questa Lambretta, si avviano una serie di iniziative che tuttora caratterizzano il nostro Club, mi riferisco in particolar modo al turismo a medio e largo raggio, ai raduni di appassionati (rigorosamente monomarca) ed alla nascita nel 1949 del "NOTIZIARIO LAMBRETTA" che si proponeva, e lo fa tuttora, come organo ufficiale del Lambrettismo in Italia ed all'estero.
Per quanto concerne le tue richieste di manuali d'officina, uso e manutenzione e ricambi per la tua Lambretta, puoi farne richiesta telefonando o scrivendo all'apposito servizio creato dal Club.
Ti ricordo inoltre che il libro INNOCENTI LAMBRETTA scritto da Vittorio Tessera ti può essere inviato al prezzo di Lire 70.000 (anziché Lire 90.000) facendone richiesta direttamente al nostro indirizzo oppure telefonando al numero 02/95320438.
Cordiali saluti.

Spettabile Club Vi sarei grato se potessi avere informazioni in merito alla procedura ed al costo per la reimmatricolazione di una Lambretta modello 125 LD da me acquistato durante una Mostra Scambio.
Lo scooter in oggetto è purtroppo privo di targa e di carta di circolazione e al loro Vi chiedo se è possibile risalire, per mezzo del numero di telaio, al numero originale di targa.
Fiducioso in un Vostro riscontro colgo l'occasione per inviarVi i miei più cordiali saluti.

Massimo Pichi - C.so De Gasperi, 383/C - 70125 BARI

Purtroppo la procedura per reimmatricolare il motociclo richiede come condizione indispensabile quantomeno la conoscenza del numero di targa per poter verificare se il veicolo è stato o meno radiato. Nel probabilissimo caso di una radiazione d'Ufficio (tassa circolazione non pagata da parecchi anni) si dovrà procedere alla reimmatricolazione. È d'altra parte per noi impossibile risalire al numero di targa conoscendo il numero di telaio in quanto non sono mai stati approntati dalla Innocenti dei registri in tal senso.
Non è comunque da escludersi in tempi abbastanza ridotti l'approvazione di una procedura particolarmente studiata per i veicoli d'epoca privi di documentazione alcuna che permetta la riammissione alla circolazione.

Caro LAMBRETTA CLUB d'ITALIA, desidererei avere informazioni inerenti la meccanica di una Lambretta 50 DE LUXE da me appena restaurata ed approfitto di questa mia lettera per complimentarmi con Voi per come è stato ricevuto il Notiziario Lambretta.
Vi saluto cordialmente.

Filippo Crosara - via Sabotino, 1 - 37124 VERONA

Caro Filippo eccoti in breve le caratteristiche meccaniche di questo robustissimo scooter costruito fino al 1971:

motore:	2 tempi di 49,8 cc.
potenza massima:	1,47 CV a 4.500 giri
alimentazione:	carburatore dell'Orto SHB 18/12 getto massimo 62 - getto minimo 40
regolazione puntine:	0,35/0,45 mm.
olio cambio:	AGIP ROTRA SAE 90-360 grammi
miscela:	2%
frizione:	dischi multipli in bagno d'olio
cambio:	3 velocità
trasmissione:	catena Simplex
candela:	225 scala Bosch filetto lungo.

Ringraziandoti per i complimenti fatti al nostro Notiziario, ti porgo tanti Lambrettistici saluti.

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

ASTI INVASA DAGLI SCOOTER



Asti invasa dagli scooter

Oggi e domani ad ASTI raduno di Lambrette. Esposizione, gare, escursioni...
Così apre la cronaca LA STAMPA del 13 Luglio 1996. Certo non avremmo potuto sperare in un veicolo promozionale di maggior diffusione quale il quotidiano locale; e puntuali gli astigiani e i tanti curiosi si sono assiepati fin dalle prime ore del mattino del 13 Luglio nella piazza del duomo di Asti, dove man mano affluivano numerosi scooter marcati Innocenti. Facilitati notevolmente nelle procedure di iscrizione, grazie anche alla preziosa collaborazione della agenzia Pompirio della RAS che ha messo a disposizione un motorhome attrezzato da ufficio mobile, si è potuto dare inizio ad un giro della città alle ore 10.30 come stabilito sul programma. A prendere parte al tour erano già una settantina di iscritti provenienti, come ormai d'abitudine, da tutta l'Italia; anzi per l'occasione ci ha raggiunto anche l'amico Howard che spesso e volentieri si mette in viaggio dalla Gran Bretagna per partecipare a qualche manifestazione lambrettistica con gli amici del Lambretta club d'Italia.



Con soddisfazione ed "allegria" lasciamo la Gancia

Il giro turistico della città, che comprendeva la visita al museo egizio, ha fatto una "tappa aperitivo" alla periferia di Asti nel giardino di casa di un radunista, prima di terminare in un simpatico ristorante dove i lambrettisti hanno realmente trovato pane per i loro denti; Asti, si sa, non è famosa solo per i raduni di Lambretta.
Per il pomeriggio il programma prevedeva una prova di abilità a due manches su di un percorso ad ostacoli preparato sulla piazza del mercato dagli amici del C.A.R.S. che tra l'altro ha curato egregiamente l'organizzazione di tutta la manifestazione. Al via due categorie; scooter carenati (LC, LD, Li...) e non carenati (A, B, C...) per le quali hanno conquistato la vittoria rispettivamente l'amico Bighini Marco (150 Special) col tempo di 28.63 secondi e il nostro presidente Vittorio Tessera (Lambretta A. con parabrezza !!) col tempo eccezionale di 21.99 secondi. Dopo la premiazione della gimcana, alla quale ha presenziato il sindaco di Asti, il programma prevedeva una pausa di un paio d'ore per prepararsi per la cena, che si è svolta alle porte di Asti nel-

l'ambito di una festa paesana; e qui la vera festa l'hanno fatta le zanzare...una vera strage.
All'indomani si sono riaperte le iscrizioni sulla piazza del duomo verso le ore 8.30 e alle 10.00 il centesimo iscritto riceveva il pettorale e la busta di iscrizione contenente tra l'altro una placca ricordo e due belle bottiglie della zona.



I vincitori in pista ad Asti



Puntuali alle 10.30 tutti i lambrettisti hanno sfilato per le vie del centro per dirigersi poi in direzione di Canelli, località dell'Astigiano a circa 30 chilometri, particolarmente rinomata per le cantine dello spumante. Qui arrivati abbiamo avuto l'occasione di poter visitare gli stabilimenti della Gancia guidati da un funzionario della casa, che pur avendoci spiegato dettagliatamente il processo di spumantizzazione del vino, non ha assolutamente rivelato i segreti delle ricette e degli aromi che conferiscono al prodotto il gusto tradizionale della casa.
Molto apprezzata da tutti i visitatori, oltre alla degustazione, l'esposizione di tutta l'oggettistica pubblicitaria della casa dal dopoguerra ad oggi.
Ripartiti da casa Gancia a Canelli, altri 15 chilometri per giungere a Costigliole d'Asti, dove ci attendeva un pranzo da sogno all'interno del castello della cittadina. Inutile dilungarsi sul menù; farebbe venire solo invidia a chi non ha potuto gustare con noi quella meravigliosa giornata.
Nel pomeriggio ritorno ad Asti per la premiazione finale delle Lambretta e i saluti a tutti quelli che magari fino al prossimo raduno non si ha più occasione di vedere.

COSTA AZZURRA... UN PÒ GRIGIA

Le condizioni atmosferiche non hanno purtroppo favorito lo svolgimento del raduno organizzato dal amico francese del Lambretta club d'Italia, Andre', in uno degli angoli più suggestivi di Francia.
Cap Martin, località di riviera a circa 5 chilometri da Montecarlo ha ospitato il 28 di Luglio un raduno per scooter e moto d'epoca. Dei circa 80 presenti metà erano scooteristi e avevano portato con se veramente dei pezzi DOC quali Lambretta A, B, LC, LD francese ed altri scooter stranieri come ad esempio un meraviglioso BSA perfettamente restaurato.
L'altra metà dei radunisti si erano spartiti una massa notevole di Harley Davidson, Norton, BMW, Rumi, Guzzi, Gilera ed altre. Il percorso si svolgeva per lo più sulla strada bassa



Immagini dalla costa azzurra



della frastagliata costa ed è risultato particolarmente divertente dato il paesaggio meraviglioso e la strada molto mista.
Passati da Rocquebrune siamo giunti a Cap Martin per l'aperitivo nel piazzale antistante un parco giochi.
Breve pausa poi il giro per la cittadina marinara per giungere a pranzo in un ristorantino che per l'occasione aveva predisposto i tavoli apparecchiati in strada; per fortuna che dopo il temporale della notte prima e le nuvole della mattina, a metà mattinata era definitivamente uscito un caldo sole che ha invogliato qualcuno a fare il bagno nel Tirreno.
Data la lontana provenienza ed il periodo piuttosto sfavorevole per gli spostamenti domenicali l'organizzazione ha dato il via alla premiazione nel parco cittadino verso le ore 15.00.
Moltissimi premi, tanti dei quali andati ai nostri amici della provincia di Bergamo, che sono intervenuti numerosi con dei bellissimi scooter. Premiato anche il Lambretta Club d'Italia per la massiccia partecipazione e l'amicizia che lega i due club già da diversi anni.

BRIANZA DOC

Domenica 8 Settembre 1996 è stata una data veramente storica per la Brianza. A Carimate il Lambretta club Milano ha organizzato un raduno riservato alle Lambretta esclusivamente di produzione Innocenti; e quali appassionati lambrettisti anche il Lambretta Club d'Italia ha radunato i suoi soci più in forma per partecipare a questo evento.
Appuntamento alle ore 8.30 davanti alla sede sociale a Sesto S.Giovanni per dirigerci in convoglio sulla superstrada che porta a Como.
In tutto i radunisti sono stati circa una sessantina che dopo aver fatto colazione nel bar adiacente il castello di Carimate, hanno preso il via per il giro. Giro per la verità straordinariamente lungo, paragonato a quello dell'anno passato sui navigli, e ricco di emozioni.
Molto interessante la visita ad un convento immerso nel verde dei boschi brianzoli, da poco restaurato meravigliosamente ad opera di alcuni privati. Un buon aperitivo in una località vicina, che non ha guastato assolutamente, visto anche la meravigliosa giornata calda da sembrare piena estate. Per proseguire un ottimo e più che abbondante pranzo in un bel ristorante di Carimate. In conclusione premi ad estrazione, alle Lambretta più degne ed al Lambretta Club d'Italia quale club più numeroso intervenuto.
Nel frattempo Michael Schumacher portava la sua Ferrari alla vittoria del Gran Premio d'Italia a Monza dopo 8 anni.



Gara di regolarità Trento - Monte Bondone

Le gare riservate alle moto d'epoca sono un fenomeno in continuo aumento. Ce ne sono per tutti i gusti: di velocità in circuito, in salita, di regolarità.
Probabilmente pochi Lambrettisti possono aspirare alle gare in circuito ma una specialità quale la regolarità può riservare parecchie soddisfazioni anche alla guida di un mezzo modesto come il nostro amato scooter.

Qui di seguito riportiamo il resoconto del Signor Marco Arezio (socio n° 850) di Bergamo che ha partecipato con grande soddisfazione appunto ad una gara di regolarità.

In data 1° Settembre 1996 si è svolta la gara di regolarità Trento - Monte Bondone, giunta alla terze edizione.
Questa manifestazione è riservata alle moto immatricolate fino all'anno 1974.



Tratto cronometrato al termine della salita

La gara ha visto iscritti 150 partecipanti divisi in tre categorie:

- categoria A moto fino al 1945
- categoria B moto fino al 1959
- categoria c moto fino al 1974

Il tracciato è stato quello che si sviluppa da Trento fino a Vason per una distanza complessiva di 17 chilometri, da percorrere in un tempo di 33 minuti rilevati al decimo di secondo, ed una tappa con una media imposta di 31 Km/ora rilevato al secondo.

Nella categoria A ha vinto Fuzzy Kofler su Guzzi 500 del 1935 con 77 penalità.

Nella categoria B ha vinto Unterholzner Guntnes su NSU del 1953 con 10 penalità.

Nella categoria C ha vinto Arezio Marco su LAMBRETTA LI 125 del 1961 con 6 penalità.

Avendo totalizzato il minor numero di penalità Marco è stato anche il vincitore assoluto della manifestazione.



Il nostro campione di fianco al suo potente mezzo

Invitiamo altri soci a seguire l'esempio di Marco che ha dimostrato ancora una volta che nulla può fermare una Lambretta, tantomeno un cronometro!!!

Vi sollecitiamo ad inviarci i resoconti delle manifestazioni a cui parteciperete, corredati da copia della classifica ufficiale e da alcune fotografie.

Saremo felici di pubblicare altri articoli come questo.

LA MIA COLLEZIONE

a cura di Sergio Ferraro (socio n° 518)

Lambrettisti si nasce o si diventa ?
E' questa la domanda che mi sono posto quando ho chiesto al nostro socio e amico Alfredo Ponzoni di raccontarmi l'origine della sua passione per la Lambretta.
Dovete sapere che il nostro amico è un motociclista nel senso più puro del termine: anche nei più freddi mesi invernali non rinuncia ad usare quotidianamente la sua Ducati Monster 900 o, in alternativa una delle sue Lambretta.
Per molti anni, pur frequentando assiduamente l'officina di Vittorio Tessera, i numerosi mercatini e "trafficando" sulle moto d'epoca non si è mai interessato agli scooter di Lambrate come lui stesso ci racconta: "Per parecchio tempo ho collezionato e restaurato motori a rullo e, quando per motivi di spazio sono stato costretto a disfarmi della maggior parte di essi, mi sono sentito un po' disorientato non avendo nulla di "vecchio" di cui occuparmi.
L'entusiasmo di Vittorio Tessera e di altri componenti del Club mi ha coinvolto a tal punto da innescare in me la voglia di possedere una Lambretta.
Ormai il dado era tratto e così alla mostra scambio di Novegro acquistai una 150 LI terza serie in buone condizioni che presi subito a utilizzare quotidianamente.
E' la stessa che ho utilizzato per andare al raduno europeo di Troyes in Francia nel '94, viaggio che ho compiuto, unitamente ad altri lambrettisti italiani, senza accusare il minimo problema.
Ero però deciso ad incrementarne le prestazioni e l'occasione propizia si presentò al mercatino di Reggio Emilia dove trovai una Lambretta LI terza serie in pessimo stato, ma equipaggiata con un motore di 200 cc.
Partendo da quella base ho ricavato un propulsore dotato di cilindro maggiorato al limite dell'alesaggio e carburatore da 27 che ho montato sulla 150 LI.
Il risultato è stato ottimo, con una velocità di punta attorno ai 120 chilometri orari e accelerazioni da brivido, nonostante qualche grippaggio causato dalle prestazioni del motore.
Devo però dire che tali problemi sono stati causati in prevalenza dalle esasperate prestazioni ottenute da un motore concepito per ben altri impieghi".
Da quel momento Alfredo ha iniziato a raccogliere un discreto numero di Lambretta di tutti i tipi ma decisivo è stato l'acquisto di una 150 LI prima serie da restaurare.
Sentiamo come è andata: "Mi trovavo al mercatino di Imola, dove peraltro ho sempre fatto buoni affari, quando tra una bancarella e l'altra vidi una 150 LI prima serie che sembrava in buone condizioni.
Certo era bisognosa di un buon restauro ma appariva completa in ogni sua parte e senza la minima ammaccatura, soltanto un leggero velo di ruggine superficiale.
Tolta la fiancata sinistra mi accorsi che aveva il filtro dell'aria cilindrico con l'aspirazione sulla coda e soprattutto un numero di telaio molto basso.
La comprai per una cifra decisamente abbordabile e una volta tornato a casa decisi di restaurarla completamente.
Il lavoro è durato alcuni mesi e devo dire di esserne molto soddisfatto, sono persino riuscito a riutilizzare gran parte della bulloneria originale che è di ottima qualità, le manopole del manubrio in gomma e i profili dello scudo ".
Il risultato si può apprezzare presso il museo del Lambretta Club d'Italia di Rodano dove la 150 Li prima serie è esposta.
Chi scrive ha inoltre avuto modo di utilizzarla durante il viaggio di andata a Salisburgo in occasione del raduno europeo Lambretta dello scorso anno, essendo rimasto in panne con la propria: è estremamente elastica e piacevole da guidare e capace comunque di superare gli ottanta all'ora.
In occasione di tale raduno è stata inoltre premiata come migliore restauro tra le Lambretta costruite dopo il 1957.
Nella collezione di un lambrettista "smanettone" non potevano mancare i tre modelli della serie DL, all'epoca al vertice della loro categoria nelle prestazioni.
Singolare il ritrovamento della 150 DL, lasciata presso un demolitore ancora in buone condizioni: "La Lambretta in questione l'ho trovata da un robivecchi di mia fiducia dove mi reco spesso.
Un'ora dopo ero già a casa, una pulita al carburatore, un'occhiata alle gom-



Il nostro socio con la 125 LD conservata e la 125 B

NOTIZIARIO Lambretta

me, la scintilla era presente, doveva per forza avviarsi!
Così è stato, non ha richiesto altri interventi se non una bella lavata e di tanto in tanto la utilizzo nel traffico di Milano con grande soddisfazione, lasciandomi quasi sempre alle spalle un gran numero di scooter, anche i più recenti ".
La 200 DL, anch'essa in ottimo stato, è del tipo con accensione elettronica: primo scooter al mondo equipaggiato con tale dispositivo.

A questa si affianca una 200 SX in discreto stato di conservazione e perfettamente funzionante, piuttosto difficile da trovare anche a causa della "fame" che per questo modello hanno gli acquirenti stranieri, in particolare modo gli inglesi.
Non mancano due esemplari di LUI 50, il moderno scooterino disegnato da Bertone, in discreto stato di conservazione e soprattutto completi in ogni loro parte comprese quelle più rare e ricercate come il fanalino posteriore e il filtro dell'aria.
Ad un certo punto ad Alfredo è venuta voglia di cimentarsi in qualche cosa di più storico delle Lambretta LI o DL, mancava solo l'occasione propizia.
Questa si è materializzata sotto forma di una Lambretta 125 B completamente smontata ma completa in ogni sua parte, bisognosa di un buon restauro.
Sentiamo dal diretto interessato come è andata: "Essendomi già cimentato nel restauro della 150 LI ritenevo di non avere grossi problemi ad affrontare il ripristino di un modello più vecchio che, oltretutto, era già quasi completamente smontato.



Lo splendido risultato dopo tante fatiche: la 150 LI prima serie fresca di restauro

Devo invece ammettere che le difficoltà non sono state poche, i maggiori grattacapi me li ha dati il motore, molto complesso soprattutto negli organi di trasmissione del moto alla ruota posteriore con lo snodo della sospensione, le coppie coniche, gli alberi, i rasamenti.
Il mio lavoro è stato però ben ripagato perché una volta riassemblato il tutto il risultato è stato più che soddisfacente e tutto funziona a meraviglia ".
Che il nostro amico abbia delle "mani d'oro" lo posso testimoniare di persona: più di una volta, grazie al suo aiuto, sono riuscito a cavarmi d'impaccio durante viaggi per recarci ai raduni europei o nel bel mezzo delle ferie estive.
L'acquisto più recente riguarda invece una 125 LD del 1954, comprata per sole 200.000 lire alla mostra scambio di Nizza Monferrato.
Si trova in buono stato di conservazione, è completa in ogni sua parte comprese quelle più soggette al logorio del tempo come le selle, le manopole e i particolari in plastica.
La vernice è solo in alcuni punti ricoperta da un leggero velo di ossido.
Il particolare più strabiliante è che il motore funziona ancora perfettamente ed è capace di prestazioni di tutto rispetto.
E' intenzione del nostro socio di mantenerla, giustamente, in stato di conservazione limitando gli interventi estetici a qualche piccolo ritocco e a una lucidatura generale.



L'appetito vien mangiando. Il secondo restauro portato a termine da Alfredo: la 125 B

Come abbiamo visto la passione per la Lambretta può anche avere una origine casuale, ma una volta iniziata rimarrà tale per sempre.

Lambretta al microscopio

a cura di Vittorio Tessera (socio n° 111)



Il colore della Lambretta è certamente un grosso problema quando si affronta il restauro integrale dello scooter. Obiettivo l'Innocenti non si è certo risparmiata nel proporre colorazioni differenti per ogni tipo di Lambretta. Questo ha causato tra gli appassionati lambrettisti una gran confusione, che ancora oggi non si è riusciti a definire con esattezza a causa delle innumerevoli serie speciali per l'estero e per specifiche richieste di importanti commissionari.
Per aiutare a districarsi in questa selva di colori, abbiamo preparato una lista divisa per modelli che comprende quasi tutte le colorazioni offerte dalla Innocenti per i motoveicoli Lambretta dal 1947 al 1971.
Diciamo quasi perché sicuramente dovremmo aggiungere di nuovi quando avremo la certezza che siano stati ufficialmente utilizzati dalla casa madre.
Noterete pure che per molti colori non abbiamo ancora le formule di riferimento: purtroppo è un lavoro molto lungo sia per noi che per la Lechler e dovrete avere un po' di pazienza.

ELENCO COLORI LAMBRETTA SISTEMA LECHLER

125 A	ROSSO SCURO 8091 VERDE OLIVA SCURO 8092 o formula n.1 AZZURRO 8035 o formula n.2 BEIGE non disponibile
125 B	ROSSO MET. 8025 o formula n.4 AZZURRO MET. 8026 o formula n.1 NOCCIOLA MET. 8033 VERDE MET. 8027 o formula n.5
125 C-LC	KAKI OLIVA CHIARO formula n.6 CAMOSCIO formula n.7 AZZURRO non disponibile
125 D-LD	VERDE OLIVA CHIARO 8025 o formula n.8 GRIGIO BEIGE SABBIA formula n.3 CAMOSCIO CHIARO non disponibile
125 LD '53	GRIGIO BEIGE SABBIA formula n.9
150 D-LD	GRIGIO BEIGE SABBIA formula n. 9
150 IM D dal 1956	GRIGIO CHIARO 8012
125 E	VERDE OLIVA CHIARO 8027 o formula n.8
125 F	GRIGIO BEIGE SABBIA formula n.9
125 F II serie ultima produz.	GRIGIO CHIARO 8032
48	GRIGIO LANDA 8041 BLEU INGHILTERRA 8031 ROSSO POMPEI 8045
125 LD '57	GRIGIO LANDA 8041
150 LD '57	Telaistica GRIGIO LANEA 8061 colori, frontale e coperchio manubrio: ROSSO AMARANTO 8050 AZZURRO non disponibile VERDE SMERALDO 8051 BLEU INGHILTERRA 8031 MARRONE ANTILLE 8044
175 TV	AVORIO 8018
125 LI I e II serie	GRIGIO ALBA 9019 postfisso dei colori is. ACCIAIO SCURO 8041
150 LI I e II serie	telaistica GRIGIO ALBA 9019 colori, frontale e manubrio. (trasferito solo per la I serie) AZZURRO FLAMINIA 8050 ROSSO RUBINO 8047 BLEU INGHILTERRA 8031 VERDE NILO 8035 ROSSO CORALLO 8046 esiste anche la versione monocolore GRIGIO FIUME 8014
175 TV II serie	GIALLO ORIENTE 8048 AZZURRO TIRRENO 8042 BEIGE SABBIA 8029
125 LI III SERIE	CELESTE SEO 8030 GRIGIO 1961 non disponibile AZZURRO CHIARO non disponibile
150 LI III SERIE	telaistica GRIGIO 1961 non disponibile colori e frontale: AZZURRO NUOVO 8058 ROSSO CORALLO 8065 VERDE NILO 8035
175 TV III SERIE I versione	tutto BIANCO NUOVO 9030 tranne telaistica BIANCO NUOVO 8058 Colori, frontale, paraforme: ROSSO CORALLO 8065 GIALLO CHIARO 8061 GRIGIO SCURO non disponibile
175 TV III SERIE II versione (con le fiamme ai colori)	CELESTE SCURO METALLIZZATO 8062
150 LI SPECIAL GOLDEN	ORO CHIARO METALLIZZATO 8063
150 LI SPECIAL SILVER	GRIGIO CHIARO METALLIZZATO non disponibile
125 SPECIAL	CELESTE SCURO METALLIZZATO 8061
GENTO	AVORIO CHIARO 8054 AZZURRO ACQUAMARINA 8038 VERDE OLIVA CHIARO non disponibile
125 JUNIOR	GRIGIO METALLIZZATO formula n.10 CELESTE SCURO METALLIZZATO 8062 ROMAN BLUE 8066
50 JUNIOR	AZZURRO ACQUAMARINA 8059 VIOLA PALLIDO 8060 VERDE OLIVA SCURO non disponibile NUOVO BIANCO non disponibile ROSSO RUBINO non disponibile VERDE MELA non disponibile ARANCIO non disponibile VIOLA non disponibile
LAMBRETTINO 59	ROMAN BLUE 8066 ISLAND BLUE 8076 TURCHESE 8016
SX 200	NUOVO BIANCO non disponibile
SX 150	GRIGIO PRIMAVERA non disponibile VERDE MELA non disponibile ROSSO 1966 non disponibile
LUI 50 CL	ARANCIONE 8057 TURCHESE 8016 carter motore ARGENTO METALLIZZATO 8061
LUI 50 C	BIANCOSPINO 1960 non disponibile
LUI 75 S-SL	GRIGIO METALLIZZATO non disponibile GIALLO OCRA non disponibile
125 DL	BIANCO non disponibile TURCHESE non disponibile
150 DL	BIANCOSPINO non disponibile ROSSO non disponibile
200 DL	OCRA non disponibile

FORMULE SISTEMA LECHLER

n.1	91000	353	91015	545	91084	279	91211	25					
n.2	91084	494	91000	360	91072	126							
n.3	91093	126	91097	91	91043	429	91030	253	91012	1			
n.4	91097	786	91064	101	91084	50	91281	48	91012	15			
n.5	91095	575	91097	309	91014	175	91084	104	91000	37	91068	11	
n.6	91000	361	91012	255	91032	112	91068	72					
n.7	91000	215	91282	143.5	91015	130.5	91032	13	00360	500			
n.8	91000	530	91282	347	91011	74	91015	49					
n.9	91000	725	91282	185	91015	83	91232	9					
n.10	04	938	90	978	26	991	formula con vernice Max Meyer						

ELENCO RIVENDITORI AUTORIZZATI LECHLER-ASI

LOMBARDIA
• **Liffegi 2** snc di Gualeni E. & C.
Via Tommaseo 46
25126 Brescia
030/305.319
• **Color Service Market** srl
Via dei Mille 15
22100 Como
031/265.269
• **Clerici** di Clerici & Colombo snc
Via dei Mille 35
22062 Barzanò (CO)
039/955.760
• **Bruni Ugo Colorificio** snc
Viale Gorizia 4
20144 Milano
02/581.003.68
• **Falleri R. Colorificio** sas di Falleri & C.
Via Tellini 2
20155 Milano
02/347.804
• **Color Company** sas di Gilardoni G. & C.
Via Bolzano 1
20059 Vimercate (MI)
039/668.877
• **Canti** di Cattaneo e Giudici Colorificio
Via S. Giuseppe 131
21047 Saronno (VA)
02/960.03.27
PIEMONTE
• **Giustetti Colorificio** di Ghiò Giovanni
Spalto Rovereto 47
15100 Alessandria
0131/222.161
• **Stangalini & C.** snc di P. Stangalini
Via Gnifetti 2
28100 Novara
0321/612.780
TRENTINO-ALTO ADIGE
• **Fersina Colorificio** di Fontanari snc
Via Rovereto 25
38100 Trento
0461/913.325
VENETO
• **Color Auto Gianni** snc di Targa G. & C.
Via Pelosa 111
35030 Caselle di Selvazzano (PD)
049/630.007
• **Bottega del Colore** di Gaion A. & C. sas
Via Rosa Zalivani 3
31100 Treviso
0422/548.375
• **Furlan Colorificio** snc di Furlan & C.
Via Matteotti 9/B
31015 Conegliano Veneto (TV)
0438/228.44
• **Emporio del Colore** spa
Via del Commercio 29/35
36100 Vicenza
0444/570.299
• **Zaiver Colorificio** srl
Via dell'Artigianato 7
37135 Verona
045/505.077
• **Duver** snc di Dalla Vecchia Rizzini
Via Veneto 34 - Z.I.
36015 Schio (VI)
0445/575.337
LIGURIA
• **Roccatagliata Color** snc di Magri P. & C.
Piazza Martinez 2/R
16143 Genova
010/501.312
• **Tecnocolor** snc di Magri M. & C.
Piazza Galileo Ferraris 10/R
16142 Genova
010/871.563
• **Carini Colorificio** di Carini Giovanni
Corso Cavallotti 158
18038 Sanremo (IM)
0184/570.127
• **Gammella Silvano Colori**
Via Sarzana 161
19100 La Spezia
0187/503.034
EMILIA ROMAGNA
• **Lechler Trade** srl
Via Speranza 32
40068 S. Lazzaro di Savena (BO)
051/467.346
• **Estense Mesticheria** di Bellabarba Gianluigi
Via Boccacanale S. Stefano 29
44100 Ferrara
0532/766.044
• **Modenese** srl Colorificio di Righi Francesco
Via De' Gavasseti 176
41100 Modena
059/331.428
• **Lechler Trade** srl
Piazzale Lunardi 9/A
Parma - San Lazzaro (PR)
0521/483.886
• **Benedetti F.lli Colorificio** snc di Benedetti L.
Via Roma 164/166
29100 Piacenza
0523/324826
• **Reggiana Colori e Vernici** srl
Via J.F. Kennedy 41
42100 Reggio Emilia
0522/381.535
• **Belletti Elio Vernici**
Via Meleazzo da Forlì 30
47037 Rimini
0541/388.255
TOSCANA
• **C.F. Colori** di Salvini Claudio
Corso Matteotti 288/A-B-C
57023 Cecina (LI)
0586/684.675
• **Magnani Enzo & C.** snc
Via Copernico 180
51100 Pistoia
0573/532.885
• **Lechler Trade** srl
Via Vannucchi 19
50047 Prato
0574/571.823-571.843
• **Accessauto di Bennati Giacinto**
Via Cassia 92
53040 Bettolle (SI)
0577/624.795
MARCHE
• **Osimani Paolo**
Via Marconi 39
60022 Castelfidardo (AN)
071/780.975
• **Silvestri** snc di Bacaloni U. & C.
Via Roma 93/B
62100 Macerata
0733/313.83
• **Longhini Vernici** snc
Via Roma 90
61032 Fano (PS)
0721/804.143
• **Bartoli Terenzio & C.** snc
Via Serra 2/4/6
61100 Villa Fastiggi (PS)
0721/452.520
UMBRIA
• **Autoforniture 32** snc di Feligioni G. & C.
Via Soriano 98/100
06156 San Sisto (PG)
075/528.08.45-6
ABRUZZI
• **Cosmocolor** snc di Alliprandi & C.
Corso Umberto 267
65015 Montesilvano (PE)
085/835.635
• **D'Ascenzo Roberto Vernici e Ferr.**
Via Gasbarrini 24
64100 Teramo
0861/411.470
LAZIO
• **Cinelli F.lli** snc
S.S. 148 Pontina km 77,100
04010 Borgo S. Michele (LT)
0733/693.630-618.192
• **Morelli Teckopaints** srl
Viale Maggiolo 14/18
00176 Roma
06/244.000.25
CAMPANIA
• **Autocolor** di D'Argenio Antonio
Viale Italia 353
83100 Avellino
0825/265.48
• **Vercar** spa
C.I.S. Isola 1 N. 122/125
80035 Nola (NA)
081/51.08.597
• **Bertolini Ricambi** di Bertolini G.
Via Bivio Acqua Vella
84040 Casal Velino (SA)
0974/907.171
PUGLIA
• **Carenza** snc di Carenza Nicola & C.
Via Paolo Marzi 57
70026 Modugno (BA)
080/535.32.50
CALABRIA
• **Graziano Arturo & C.** sas
Via Nazionale 77
87068 Rossano Scalo (CS)
0983/511.224
• **Giustra Colorificio** snc di Giustra G. & C.
Via Prolungamento Aschenez 9
89100 Reggio Calabria
0965/213.55
SICILIA
• **Autocolor** di Romeo Salvatore
Via Guardia della Carvana 12
95128 Catania
095/436.147
• **Agate Color** di Agate G. & C. sas
Via Nino Bixio 14
91025 Marsala (TP)
0923/982.677
SARDEGNA
• **U.P.A.S.** srl
Predda Niedda Sud Strada 23/13 - Z.I.
07100 Sassari
079/261.818
• **Intercolor** di Manunza Manlio
Via Galvani
07026 Olbia (SS)
0789/584.30

LECHLER
COATINGS
CHR. LECHLER & FIGLIO SUCC.RI S.p.A.
Vernici e Smalti dal 1858
22100 COMO - PONTECHIASSO
Via Bellinzona, 287
22100 COMO - REBBIO
Via Cecilio, 17
Tel. 031/586 111
Telefax 031/586 206
Lechler
Servizio System
tel. 031/586333

Lambrettotecnica

a cura di Alfredo Ponzoni (socio n° 574)

Concluderò in questo numero gli argomenti relativi alla accensione cercando di dare alcuni suggerimenti per cercare di ripristinarne il funzionamento quando il motore si è ammutolito e non c'è nessuno nei paraggi che possa aiutarvi.

La prima cosa è l'elenco dell'attrezzatura e ricambi minimi indispensabili per poter procedere ai controlli e quindi alle riparazioni del caso. E' chiaro, che chi voglia viaggiare veramente sicuro di poter risolvere ogni problema, deve allungare la lista e deve avere una certa esperienza.

Iniziamo con i ricambi:

n. 1 candela (meglio 2) di appropriato grado termico
n. 1 coppia contatti (puntine)
n. 1 condensatore, meglio se vi avrete saldato un pezzo di filo elettrico lungo circa 10 cm
n. 1 bobina di accensione già preparata con il cavo di alta tensione e la pipa per la candela

Ed ora gli attrezzi:

- chiave per la candela
- cacciavite medio
- estrattore per volano
- chiavi per lo smontaggio del convogliatore ed eventuale pedana e per azionare l'estrattore
- pinza universale
- qualche morsetto mammut da 4 mm
- nastro isolante
- spezzone di filo elettrico lungo circa 1 mt sezione 0,8 meglio se alle sue estremità avrete saldato due pinzette a coccodrillo
- portabatteria per alloggiarvi 4 batterie a stilo da 1,5 V con due fili in uscita, rosso per il positivo, nero per il negativo
- lampadina a 6 Volt 3 o 5 Watt alla quale avrete saldato due pezzi di filo di circa 20 cm ai relativi poli. (attaccata al portabatteria potrà anche essere utile per fare luce di notte)
- fotocopia di questo testo

Il motore della vostra Lambretta con la quale state viaggiando, improvvisamente comincia a perdere colpi o si ferma senza dare neanche un colpo; ometto di elencarvi i controlli relativi all'arrivo del carburante in quanto sono ovvi e comunque saranno argomento di una prossima puntata. Provate a rimettere in moto con la pedivella e non riparte, provate ad avviarla a spinta (il nostro socio Sergio Ferraro è espertissimo in questa operazione, pensate che ha vinto una gara ai punti) ed il risultato è sempre negativo.

A questo punto una volta accertato che la pipa sia ben connessa, cominciate con lo smontare la candela, prendetene una nuova, collegate la pipa, appoggiate la candela alla massa del motore e dando una pedalata alla pedivella di avviamento verificate che tra gli elettrodi scocchi una bella scintilla blu. Se ciò avviene, rimontate la candela e provate a rimettere in moto eventualmente a spinta. La Lambretta non riparte, rismontate ed analizzate la candela, se è secca è facile che non arrivi miscela al carburatore o ci sia il gicleur sporco. Chi lo sa fare lo pulisca, chi non lo sa fare aspetti..... l'uscita del prossimo Notiziario Lambretta! Se la candela è bagnata probabilmente il motore è ingolfato. Asciugare e rimontare la candela, chiudete il rubinetto della miscela e cercare di riavviare a spinta con l'acceleratore tutto aperto, come riparte, riaprire la benzina. Il bello arriva se la scintilla non scocca. Il Sig. Bollini, vecchio meccanico di moto di Sesto S. Giovanni, purtroppo defunto (aveva modificato all'epoca la sospensione posteriore di un Motobi Spring Lasting trasformandola in una specie di monocross ed una delle ultime volte che l'ho visto girava con un minimotorino che si era costruito utilizzando due mozzi anteriori completi di ruota della Lambretta LI) Aveva un suo metodo per testare l'efficienza degli impianti di accensione: infilare un dito nella pipa della candela, dare una pedalata, se l'effetto della scarica elettrica si sente arrivare fino al polso è assolutamente insufficiente, se arriva al gomito è accettabile, alla spalla è buono; al cuore può arrivare solo con un impianto a spinterogeno. Io ho provato una volta, ho riscontrato un'efficienza perfetta, ma non mi sono divertito! Un altro sistema di controllo è quello di togliere la pipa ed avvicinando i barbagli di filo di rame alla massa, la scintilla deve scoccare ad una distanza di almeno 5 mm. Se è inferiore qualche cosa non funziona correttamente. Il percorso dei controlli va risalendo dalla candela fino al piatto portabobine; li elencheremo qui di seguito.

Cavo alta tensione: verificare che non sia spellato, schiacciato, che la pipa sia ben collegata - Connessione tra bobina alta tensione e relativo cavo: eliminare eventuali ossidazioni o carbonizzazioni del cavo tagliandone un pezzettino.

Bobina: controllato e che i fili siano saldamente collegati ai morsetti di bassa tensione, procedere ad una prova della stessa con questo sistema: staccare il filo verde dalla bobina ed attaccarci il coccodrillo del filo di cui ci siamo dotati, appoggiare leggermente l'altro coccodrillo alla massa, dare una pedalata, dovrebbero vedersi delle piccole scintille, se così provate a sostituire la bobina. E' anche possibile provarla così: (vedi schema 1), collegare il positivo del portabatterie al morsetto della bobina dal quale si è staccato il filo verde; attaccando e staccando dalla massa il negativo, si deve produrre una scintilla sulla candela.

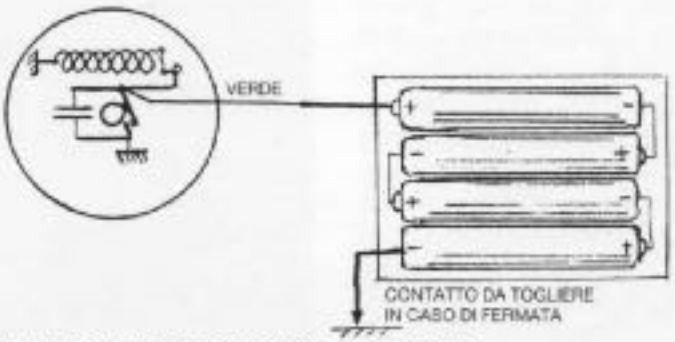
Bassa tensione: se il filo verde, tolto dalla bobina, non produce scintille, come visto sopra, staccare dalla scatola delle connessioni il filo verde proveniente dal piatto del volano e controllare che scintilli; se ciò avviene collegarlo con i coccodrilli al morsetto della bobina libero e provare. Se tutto funziona, il guasto, probabilmente è nella parte di impianto relativa all'arresto motore, che avete in questo modo escluso. Isolate con nastro isolante le connessioni fatte con i cocogrilli e potete ripartire.
Se le scintille non ci sono è necessario smontare eventuali pedana, convogliatore, coperchio e verificare che le puntine aprano e che ci sia una giusta pressione di contatto. E' successo che si sia rotta la molla a lamina che chiude i contatti o che per usura del martelletto che striscia sulla camma del volano le puntine si siano chiuse. Regolarne l' apertura o se necessario sostituirle

come spiegato nei numeri precedenti, ma per questa operazione bisogna smontare il volano.
Se tutto è a posto, verificare la bobina di bassa tensione (vedi schema 2) utilizzando batteria e lampadina e facendo in modo che le puntine siano in posizione aperta. Se la lampada è accesa la bobina potrebbe essere buona, e la causa potrebbe essere un filo a massa od il condensatore. E' possibile applicare quest'ultimo esternamente senza togliere il volano, procedendo in questo modo: tagliare il filo che collega il condensatore interno alle puntine, attraverso le feritoie e collegare il filo che avete saldato al nuovo condensatore al filo verde che esce dal volano e fare in modo che la carcassa del condensatore sia a massa. Controllare, come al solito, che il filo verde collegato al condensatore scintilli, ripristinate le altre connessioni tolte e potete forse ripartire.

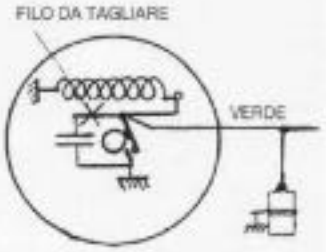
Se ci fosse qualche cosa a massa internamente bisogna smontare volano e piatto, controllare tutti i collegamenti ed in particolare la vitina che fissa molla e capicorda, che non devono essere a massa, usare eventualmente pila e lampadina come tester.
Se invece, verificando la bobina, la lampada rimane spenta e si accende solo ruotando il volano in maniera di chiudere le puntine, la bobina interna è interrotta. Con la nostra batteria di pile possiamo fare funzionare l'accensione a spinterogeno. E' sufficiente collegare il positivo della batteria (eliminando la lampadina) al filo verde ed il negativo a massa; si può ripartire, ma ricordarsi di togliere il contatto quando ci si ferma per non scaricare le pile che dovrebbero essere sufficienti per una trentina di chilometri, al limite procurarsi altre pile... E' successo che un capo dell'avvolgimento si sia dissaldato dalla massa; con un morsettino ed un pezzo di filo serrato sotto una vite è possibile ripristinare il contatto, ma a questo punto è necessario togliere il volano.

Se dopo tutti questi tentativi la Lambretta non riparte potete togliere il tubetto della benzina, aprire il rubinetto e buttare un fiammifero!

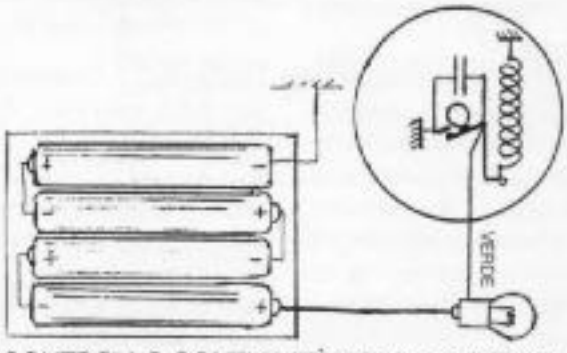
Dimenticavo di dirvi che a Sergio i punti li hanno dati in testa all'ospedale.



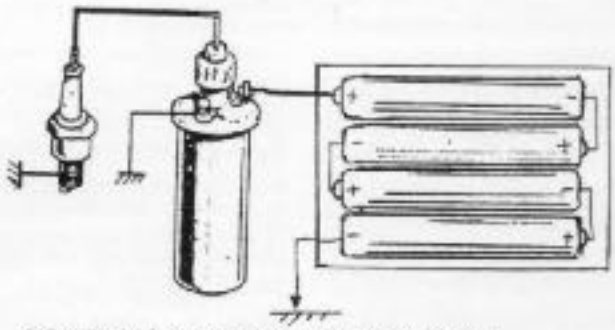
FUNZIONAMENTO A SPINTEROGENO



CONDENSATORE ESTERNO



CONTROLLO CONTINUITÀ BOBINA INTERNA


CONTROLLO EFFICIENZA BOBINA A.T.

NOTIZIARIO Lambretta

Notizie dal mondo

a cura di Marco Micali (socio n° 680)

Oggi pubblico un paio di notizie riguardanti i nostri amici lambrettisti che iniziano in questi giorni ad assaporare la bella stagione ed ad organizzare finalmente delle allegre gite fuoriporta in un ambiente soleggiato e caldo. Il Lambretta Club AUSTRALIA.

Alcune settimane fa, hanno preso parte al TOY RUN, famosa gara motociclistica anche 5 scooter, che si sono piazzati onorevolmente; dopo questa gara si è verificata sul stesso circuito una sfilata di vetture d'epoca seguita da una gita sulla spiaggia di YARRA per una abbondante colazione in riva al mare.

Il tempo è stato magnifico per tutto lo svolgimento delle manifestazioni. Il premio per lo scooter meglio classificato è andato a Bill per la sua Vespa 150 sprint.



Alcuni mesi fa si è svolta l'esposizione motociclistica a scopo benefico detta "Geelong Motorcicle Expo".

Anche qui 5 scooter sono stati protagonisti, attirando numerosi curiosi ed appassionati di moto, scooter e auto d'epoca. E stata una mostra ben organizzata e frequentata anche grazie a una simpatica gita al locale aeroporto sulle cui piste si poteva circolare in quei giorni tranquillamente.

Un ringraziamento speciale a Bill Guthrie per la sua donazione di $30 direttamente alla United Way Charities. Durante tutto il fine settimana della manifestazione sono stati raccolti e versati all'associazione caritatevole $7000 che il presidente Shane Vines ha accettato commosso ringraziando specialmente il motoclub organizzatore "V.M. Club" di Victoria. Robert Bradamate, oltre che donare una certa quota durante la manifestazione ha annunciato di volere organizzare con l'aiuto della Monza Motors di 536 North Road Ormond una competizione agonistica, il cui ricavato sarà a sua volta dato in beneficenza.

Il curioso trofeo messo in palio consiste in una bottiglia di 1 litro d'olio per motori a due tempi; gli altri premi sono una bottiglia di vino Porto, una gomma nuova, una giacca in pelle ecc.

L'ultima trovata dei nostri lontani amici lambrettisti e il "maintance day" cioè la giornata di mantenimento, conservazione e restauro.

Durante questo curioso appuntamento un folto gruppo di "restauratori di scooters" si radunerà per restaurare o conservare al meglio il loro mezzo.

Tutti i ferri necessari vengono messi a disposizione da Mark Patressio e grazie a lui si terranno anche corsi per imparare a saldare a filo continuo, oppure a cannello o ad elettrodo. Verranno tenuti anche delle lezioni di "meccanica" e "battilastra". I necessari rinfreschi e la birra vengono sponsorizzati dal locale salone d'auto.

L'appuntamento che chiuderà quest'anno sarà il "National run" cioè una corsa della lunghezza di 1000 miglia attraverso tre stati dell'Australia a cui possono partecipare mezzi con almeno 124cc di cilindrata.

A questa manifestazione si sono già iscritti 109 partecipanti e una ventina di moto club. Tre di questi motoclub sono composti da scooteristi che useranno tra l'altro come "scooter da corsa" una 150 LI e una 125 C.

NOTIZIARIO Lambretta — *Gli appuntamenti*

a cura di Orietta Manfrin (socio n° 333)

LAMBRETTA YESTERDAY

Il nostro socio Leonardo Cascione ci invia questa storica immagine che lo ritrae in sella alla sua 125 D al passo dello Stelvio nel 1953.



PISA 1953.
Questa foto ci è gentilmente stata messa a disposizione dalla Sig.ra Renata Polidori Moneta, di recente associatasi al club.
In questa immagine La vediamo assieme al suo fidanzato e alla fida 125D a Pisa durante una gita iniziata a Lerici.



NOTIZIARIO Lambretta — *Il mercatino*

a cura di Orietta Manfrin (socio n° 333)

MERCATINO LAMBRETTA

1) VENDO Lambretta 125 Special 1960 condizioni sufficienti, completa, senza documenti L.300.000 Tel. 0522-46038 lasciare messaggio

2) VENDO Lambretta 125 D restaurata senza documenti Aldo Tel. 0438-81392 ore ufficio

3) VENDO Lambretta 125 J Stellina 1965 colore azzurro buone condizioni, senza documenti L.350.000 trat. Tel. 0323-403168 ore pasti

4) VENDO Lambretta 150 LD 1955 buone condizioni, completa, senza documenti L. 650.000 Tel. 0323-403168

5) CERCO Lambretta 125 A-B-C in cambio offro, più eventuale conguaglio, Piaggio ZIP&ZIP con motore elettrico e a scoppio Tel. 0881-773537

6) VENDO motore per Lambretta 125 A in buone condizioni Tel. 0566-41230

7) VENDO Lambretta LI 125 funzionante, completa ma radiata L. 150.000 e Lambretta 125 E modificata F con targa L.750.000 Tel. 0586-881902 ore pasti

8) COMPRO Lambretta 125 E in buone condizioni, con documenti anche radiati Tel. 0564-578043

9) VENDO Lambretta 125 LI e 150 LI degli anni sessanta, conservate e funzionanti, tutto a L.1.000.000 Tel. 0331-401908 Massimo

10) VENDO Lambretta 125 LI anni '60 perfettamente restaurata, bicolore, radiata al PRA L. 3.500.000 trat. Tel. 0832-331904 ore serali Massimo

11) VENDO Scooter ISO Dfra funzionante e originale L. 600.000 Tel. 011-4375275 Gianni

12) VENDO Lambretta 175 TV II serie perfettamente restaurata più molti ricambi Sterline: L.200 Tel. 0044-1270-69090

13) VENDO Lambretta 150 SX riverniciata , 190 cc Suzuki pistone, carburatore Dell Orto 30 mm, velocissima Tel. 0044-1476-67312

14) CERCO Lambretta 125 o 150 LI in buone condizioni Tel. 0044-181-5739224

15) VENDO Lambretta DL 200 perfetta conservata con documenti L. 1.950.000 Tel. 0481-3065

16) VENDO Lambrettino SX conservato e perfetto Tel. 0422-380441

17) VENDO Lambretta LD Tel. 0761-324685

18) VENDO Lambretta 125 LD conservata molto bene L. 1.600.000 Tel. 07/9160857

19) CERCO per Lambretta LUI 50 ammortizzatore post., portapacchi, faro posteriore, tappi serbatoio, copriventola tutti nuovi o in ottime condizioni Giancarlo Colaprete Tel. 0882-432047 ore ufficio

CONCORSO PER IL SIMBOLO GRAFICO DEL RADUNO DEL CINQUANTENARIO

Il Lambretta Club d'Italia indice un concorso che ha come oggetto il simbolo grafico che verrà utilizzato l'anno prossimo per il raduno del cinquantenario della Lambretta, che si terrà a Milano.

La partecipazione è riservata solo ai soci, i quali sono caldamente invitati ad inviare idee, bozzetti e disegni (anche in formato elettronico su dischetto) al seguente indirizzo: Lambretta Club d'Italia Casella Postale n° 21 - 20090 Limito MILANO.

L'autore del lavoro prescelto, che rimarrà di proprietà del Lambretta Club d'Italia, verrà premiato con l'iscrizione gratuita al raduno ed una targa ricordo.

I lavori inviati non saranno restituiti.

NECROLOGIO

Veniamo a conoscenza della improvvisa scomparsa del nostro socio Claudio Ericivi di Bormio, poco più che ventenne. Il Consiglio Direttivo del Lambretta Club d'Italia a nome di tutti i soci porge ai familiari le più sentite condoglianze.



Sergio e Susi sposi in... Lambretta



Costigliole d'Asti, 14.07.96 oggi sposi... e figli maschi!



Via



Chi dorme non piglia Lambretta



Il nostro socio Sandro ed Elena felicemente sposi