Lambretta
WWW.LAMBRETTA.IT

INNOCENTI

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 2 - Numero 5

Gennaio-Marzo 1997



Organo ufficiale del

Lambretta club d'ITALIA

Editoriale/Sommario

Caro Socio,
eccoci nel 1997! Un anno particolarmente importante per la nostra Lambretta; quest'anno compie, infatti, la rispettabile età di 50 anni ed è finalmente giunto il momento di regalarle una grande festa.
In occasione di tale importante avvenimento il Lambretta Club d'Italia organizzerà un Raduno Mondiale il 20/21/22 Giugno presso il Parco Esposizioni di Novegro (MI).
La buona riuscita della manifestazione dipenderà da tutti noi e già da ora ti invito a offrire la tua disponibilità a far parte del personale di servizio per i tre giorni del raduno; se interessati farlo, e la tua Lambretta ti sarà grata per questo, invia una lettera di conferma al Club specificando i giorni in cui saresti disponibile e le eventuali mansioni preferite (organizzazione del Camping, della ginkana, dei pasti, del giro turistico ecc.).
Ti ricordo che il Club è alla ricerca di sponsor che possano finanziare, sotto qualsiasi forma, lo svolgimento della manifestazione; sono gradite anche piccole donazioni come un trofeo, un cesto alimentare, una Lambretta (!) che saranno utilizzate per la grande lotteria serale di Sabato sera.
Per commemorare il cinquantenario è stata anche offerta al nostro Club la possibilità di allestire una mostra sulla storia dei motoveicoli Innocenti presso il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano.
Per noi è certamente un'occasione unica che ci rende particolarmente fieri; è nostra intenzione preparare una esposizione di carattere tecnico-culturale, che possa far conoscere e apprezzare alle nuove generazioni cosa è stata, per gli Italiani, la Lambretta negli anni 50-60 e quali soluzioni tecniche innovative aveva adottato per la sua costruzione.
Un'altra importante iniziativa sarà la mostra monotematica Lambretta che organizzeremo durante il Mercatino di Novegro del 22/23 Febbraio. Per tale occasione è stata riservata al Club un area di circa 100 mq. al centro del padiglione principale che servirà anche come sede provvisoria per ricevere le iscrizioni e le prenotazioni al Raduno Mondiale di Giugno.
Sono giunte alla segreteria del Club diverse "opere" raffiguranti lo stemma da utilizzare come simbolo per il Raduno Mondiale; ringrazio fin da ora gli artisti che hanno voluto simpaticamente partecipare a questo concorso e ricordo loro che tutti i bozzetti, compreso il vincitore, verranno pubblicati sul prossimo numero del Notiziario.
A proposito del Notiziario, ti ricordo che siamo sempre in attesa di un tuo articolo in tema Lambrettistico: un raduno, un viaggio, un problema tecnico risolto, un ricordo, una gara ecc, ecc. Scrivici, il Notiziario cresce con l'aiuto di tutti voi Soci, lontani e vicini.
Se vuoi iniziare a festeggiare i primi cinquant'anni della Lambretta vieni a Novegro il 23 Febbraio, brinderemo insieme al compleanno del nostro amato Scooter!

Il Presidente Vittorio Tessera (socio n° 111)

Sommario

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



NOTIZIARIO Lambretta

Ho letto sulla rivista MOTOCICLISMO D'EPOCA anno 2-numero 2 della rinnovata pubblicazione del NOTIZIARIO LAMBRETTA migliorato notevolmente rispetto alle lontane edizioni del passato.
Sarei interessato a ricevere questa rivista fin dal primo numero. Per favore fatemi sapere le modalità ed il pagamento necessari per diventarne continuo lettore.
Quanto sopra in ricordo della Lambretta C da me posseduta negli anni 1951-1952 e poi, ahimè, venduta.
Approfitto della Vostra disponibilità per chiedeVi informazioni circa il ritorno della Lambretta in Italia.
Ho appreso questa notizia sulla rivista MOTOCICLISMO del mese di ottobre 1996 nella quale, a pag. 54, si segnala il probabile ritorno del nostro amato scooter in tempi brevi.
Sarebbe una notizia bomba ma preferisco non farmi illusioni, potete dirmi qualche cosa in proposito?

Grazie infinite ed ancora complimenti.

Giovanni Tamburino - Via Gauthier 11 bis
10020 Revigliasco Torinese (TO)

Caro Giovanni, innanzi tutto ti comunico, pensando di fare cosa gradita anche agli altri Soci che non hanno potuto avere i precedenti numeri del Notiziario, quale prassi seguire per ricevere gli arretrati.
È sufficiente inviare lire 5.000 per ogni numero arretrato con un vaglia postale intestato al Lambretta Club d'Italia (casella postale 21 - 20090 Limito MI).
Ti ricordo che la spedizione del Notiziario Lambretta, da noi redatto trimestralmente, rientra tra i servizi che il Club offre ai propri Soci.
Brutte notizie invece per ciò che riguarda il ritorno in produzione, almeno in tempi brevi, del nostro amato scooter.
Finora si sono dette tante parole ma all'atto pratico niente di concreto è stato realizzato; risale a poco più di un anno fa la notizia riportata su tutti i principali quotidiani che nel Veneto avrebbe dovuto sorgere una fabbrica dalla quale nel giro di pochi mesi sarebbero usciti i primi esemplari della "risorta" Lambretta.
Parlando personalmente con gli industriali elvetici, che si riproponevano di affrontare questo rilancio in grande stile, mi venne detto che lo scooter in questione sarebbe stato di 50cc, con motore a quattro tempi, che girava già al banco, e con una carrozzeria comunque simile a quella degli scooter attuali e per nulla accomunabile a quella della nostra vecchia cara Lambretta.
Sinceramente la mia impressione fu di una scarsa concretezza e di un malcelato tentativo di sfruttare un marchio importante.
Adesso, a distanza di mesi dalle dichiarazioni riportate dalla stampa, non posso che confermare quanto da me sospettato. Mi risulta infatti che il terreno dove avrebbe dovuto sorgere lo stabilimento si presenti a tutt'oggi come un splendido prato!
Saluoni.

Cari amici del Lambretta Club d'Italia, Vi scrivo per porVi un quesito inerente la reimmatricolazione di una Lambretta modello 125D, della quale Vi allego alcune fotografie.
Vorrei infatti che la suddetta Lambretta, cancellata dal PRA di Genova, venga messa in condizioni di ritornare a circolare.
Chiedo la Vostra collaborazione sulla prassi da seguire per raggiungere questo scopo.

In attesa di un Vostro cortese riscontro, e ringraziando anticipatamente, mi è grata l'occasione per porgere i miei migliori saluti.

Ulderico Bove - via Arbo, 22 - 13026 Candelo (BI)

LETTERE NEL BAULETTO

a cura di Alberto Gasparri (socio n° 600)

Venti giorni fa ho provveduto all'immatricolazione di una Lambretta LI 150 seconda serie radiata d'ufficio in quanto il proprietario non aveva pagato le tasse di circolazione da quindici anni circa.
La prassi da seguire è relativamente semplice anche se non tutte le motorizzazioni seguono lo stesso iter.
La prima cosa da fare è quella di richiedere l'estratto cronologico del mezzo, dal quale risulta la radiazione; allegare all'estratto il libretto, il foglio complementare e la targa del motociclo in oggetto (qualora manchi uno di questi documenti è necessario allegare regolare denuncia di smarrimento presentata presso i Carabinieri).
A questo punto è fondamentale avere una dichiarazione di responsabilità, effettuata da un'officina iscritta all'Albo dei riparatori, nella quale si conferma l'effettuazione di tutti i lavori eseguiti sul motociclo che ne consentano la circolazione secondo le normative vigenti.
Presentando tutti i documenti sopra elencati all'ACI della tua città, nel giro di venti/trenta giorni dovrai recarti con la Lambretta presso l'Ispettorato della Motorizzazione Civile ove verificheranno la perfetta funzionalità del mezzo.
Se non sussisteranno ulteriori problemi entro un mese dall'esame sarà disponibile presso l'ufficio ACI, al quale hai affidato la pratica, il certificato di proprietà (ex foglio complementare) ed il libretto di circolazione a te intestati.
In bocca al lupo.....

Egregi signori, avrei bisogno di maggiori delucidazioni relative a due Lambretta in mio possesso:
- *modello 125D con un particolare serbatoio supplementare in mezzo alle gambe del conducente;*
- *modello 150N (???) Special di colore giallo (probabilmente riverniciato) dell'anno 1965.*

Videndole restaurare mi occorrono le formule relative ai colori originali ed i manuali d'officina.

Distinti saluti.

Gianni Perona - via A. Pacinotti, 14 - 10144 TORINO

Non disponendo di fotografie relative ai mezzi in tuo possesso, mi risulta piuttosto difficile poterti aiutare ed essere certo di darti delle informazioni esatte.
Per quanto riguarda la Lambretta modello 125 D con un anomalo serbatoio tra le gambe si tratta quasi sicuramente di una modifica dell'epoca mirata a dare un aspetto più sportiveggiante e motociclistico al mezzo aumentando inoltre in modo considerevole l'autonomia dello scooter.
Non è infatti rarissimo trovare Lambretta che presentano, insieme alla modifica di quella in tuo possesso, la sostituzione della marmitta originale con una che usciva lateralmente, addirittura sdoppiandosi, scimmiottando così i mezzi più veloci e attraenti che circolavano all'epoca.
La seconda Lambretta in tuo possesso è una Special 150 prodotta dal 1968 al 1969 che è stata sicuramente verniciata in quanto il modello esisteva solo metallizzato (curioso notare che era dalla 125 B del 1949 che l'Innocenti non ricorreva a questo lussuoso tipo di verniciatura).
Per avere i manuali di uso e manutenzione, i manuali d'officina e tutte le informazioni che ti possono agevolare nella tua opera di restauro, ti puoi rivolgere direttamente al nostro servizio di consulenza tecnica telefonando al numero 02.95320458.
Cordiali saluti e buon lavoro!

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

IL LAMBRETTA CLUB D'ITALIA "ENTRA IN EUROPA"

9 Novembre 1996, Venerdì, sono quasi le 17.30 quando, lasciata alle spalle una settimana di ufficio, arrivo a Rodano presso il Museo del club e vedo parecchie facce nuove e altre note dai vari raduni europei. E' infatti a Rodano che si sono dati appuntamento per il 9 e 10 Novembre i presidenti dei vari Lambretta Club europei. Purtroppo non tutti sono potuti intervenire, comunque grazie alla presenza della coppia austriaca, irlandese, svizzera e dei presidenti di Gran Bretagna e Svezia con deleghe per Francia e Germania già dalle prime ore del Sabato si è potuto dare il via alla riunione.
All'ordine del giorno si voleva definire un regolamento fisso per la premiazione ai raduni europei in modo da offrire ad ogni partecipante trasparenza e chiarezza circa la destinazione di coppe e trofei. Dal 22 Giugno 1997, data in cui si svolgerà la premiazione del raduno di Milano, verranno infatti assegnati i seguenti premi:

- Trofeo Mike Karslake alla più bella Lambretta (1 scooter per persona , 1 giudice per club; la Lambretta deve essere restaurata direttamente dal socio, non da un professionista, il presidente di ogni club sarà responsabile dell'onestà del socio in lizza per questo premio. Vi saranno 4 classi: 1947-1957;1958-1967;1968-1971;enthusiastic&custom. Ad ogni finalista di classe spetta un premio minore, al migliore dei quattro sarà infine assegnato il trofeo.
- Trofeo Alan Godden, andrà al lambrettista che giunge al raduno da più lontano in sella alla lambretta più vecchia; criterio di selezione in caso di indecisione sarà l'età della Lambretta.
- Premio al club venuto da più lontano in Lambretta.(criterio: media chilometrica di massimo 3 soci del club).
- Partecipante proveniente da più lontano (maschile)
- Partecipante proveniente da più lontano (femminile)
- Partecipante iscritto più anziano, anche non guidatore
- Partecipante iscritto più giovane, anche non guidatore

In totale vi saranno quindi 11 premi fissi ad ogni raduno europeo più eventuali altri premi che il paese organizzatore vorrà mettere in palio di sua iniziativa.
Nel pomeriggio, dopo un meraviglioso buffet organizzato da Orietta, Raffa e Susi, si è discusso a proposito della creazione di un sodalizio che abbracciasse tutti i lambretta club internazionali avente lo scopo di migliorare lo scambio di informazioni tra i club stessi.
In sostanza il "Lambretta International", così è stato battezzato il sodalizio, prendendo spunto da quanto aveva già fatto la Innocenti negli anni '50 con il Lambretta club international, sarà un giornalino (formato A5) di pubblicazione semestrale in lingua inglese, dove ogni club aderente al sodalizio avrà due pagine a disposizione per scrivere tutto quello che vuole. Data la notevole tiratura (circa 4000 esemplari a numero), ogni numero verrà a costare circa 1000 lire; ogni club potrà "vendere" massimo mezza pagina del proprio spazio per inserzioni pubblicitarie al fine di finanziare l'operazione. Il Lambretta International, attualmente ancora in fase di studio, sarà ufficialmente inaugurato nell'ambito della serata di gala del raduno di Milano, cosicché il primo numero uscirà probabilmente entro Natale 1997.
Nel pomeriggio di Sabato, verso le ore 16.00, è stata poi ufficialmente inaugurata Casa Lambretta, il primo centro dedicato a tutti i lambrettisti, e voluto da un lambrettista, del quale potrete leggere di seguito.
La serata del Sabato si è conclusa presso la trattoria La Stella di Cassignanica, dove gli ospiti hanno gustato le prelibatezze della vera cucina lombarda.
All'indomani il programma ci ha portati dapprima in Via Pitteri 81 a Milano, storica sede sociale della Innocenti, dove i lambrettisti hanno potuto scattare con entusiasmo le foto ricordo davanti ai portoni degli stabilimenti che per decenni hanno sfornato centinaia di migliaia di lambretta.
Ritornati a Rodano i presidenti hanno potuto visitare il museo del nostro club e approfittare dell'enorme quantità di documentazione cartacea per dare risposte ai tanti interrogativi sul mondo lambretta, che si erano portati con loro.
La riunione si è conclusa Domenica 10 dopo pranzo (grazie Orietta grazie Raffa grazie Susi) con un brindisi ai 50 anni della Lambretta. Ogni partecipante, entusiasta dell'organizzazione e dell'ospitalità del Lambretta Club d'Italia, ci ha ringraziati a nome di tutti i loro soci e ha già dato conferma di presenza a Novegro già il 22 Febbraio per la mostra scambio dove verrà allestita dal club uno stand per i 50 anni della lambretta.



I presidenti dei club europei intervenuti alla riunione di Milano posano orgogliosi davanti agli stabilimenti Innocenti.

FINALMENTE ARRIVA CASA LAMBRETTA

Il 9 Novembre è stato ufficialmente inaugurato a Rodano, alle porte di Milano, il primo centro completamente dedicato alla Lambretta. Su una superficie di circa trecento metri quadrati si può trovare tutto ciò che fa aumentare le palpitazioni del cuore di un lambrettista.
Archivio documentazione storica, manualistica, officina restauri e servizio ricambi ed accessori compongono questo mosaico di servizi che fanno scomparire definitivamente la parola impossibile dal lessico di un lambrettista. E speriamo facciano anche sì che non dovremo più assistere a quelle scene raccapriccianti che si ripetono frequentemente ai mercatini quando alcuni inesperti acquirenti si rivolgono ad altrettanti commercianti dall'incerta cultura lambrettistica, ma pervasi da mania dei quattro zeri.



Momento solenne! Casa Lambretta è inaugurata.

NOVEGRO ATTO SECONDO



Il "circo" del Lambretta Club d'Italia al mercatino di Novegro.

L'edizione di Novembre di Novegro, la seconda dell'anno, segna un po' la fine della stagione dei mercatini.
Il '96 si è concluso sicuramente in crescita per il settore moto, a scapito un po' di quello dell'auto. Soprattutto per il discorso Lambretta ho potuto notare un certo fermento anche tra i giovanissimi.
Si sa, le mode, i trend anni '60, tutto ciò hanno contribuito.
Anche per questa edizione il Lambretta Club d'Italia ha allestito uno stand affinché i soci intervenuti o i tanti visitatori della mostra scambio potessero conoscerci.
Ciò ha portato a numerose nuove adesioni e tanti complimenti ricevuti sia dai soci presenti sia dagli altri club di marca per le belle iniziative promosse durante l'anno.

BEFANA BENEFICA 1997

Tradizionale appuntamento per i milanesi, il 6 Gennaio, è la "befana motociclistica". Sul piazzale del cannone del Castello Sforzesco si danno appuntamento annualmente dai 3000 ai 5000 motociclisti a secondo delle condizioni atmosferiche. Dopo il discorso del sindaco e la benedizione dei motocicli, il rombante serpentone si è diviso in due tronconi, uno diretto verso Casa Famiglia di Rivolta d'Adda, l'altro diretto verso il centro Don Orione e il centro Sacra Famiglia di Cesano Boscone. Ogni anno i degenti, di età tra i 5 e i 60 anni, aspettano i centauri che portano loro doni e dolciumi, e anche quest'anno il Lambretta Club d'Italia non ha voluto mancare all'appuntamento. E' bastato rovistare un po' nelle cantine o nei solai alla ricerca dei tanti giocattoli ormai dimenticati per fare felici, almeno per un giorno, chi la gioia di andare in Lambretta non potrà mai assaporarla.



Parte dello squadrone "Befana".

ANNO NUOVO ... CONSIGLIO NUOVO

Sabato 11 Gennaio si è tenuta la riunione annuale di inizio anno, quest'anno particolarmente importante, in quanto il programma prevedeva le elezioni del consiglio direttivo per il biennio 1997 e 1998.
Tra la rosa dei candidati, Tessera (presidente uscente), Gasparri, Ponzoni, Castiglioni, Calvio, Rosignoli e il sottoscritto.
Il voto secondo scrutinio segreto ha dato il seguente risultato: Consiglio 1997/1998 Tessera Vittorio presidente (riconfermato), Gasparri Alberto, Graupner Roberto, Ponzoni Alfredo e Rosignoli Davide, consiglieri.
Di seguito è stato approvato i bilancio provvisorio, e brevemente illustrato ai soci intervenuti, quello che sarà il programma di massima per i raduno mondiale di Milano dal 20 al 22 Giugno in occasione dei festeggiamenti del 50° anniversario della Lambretta.

Presentiamo la definitiva edizione della LAMBRETTA

Le prime notizie di questa nuova «scooter» italiano si ebbero nell'estate del '45 e i lettori di *Motociclismo* le appresero sotto forma di «notizie Innocenti», le quali salvavano essere al tempo stesso indiscrezioni di carattere veramente riservato, cioè prive di qualsiasi ufficialità, e informazioni effettive su quanto si stava preparando nei grandiosi opifici della Società *Generale per l'Industria Metallurgica e Meccanica* «Innocenti». E a periodi più o meno distanziati Motociclismo pubblicò le innocenti notizie. In principio dello scorso inverno le notizie non più saltuarie della «Innocenti» cominciarono a diffondersi attraverso la pubblicità radiofonica; la curiosità del pubblico si fece più viva e dai nostri lettori giunsero le richieste di più precise informazioni che non potevamo dare perchè la «Società Innocenti» non continuando la, peraltro la propaganda radiofonica si chiudeva nel più assoluto mistero nei confronti delle caratteristiche tecnico-costruttive della nuova macchina. Nello scorso febbraio una rivista milanese di automobilismo di solito ben informata pubblicò un disegno piuttosto rudimentale e molto schematico di uno «scooter» affermando che si trattava della *Lambretta*. Credendo di poter bene servire i nostri lettori noi riproducemmo quel disegno, però mai ce ne incolse perchè la Società Innocenti protestò vivamente affermando che quello «scooter» non era affatto il *Lambretta*.

Ora eccoci in grado di far conoscere ai lettori le caratteristiche effettive ed ufficiali dello «scooter» *Lambretta* e di presentare l'effigie nella duplice edizione di macchina per trasporto passeggeri e di motofurgoncino per trasporto merci. Desideriamo aggiungere che pur differenziandosi in molti particolari specialmente di finitura, la *Lambretta* autentica non differisce poi molto dal disegno che a suo tempo pubblicammo. Ecco ad ogni modo qui a fianco la fotografia autentica e, qui di seguito, le caratteristiche:

Caratteristiche principali: lunghezza massima m. 1,620; altezza m. 0,800; larghezza massima (manubrio) m. 0,650; altezza minima m. 0,100; interasse (passo) m. 1,220; diametro minimo sterzata m. 3,000; peso a vuoto kg. 55 circa; velocità massima km. 65 circa; consumo un litro miscela ogni 50 km. a velocità economica.

Motore monocilindrico a due tempi rilevato cmc. 125; alesaggio mm. 52; corsa mm. 58; rapporto di compressione 1:6; numero giri max d'utilizzazione 4000-4200; potenza a 4000 giri CV. 4,30.

L'andamento della curva di potenza del motore della *Lambretta* è stato studiato in modo da ridurre il più possibile la necessità di cambiare le marce.

Cilindro in ghisa speciale; testa in lega leggera; pistone stampato in lega leggera; biella in acciaio d'alta resistenza con cuscinetto in testa su rullini; albero motore scomponibile montato su cuscinetti a sfere; raffreddamento ad aria; accensione e impianto luce con volano magnete con regolazione anticipo a leva; frizione a dischi multipli in bagno d'olio con comando a mano; cambio di marcia con comando a pedale dopo prevenuto sbloccaggio della frizione, un dispositivo speciale inserito nel gruppo cambio-frizione impedisce che si possa cambiare marcia senza disinnestare la frizione; tre velocità; ingranaggi in acciaio ad alta resistenza; trasmissione alla coppia conica posteriore con barre di torsione pa-



Il motoscooter Lambretta nell'edizione definitiva.

rastrappi in acciaio speciale. La lubrificazione della scatola cambio che della scatola coppia conica posteriore è a sbattimento, appositi tappi ne determinano il livello; avviamento a pedale; telaio in lamiera stampata con forte sezione resistente che conferisce la massima rigidità eliminando ogni vibrazione; sospensione elastica della ruota anteriore con manicotto di gomma (silent blocks) che consente un ottimo smorzamento delle oscillazioni; pneumatici 3,5 x 7 su cerchi in lamiera stampata intercambiabili, a bassa pressione; freni a tamburo, comandato a mano sulla ruota anteriore e a pedale sulla ruota posteriore, illuminazione a mezzo volano magnete con fanale anteriore bilucc e fanalino posteriore; serbatoio con capacità di litri 6 di miscela con riserva, autonomia circa 300 Km.

Sedile in gomma piuma su molle, con sedile posteriore per un secondo passeggero; sotto i sedili è un bauletto che può contenere il bagaglio del viaggiatore.

Il veicolo viene verniciato in sei colori di serie.

I motofurgoncini *Lambretta* hanno motore uguale a quello dello «scooter». I freni funzionanti sulle tre ruote. La trasmissione rigida alla ruota motrice. Il telaio centrale con piano di carico solidale all'intelaiatura permettono il trasporto di un carico di 200 Kg. Il catalogo della Casa illustra quattro modelli di cassone uno dei quali è quello qui illustrato mentre gli altri sono aperti a piano semplice e a sponde di differenti altezze.



Il motofurgoncino Lambretta con cassone chiuso.

LA MIA COLLEZIONE

a cura di Sergio Ferraro (socio n° 518)



Nel primo numero del Notiziario Lambretta Vi abbiamo presentato il nostro socio Franco Giudici autore dell'elaborazione da lui denominata "Sparafulmen". Dovete però sapere che egli, chiusa da alcuni anni la sua attività di elettrauto, si dedica al restauro delle Lambretta di ogni genere.

Come di consueto la prima domanda che gli ho rivolto riguarda l'origine della sua passione per gli scooter milanesi: "I miei primi contatti con la Lambretta risalgono al dopoguerra.

Nel 1949 mio padre acquistò una 125 A usata di colore rosso con la quale portava a spasso me e mio fratello.

Ricordo che andammo a ritirarla da un rivenditore dalle parti di via Paolo Sarpi e che nonostante fosse di seconda mano sembrava appena uscita dalla fabbrica.

Pensate che la domenica ci avventuravamo fin sul Lago Maggiore e sulle prealpi lombarde.

Non vi dico il mal di schiena, d'altronde lo stato delle strade di allora e l'assenza di sospensioni sulla Lambretta non favorivano certo il comfort.

Con essa ho mosso i primi passi motociclistici nel cortile di casa: a mettermi maggiormente in difficoltà era il comando del cambio a pedale, le "grattate" si sprecavano!

Negli anni della mia gioventù ho poi avuto molte moto con le quali ogni giorno mi recavo al lavoro nell'officina di elettrauto di mio zio, in viale Certosa a Milano.

Sulle Lambretta ho però continuato "a mettere le mani" perché in officina ero l'unico a riparare gli impianti elettrici delle moto".

Appena raggiunta la maggiore età e a prezzo di tanti sacrifici il nostro amico riuscì a comprare una Fiat Topolino dimenticandosi quindi delle motociclette.

Con gli anni però l'antica passione è tornata a galla: "A interessarmi erano soprattutto le moto degli anni venti e trenta delle quali ho diversi esemplari tutti da me restaurati.

Delle Lambretta, a dir la verità, non mi importava nulla e quando qualcuno me le proponeva non le prendevo nemmeno in considerazione.

Un bel giorno di circa dieci anni fa conobbi Vittorio Tessera a un raduno per moto d'epoca organizzato dal moto club Boneschi.

Cominciai a frequentare la sua officina e a interessarmi degli scooter Lambretta che avevo sempre snobbato.

Alcuni anni più tardi, terminata al mia attività di elettrauto cominciai inoltre a eseguire dei restauri e questo contribuì a rafforzare il mio interesse".

La prima Lambretta acquistata per se è la 175 TV seconda serie come egli stesso ci racconta: "Volevo un mezzo da usare ai raduni organizzati dal L.C.I. che mi permettesse però anche di compiere lunghi viaggi.

La 175 TV mi è sembrata l'ideale infatti è comoda e ha un motore sufficientemente elastico e potente anche per le lunghe distanze.

Trovatane una in discrete condizioni ho deciso di restaurarla completamente.

Il motore si trovava in condizioni così buone che ho deciso di sostituire solo i paraoli, i cuscinetti e di controllarlo a fondo, nient'altro.

Con essa ho preso parte ai raduni internazionali di Troyes e St. Wolfgang (andata e ritorno via strada) senza mai accusare il minimo inconveniente.

Della collezione di Franco fa parte anche un'altra TV 175 che ha una storia molto particolare: "Un mio cliente da molto tempo mi diceva di avere una Lambretta di cui intendeva disfarsi per fare spazio nel box.

Io però non avevo dato mai molto peso alle sue parole pensando che si trattasse di un vecchio "Lambrettone" in cattive condizioni.

Un giorno del mese di luglio di alcuni anni fa stavo preparando il mio camper per andare in vacanza.

Vidi passare in bici il mio conoscente che mi rinnovò l'invito con un perentorio o vieni a prenderla o la butto via .... a proposito mi sono dimenticato di dirti che è una 175.

Aperta la porta del box rimasi a bocca aperta.

Si trattava di una TV prima serie in perfetto stato di conservazione completa in ogni suo particolare.

Portatala a casa è bastata una pulita al carburatore per farla partire. E dire che stava per essere rottamata".

Franco ha ragione di esserne orgoglioso, infatti tale modello è stato costruito in soli 10.089 esemplari, è quindi molto difficile trovarne una anche in cattive condizioni.

La sua ha ancora la targa e il libretto di circolazione originali, nonché il rarissimo manuale di uso e manutenzione (che fa morire di invidia il sottoscritto, possessore anch'egli di una TV prima serie con-

servata).
Nella testa di Franco ha però sempre frullato l'idea di avere una Lambretta 125 A uguale a quella di suo padre, compagna di tanti viaggi e avventure; mancava solo l'occasione propizia.
Questa si è concretizzata un sabato di circa un anno fa nell'officina di Vittorio Tessera.
Sentiamo da lui come è andata: "Da tempo sapevo che Vittorio avrebbe ritirato una Lambretta A in stato di conservazione, peccato solo che quando la vidi scoprii che era blu e non rossa come quella di mio papà.
L'ho totalmente smontata e sono riuscito a ripulire la carrozzeria dallo strato di ossido senza intaccare la vernice che si presenta ancora in buone condizioni.
Il motore invece è stato revisionato sostituendo paraoli e cuscinetti.
Il problema più grosso sono state le parti cromate, che erano in pessimo stato.
Non essendo possibile recuperarle ho deciso di farle trattare in modo da ottenere un effetto opaco che simulasse l'invecchiamento, il risultato mi sembra molto buono".
Alla capostipite dell'albero genealogico lambrettistico si affianca una 125 B completamente restaurata.
"E' un regalo per mia moglie, che da giovane veniva scorrazzata per le via di Milano proprio su una Lambretta B, abbiamo anche una foto che è stata pubblicata sul Notiziario".
Il restauro non è stato dei più facili perché il mezzo aveva trascorso molto tempo in una cantina umida: il motore in particolare deve essere stato immerso per parecchio tempo nell'acqua, quando l'ho smontato ho trovato l'albero motore e la trasmissione completamente "piantati" in una emulsione di olio e alcune parti esterne in alluminio erano perfino corrose!
Il colore spruzzato dal mio verniciatore di fiducia si è poi rivelato di una tonalità sbagliata e me ne sono accorto solo a riassemblaggio terminato, così mi è toccato smontare la Lambretta una seconda volta per farla riverniciare".



La collezione di Franco è completata da una 175 TV terza serie seconda versione di colore azzurro carta da zucchero metallizzato in discreto stato di conservazione, da due 150 Special Silver e Golden e da una 150 Li seconda serie anch'esse conservate.
Non manca una "nemica" Vespa del modello 125 fili esterni, completamente restaurata.
Esse sono esposte, unitamente alle motociclette, nell'accogliente taverna che ospita le riunioni dei soci del L.C.I. ogni primo venerdì del mese.
A chi ancora non abbia avuto l'occasione di partecipare a uno di questi incontri dico solo che la collezione di moto e scooter del nostro amico vale decisamente la pena di una visita...



Lambretta al microscopio

a cura di Vittorio Tessera (socio n° 111)



LAMBRETTA 125 B *1948-1950*



Un esemplare della primissima serie. Lo si riconosce per la mancanza del fermo allo snodo della sospensione posteriore, notare che l'interno della scritta cromata "Lambretta" è verniciara di nero.

Naturale evoluzione del modello 125 m, la Lambretta 125 B è lanciata sul mercato Nazionale alla fine del 1948, più precisamente l'11 Dicembre, in notevole anticipo rispetto ai programmi iniziali della Innocenti.
Durante la presentazione, tenuta all'interno dello stabilimento, il direttore Ing. Giuseppe Lauro spiega così i motivi di questo improvviso battesimo: "La prima serie è stata assorbita dal mercato con un ritmo così crescente che le nostre scorte si sono esaurite in breve tempo e così si è dato il via anzitempo alla nuova produzione per rispondere alle pressanti richieste del mercato nazionale ed estero".
Le cose, ad onor del vero, non stavano proprio in questi termini; infatti la decisione di abbandonare il modello m in favore della B sono state ben altre: prima fra tutte la mancanza di un efficiente sistema di molleggio che aveva causato numerose lamentele, poi il comando del cambio a pedale poco intuitivo ed infine i comandi al manubrio "ermetici", belli finché si vuole ma poco pratici nella sostituzione dei cavi interni. Inoltre la Piaggio era già da tempo presente con la sua Vespa 125, molleggiatissima e con un comando cambio a manopola sicuro e pratico.
Con l'introduzione della Lambretta B le cose cambiano e finalmente il nostro scooter può confrontarsi ad armi pari con la sua acerrima nemica.
I miglioramenti sono sostanziali anche se, a prima vista, non appaiono così evidenti: prima fra tutte lo spostamento del comando cambio al manubrio adottando una trasmissione brevettata Teleflex di derivazione aeronautica, poi l'applicazione di una sospensione a snodo alla ruota posteriore controllata da una molla elicoidale e un ammortizzatore idraulico, l'applicazione di un molleggio anteriore a molle elicoidali con ammortizzatori a frizione ed infine, l'adozione di pneumatici di diametro maggiorato ad otto pollici.
Ma le modifiche non si fermano qui, infatti troviamo anche un serbatoio di maggiori capacità, i comandi al manubrio con i cavi esterni, una posizione di guida più motociclistica, un comando per l'avvisatore acustico più "ergonomico" e, dulcis in fundo, una raffinata verniciatura metallizzata disponibile in quattro diverse tonalità: azzurro, la più apprezzata, rosso, verde, bronzo.
Con questi importanti miglioramenti la Lambretta cambia marcia e finalmente raggiunge i valori produttivi previsti, avvicinandosi alla costruzione giornaliera di circa 100 unità.
Offerta ad un prezzo di vendita particolarmente invitante, solo 135.000, la 125 B si propone come lo scooter più economico sul mercato, pur vantando eccezionali doti di robustezza e versatilità di impiego; ricordo a titolo di curiosità che nello stesso periodo la spartana Motoleggera 65 della Moto Guzzi (il Guzzino) costava L.159.000!
La Lambretta B sarà costruita dal Novembre 1948 al Gennaio 1950 in 35.014 unità e, nel pur breve periodo della sua vita, riceverà numerose migliorie e aggiornamenti.
Per i più appassionati ricordo che la produzione 1948 comprende solo 1854 macchine, di cui 464 in Novembre e 1390 in Dicembre; considerando che la numerazione del telaio è partita da 00001, fate i vostri conti e scoprite se l'esemplare che possedete è stato costruito nel primo anno.
La prima modifica introdotta riguarda il motore e, più pre-

NOTIZIARIO Lambretta



La seconda versione con il freno a punta, il comando frizione esterno e l'interruttore luci sul manubrio.

cisamente, lo snodo della sospensione posteriore al quale viene applicato un fermo di sicurezza nel caso si rompa la molla; successivamente vengono aggiornati l'interruttore delle luci, il pedale del freno posteriore e il comando della frizione.

L'interruttore merita un approfondimento un po' particolare: nella prima versione il commutatore luci e il pulsante di massa si trovano nella stessa posizione della Lambretta A mentre il comando del claxon è posizionato a destra con un pulsante in bachelite nera costruito dalla Argoradio. Dall'esemplare n. 18150 l'interruttore è spostato sul comando gas incorporando il pulsante del claxon mentre la massa rimane sulla costolatura del telaio; successivamente dalla macchina n. 25296 il pulsante di massa è incorporato all'interruttore sul manubrio ed infine, verso la fine della produzione, viene cambiata la forma della scatoletta da ovale schiacciata a ovale semplice e le viti di fissaggio del coperchio sono ridotte da tre a due.

Un'altro pezzo particolarmente "sofferto" è il leveraggio della sospensione posteriore; tre sono i modelli adottati: il primo è cromato e assolutamente sottodimensionato, il secondo è nichelato ed è maggiorato sia sul perno interno sia sulle bussole della bielletta esterna e il terzo è ancora nichelato (ma è possibile trovarlo anche brunito) ed è ulteriormente rinforzato sul perno interno e adotta un sistema di bloccaggio a morsetto del dito interno.

Anche il bauletto posteriore non è da meno: sulle prime versioni sono montati dei supporti antivibranti che appoggiano sul serbatoio e sulla cornice dello sportello, successivamente sono eliminati quelli del serbatoio e, sull'ultima produzione, vengono eliminati anche quelli dello sportello.

Un altra interessante curiosità proposta solo per la B è la possibilità di montare una sella in vera pelle al posto di quella tradizionale in pegamoide.

Per finire ricordo la leva di avviamento con spina verticale fino alla 17400 macchina e dopo con la spina orizzontale e, infine, il rubinetto della benzina di forma quadrangolare che viene sostituito a metà produzione con quello classico tondeggiante a due vitine.

Oggigiorno la Lambretta 125 B è certamente un pezzo particolarmente ambito dai collezionisti ma non è poi così raro come si possa supporre. Fortunatamente sono numerosi gli esemplari che si sono salvati dalla distruzione e attualmente, frequentando i mercatini più importanti, non è difficile imbattersi in un esemplare in buono stato. Nel caso voleste avvicinarvi a questo modello vi raccomando di acquistare un esemplare in buono stato, che sia completo di ogni sua parte e che, soprattutto, non abbia subito incidenti gravi perché raddrizzare un telaio scatolato non è semplice e molte volte un buon risultato non è cosa certa.



La Lambretta 125 B al Salone di Milano del 1949. Notare lo speciale allestimento per la mostra: i cerchi e il coperchio volano cromati e la scritta PIRELLI evidenziata.

Custom... che passione!

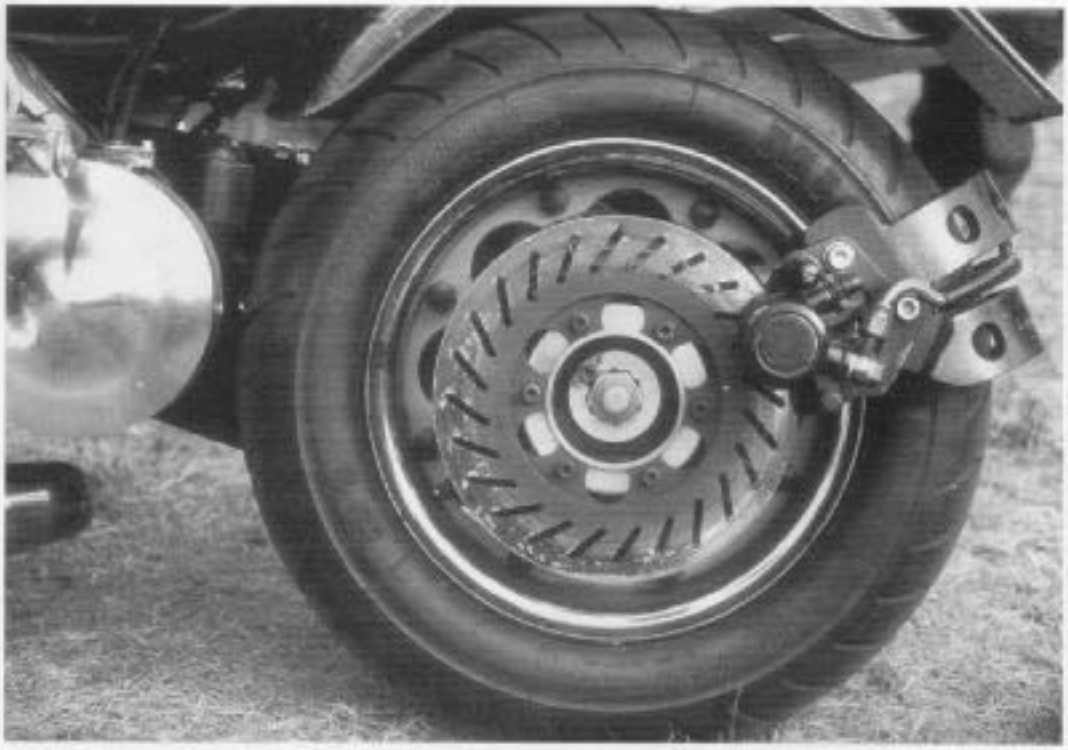
a cura di Andrea Palmiotta (socio n° 643)

L'ESAGERATA

I Jamboree Internazionali Lambretta sono, oltre che occasione di visita a Paesi stranieri, anche momento di incontro con vecchi amici lontani e motivo di confronto con i numerosi L.C. esteri.
Una delle cose che non si possono non notare è la presenza i moltissime Lambretta in versione elaborata o custom. Questa è una prerogativa soprattutto degli appassionati inglesi e tedeschi, anche se altre Nazioni hanno parecchi esempi in tema.
In occasione del raduno europeo svoltosi a Giugno '96 in Olanda abbiamo avuto modo di ammirare le più recenti creazioni provenienti da tutto il Continente e mi sembra quindi giusto dedicare un po' di spazio anche ai nostri amici non italiani che, tra l'altro, in materia di Lambretta custom, hanno decisamente molto da insegnare.
Il mezzo che più mi ha colpito è stato realizzato da Darren Creek, un ragazzo inglese residente in Germania. Il suo scooter, da lui nominato "Simpson Racing", è l'esasperazione più grande che io ricordi. Basti pensare che il costo della realizzazione ammonta a più di 20.000 Marchi (circa 20.000.000), cifra che avrebbe permesso l'acquisto di una più potente e performante maxi-moto.
Evidentemente l'amore e la passione per la Lambretta non conosce ostacoli.
Darren è partito dal telaio accorciato e dalla forcella anteriore di una Serveta 200; tutte le altre parti, anche se di forma familiare ai lambrettisti, sono state realizzate (udite udite) in fibra di carbonio!
Lo scudo, per esempio, ha la forma di quello del LUI e le pance sono in tutt'uno con la coda derivandole dalle fiancate classiche delle Lambretta LI 3a serie.
La verniciatura trasparente, poi, esalta la naturale bellezza costruttiva delle parti in materiali compositi.
L'interno dello scudo alloggia il radiatore per il raffreddamento a liquido del motore.
Parafanghi anteriore e posteriore sono anch'essi in materiali compositi.
La sella è un sottile strato in neoprene incollato alla sommità della costolatura centrale.
Il manubrio presenta, oltre alla stru-



NOTIZIARIO Lambretta





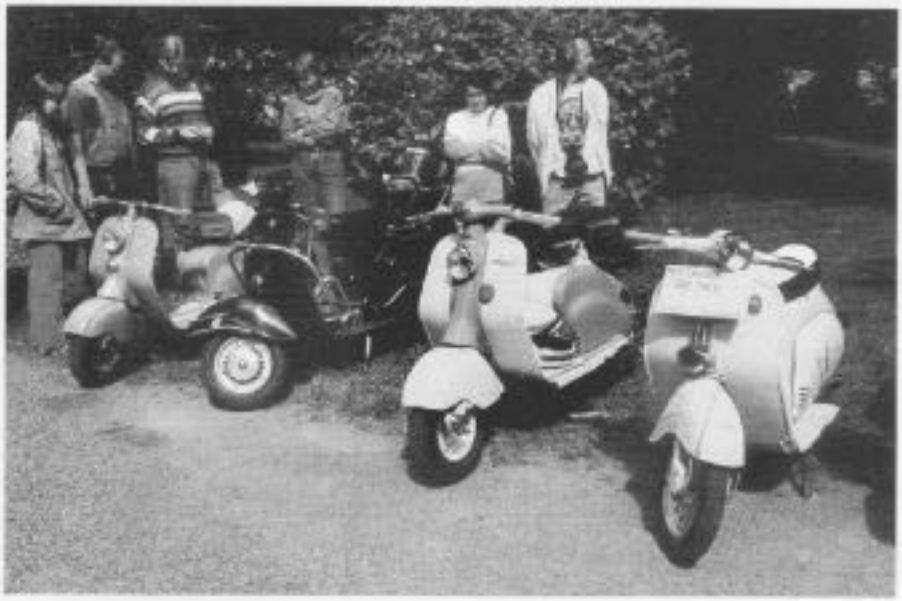
mentazione composta da contagiri e termometro acqua, anche i serbatoi per frizione e freni, che sono entrambi idraulici.
Proprio dei freni bisognerà poi parlare in modo più dettagliato.
Prima però diamo uno sguardo al motore.
La cilindrata è di 230 cmc, ottenuta mediante l'utilizzo di un pistone e relativo cilindro Yamaha TS1.
Della frizione idraulica e del raffreddamento a liquido ho già detto. Gli ingranaggi del cambio sono quelli della Lambretta LI 150.
Il carburatore è da 36 mm e la marmitta è una Taffspeed ulteriormente modificata.
Cerchi e gomme sono ovviamente di sezione maggiorata. La potenza è di 28 cavalli alla ruota, per una velocità di oltre 160 Km/h.
È evidente che con prestazioni così esuberanti, anche l'impianto frenante debba essere all'altezza di ogni situazione.
Non a caso infatti sull'anteriore spicca la presenza di ben due dischi idraulici di 215 mm di diametro, derivati da quelli montati dalla Honda CB 400. Sul posteriore invece è installato un disco singolo idraulico originariamente in dotazione ad un KART da competizione.
Resta solo da aggiungere che il "Simpson Racing" è regolarmente omologato (secondo le norme tedesche) per un uso regolare su strada.
Mi sembra doveroso fare i complimenti a Darren per la sua opera: non bisogna infatti tralasciare che tutte le torniture e saldature, oltre che tutti gli stampi per la fibra di carbonio sono stati realizzati interamente da lui stesso. Spero di poter rivedere Darren al raduno mondiale di Milano del '97, in quanto sono certo che nel frattempo sarà riuscito ad aggiungere qualche nuova modifica al suo scooter.

Notizie dal mondo

a cura di Marco Micali (socio n° 680)

Si dice che la Lambretta è conosciuta in tutto il mondo...
È vero !
Ecco la traduzione dell'articolo apparso sul quotidiano finlandese "Forssan Lehti" *il 21.07.1996.*





Vittorio Giannini lo sa: la Lambretta è la migliore del mondo.
Maserati, Lancia, De Tommaso sono nomi celebri dell'industria automobilistica italiana.
Per alcuni però, Lambretta e Vespa vogliono dire molto di più.
L'annuale riunione "Bella Italia", associazione degli amici dei veicoli italiani ha raccolto un folto gruppo di partecipanti nel parco della scuola di agraria di Mustiala, circa 80 km a nord di Helsinki. Non solo file di lucide autovetture, una più bella dell'altra, ma anche una vasta esposizione di veicoli a due ruote.
Il cuore di Vittorio Giannini di Hyvinkää, nativo italiano, batte per lo scooter Lambretta.
Dopo la guerra, quando si incominciarono a fabbricare le Lambretta e le Vespa, l'Italia si divise in due; metà per l'una e metà per l'altra. La scelta di Vittorio è sicura "...ho sempre preferito la Lambretta, perché ha un telaio forte ed è duratura..."; mentre dice queste parole accarezza il suo modello 125 LC del 1951. "Il modo di guidare la Lambretta è differente rispetto a quello della Vespa, che con il motore posizionato di fianco cammina storta."
Vittorio ha avuto da giovane altri due modelli, uno del 1959 e successivamente uno del 1960.
Gli anni passano ed è tornata la voglia di andare in scooter.
Accanto a lui durante la mostra c'è Kimmo Saarinen che possiede tre Lambretta e come facilmente si può immaginare Vittorio e Kimmo avevano molto da raccontarsi durante i giorni della riunione.
"Qui molti hanno la motocicletta, ma nello scooter c'è qualche cosa di originale..." dice Kimmo; perché proprio la Lambretta? "...forse perché la Lambretta è la migliore nel mondo" lo aiuta Vittorio ridendo. Kimmo aggiunge alla fine "...potrei andare in Vespa se me la regalano, ma non andrei mai a comperarla!"

Il presidente dell'associazione "Bella Italia", Timo Heikkinen è contento che a questo raduno vengono tutti i tipi di veicoli e non solo le solite auto sportive, ed aggiunge che cercheranno in futuro di allargare il programma con la cultura e la gastronomia italiana.
Erano presenti oltre 20 Vespa, 1 Capri ed oltre alla Lambretta 125 LC, una 150 LD, due 200 SX bianche appartenenti ad una giovane coppia; ognuno guidava la sua!
Moltissime le moto italiane, uno è venuto con la moto inglese ma lo hanno gentilmente buttato fuori.
La FIAT è stata rappresentata da tutti i modelli fino alla Topolino A; la Lancia aveva una propria tenda così come l'Alfa Romeo che aveva il più folto gruppo di espositori.
La giornata bella, anche se non calda, ha favorito i partecipanti ed il folto pubblico venuto a vedere questi pezzi rari sparsi nel parco della scuola di agraria di Mustiala.
Il sig. Heikkinen è interessato soprattutto alle Alfa Romeo : " le auto italiane sono disegnate bene ed è un piacere guidarle".
A lui non da noia se in genere colui che non è interessato in veicoli "storici" pensa che le persone interessate siano un po' matte: "...a dire la verità penso che abbiano completamente ragione" dice Heikkinen ridendoci sopra.

NOTIZIARIO Lambretta — *Gli appuntamenti*

a cura di Orietta Manfrin (socio n° 333)

LAMBRETTA YESTERDAY

1953 Edoardo Novaro (socio n° 321) con il fratello Giorgio a bordo di una Lambretta 125 D 1952.



L'amico Eraldo Nozza ci ha gentilmente inviato questa foto che lo ritrae da giovane in sella ad una Lambretta LD 125 vistosamente modificata ed arricchita da accessori che si ispirano alla concorrenza dell'epoca.



NOTIZIARIO Lambretta — *Il mercatino*

a cura di Orietta Manfrin (socio n° 333)

MERCATINO LAMBRETTA

Piange ...l'annuncio !!!!
Forse sarà stata la brutta stagione invernale oppure le feste natalizie, fatto è che purtroppo per questa edizione del Notiziario non è pervenuto neppure un'annuncio!

FORZA !!! Fatevi avanti: il pezzo di cui volete disfarvi può essere quello giusto che manca ad un'altro per completare il suo restauro, oppure vendete una Lambretta che vi occupa la cantina ... per comprarne subito un'altra!

Il Lambretta Club d'Italia propone a tutti i soci la possibilità di acquistare una splendida tuta di cotone bianco con ricamata sulla schiena la scritta Lambretta nel classico stile originale. Si tratta di un capo elegante e pratico che si ispira alla tuta che negli anni 50-60 veniva indossata da milioni di appassionati in tutto il mondo e che sicuramente vi permetterà di non far passare inosservata la vostra passione per la Lambretta !

Il prezzo è di lire 85.000 (IVA 16% esclusa) più spese di spedizione.

Inviate i vostri ordini a: Lambretta Club d'Italia - Casella Postale n° 21 - 20090 Limito (MI)

ERRATA CORRIGE

Nel numero scorso del Notiziario è stata pubblicata nella rubrica Lambretta al microscopio una tabella che riportava le formule dei colori secondo il sistema Lechler. Nonostante il controllo accurato sono risultati errati alcuni valori. Di seguito pubblichiamo nuovamente la tabella corretta evidenziando le correzioni.

FORMULE SISTEMA LECHLER

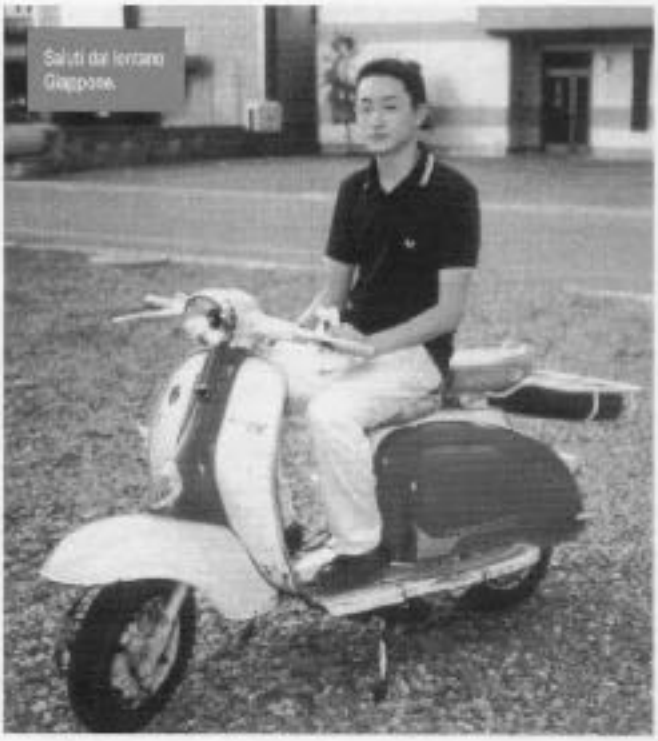
n.1	91000	353	91013	345	91084	279	91211	95					
n.2	91084	894	91000	389	91072	126							
n.3	91093	126	91097	91	91043	429	91030	253	91012	**101**			
n.4	91097	786	91064	101	91084	50	91281	68	91012	15			
n.5	91065	975	91097	300	91014	173	91084	104	91000	37	91068	11	
n.6	91000	561	91612	253	91032	112	91068	72					
n.7	91000	**426**	91282	**287**	91013	**261**	91032	**26**					
n.8	91000	530	91282	347	91011	74	91013	49					
n.9	91000	725	91282	185	91013	83	91232	**9**					
n.10	04	938	90	978	26	**991**	formula con vernice Max Meyer						



Ecco tutti i partecipanti alla "befana benefica '97" (fotografo escluso).



Bo Martin dalla Svezia.



Saluti dal lontano Giappone.