Lambretta
WWW.LAMBRETTA-CLUB.ORG.UK

INNOCENTI

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 2 - Numero 6 Aprile-Giugno 1997



SPECIALE 50° ANNIVERSARIO

Organo ufficiale del Lambretta club d'ITALIA

Editoriale/Sommario

Caro Socio

Siamo oramai prossimi al nostro più importante appuntamento e mi sembra doveroso fare qualche considerazione.
Festeggiare i cinquantanni di storia di uno scooter come la Lambretta che ha varcato tutti i confini del mondo è certamente un'occasione unica, che va organizzata nel migliore dei modi.
All'estero questo avvenimento è molto sentito e, specialmente in Inghilterra, c'è un gran fermento per la venuta in Italia al Raduno Mondiale di Giugno.
I Lambretta Club esteri si attendono molto dalla nostra organizzazione e sono particolarmente fieri che sia L'Italia a preparare questa grande festa; è una fiducia che ci onora e faremo in modo di meritarla lavorando con passione e serietà, offrendo la nostra migliore accoglienza a tutti i partecipanti
A tal scopo non mi stancherò di ricordarti che il Club ha assolutamente bisogno di una mano da tutti i soci disponibili. E' certamente un impegno non indifferente ma vedrai che le soddisfazioni non mancheranno e, in un domani, potrai dire con orgoglio "C'ero anch'io!".
Per quanto riguarda le manifestazioni collaterali, il Sabato e la Domenica della settimana precedente il raduno si svolgerà una gita nel centro di Milano, per pubblicizzare adeguatamente la manifestazione e distribuire manifestini della Mostra-Mercato di Scooter. Inoltre faremo una visita di cortesia al Museo della Scienza e della Tecnica per ammirare la mostra Lambretta allestita da un gruppo di soci volenterosi.
I festeggiamenti per il giubileo lambrettistico sono già iniziati due mesi fa con il pranzo sociale al ristorante Biffi Scala di tutti, o quasi, gli ex dipendenti Innocenti, che con il loro lavoro hanno contribuito allo sviluppo e alla costruzione della nostra cara Lambretta.
E' stato un avvenimento unico a cui ha partecipato anche una delegazione del Club formata dai consiglieri Ponzoni, Graupner e dal sottoscritto; le due reti private Italia 1 e Italia 7 si sono dimostrate molto interessate all'avvenimento e ci hanno promesso di essere presenti anche al Raduno Mondiale di Giugno.
Per finire una curiosità: i primi tre iscritti al Raduno arrivano dal lontano Canada e sono tre ragazze che ci hanno già chiesto se è possibile trovare un paio di Lambretta in prestito; cerchiamo di accontentarle!

Il Presidente Vittorio Tessera (socio n° 111)

Sommario

Editoriale	2
Lettere nel bauletto	3
Manifestazioni e Raduni	4
Passioni di un lambrettista	6
Lambretta al microscopio	8
Raduno - Istruzioni per l'uso	11
Lambrettotecnica	12
Notizie dal mondo	14
Lambretta yesterday	15
Il mercatino	15
Vita di Club	16





LETTERE NEL BAULETTO

a cura di Alberto Gasparri (socio n° 600)

Cari amici del Lambretta Club Italia (mi permetto di considerarvi amici pur non conoscendovi personalmente ma, si sa, la passione che ci accomuna ci fa sentire comunque vicini) Vi scrivo per porgerVi una domanda forse un po' anomala ma che per me necessita di una risposta il più possibile qualificata.
Essendo appassionato in maniera quasi maniacale di scooter d'epoca ed in particolar modo di quelli usciti dalle catene di montaggio sorte sulle rive del Lambro mi trovo finalmente nella possibilità di acquistare il mezzo dei miei sogni.
Il problema è questo: verso quale modello di Lambretta mi consigliate di orientarmi?
Considerate che l'utilizzo che ne farò sarà esclusivamente cittadino con sporadiche puntate sul vicino lago di Como e che spesso e volentieri avrò il passeggero a bordo.
Vi ringrazio anticipatamente per la consulenza e mi complimento con il Vostro staff per l'entusiasmo con il quale avete fatto ricomparire dopo tanti anni il glorioso Notiziario Lambretta.
Ah, dimenticavo, sicuramente avremo modo di conoscerci il 20 giugno prossimo in occasione del raduno mondiale che avete organizzato al parco esposizioni di Novegro e al quale non posso assolutamente mancare.

Aldo Laquinta - Via Milano, 24 - Cantù (CO)

Caro Aldo, ti confesso che questa è una di quelle lettere alle quali speri di non dovere mai rispondere, non perché io ami particolarmente parlare di caratteristiche tecniche oppure di formule di colore o, ancora peggio di immatricolazioni problematiche, ma perché il dare consigli relativi all'acquisto della propria prima Lambretta è comunque un'argomento che mi responsabilizza eccessivamente (non vorrei conoscerti al Raduno del cinquantenario e sentirmi dire che, dando ascolto ai miei consigli, hai acquistato un modello che non ti soddisfa e che forse sarebbe stato meglio non scrivermi).
La prima cosa da fare è, secondo me, distinguere le Lambretta in due fasce ben distinte.
La prima fascia comprende tutti i modelli costruiti fino al 1957 con il motore decisamente in vista (quindi senza i cofani laterali); la seconda fascia comprende modelli di più recente fabbricazione nei quali il motore è praticamente nascosto.
Tra le Lambretta appartenenti alla prima fascia, considerando le tue esigenze, mi sento di poterti consigliare il modello 150 D in quanto unisce al fascino della linea decisamente retro' le caratteristiche e le prestazioni di uno scooter più attuale.
È infatti comodo, munito di ottime sospensioni, estremamente affidabile e con prestazioni decisamente decorose; inoltre il motore di 150 centimetri cubi permette di cavarsela bene nell'uso in coppia e di affrontare senza troppe paure anche delle salite altrimenti ostiche con modelli di cilindrata più ridotta.
Consigliarti un modello tra quelli appartenenti alla seconda fascia è invece cosa sicuramente più ardua.
In linea di massima tutte le Lambretta costruite dal 1957 in poi potrebbero soddisfare le tue richieste; sarà comunque più facile per te reperire una LI 125 o 150 seconda serie (per intenderci quella con il parafango anteriore di generose dimensioni e con il fanale sul manubrio) o terza serie (parafango più stretto ed, in generale, linea più aerodinamica e filante) che potranno, se a posto di meccanica e carrozzeria, permetterti di macinare chilometri e chilometri senza alcun problema.
Come vedi non mi sono sbilanciato eccessivamente nel proporti un solo modello in quanto qualsiasi tipo di Lambretta, se revisionato o meglio ancora restaurato in maniera adeguata, ti potrà comunque soddisfare per la propria affidabilità ed economicità di utilizzo.
Salutoni e ..... arrivederci a Novegro i giorni 20 - 21 - 22 giugno 1997.

Spett. Lambretta Club d'Italia, a un recente mercatino ho notato, tra le tante moto in vendita, una Lambretta 200 che mi è parsa in discrete condizioni.
Era un esemplare di colore bianco con la scritta 200 in metallo sulle fiancate.
Non conoscendo la storia di questo modello ed essendo interessato da acquistarne una potrei avere da Voi maggiori ragguagli?

Pasquale Ammettano, Caserta

Gentile Sig. Ammettano, la Lambretta da Lei vista al mercatino dovrebbe essere una X 200 Special, lanciata dalla Innocenti sul mercato italiano nel 1966.
Precedentemente però la Casa di Lambrate si era già cimentata nella costruzione di una Lambretta di tale cilindrata, proponendo sul mercato inglese la TV 200 del tutto identica esteticamente alla sorella minore di 175 centimetri cubici.
La X 200 Special, apparsa appunto nel 1966, era caratterizzata dalla verniciatura di colore bianco, dai fregi sulle fiancate recanti il logo 200, dal sellone di colore rosso scuro e dal freno anteriore a disco con comando meccanico montato per la prima volta sulla TV 175.
In occasione del rinnovamento della gamma, avvenuto nel 1969 con il lancio della serie DL, anche il modello di punta venne ristilizzato: fanale di forma rettangolare, ghiera faro di colore nero opaco, strisce adesive e fregi sulle fiancate anch' essi di colore nero, sella più squadrata e il caratteristico adesivo riproducente una macchia nera applicato alla parte destra dello scudo.
Unico colore disponibile il giallo senape.
Rilevanti le prestazioni: velocità di punta di 110 km/h e accelerazione bruciante.
Gli ultimi esemplari prodotti furono caratterizzati dall'adozione dell'accensione elettronica Ducati (primo scooter al mondo equipaggiato con tale dispositivo). Sullo scudo apparve pertanto, in sostituzione della caratteristica macchia nera, un adesivo grigio recante la scritta Electronic.
In ogni caso si tratta di modelli costruiti in un numero non rilevante di unità e pertanto di indubbio interesse collezionistico.

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

CINQUANT'ANNI DI LAMBRETTA

Il consueto appuntamento di inizio stagione dei mercatini, la mostra scambio di Novegro, questa volta ampiamente pubblicizzata televisivamente sulle emittenti locali a mezzo di un simpatico spot della durata di quasi tre minuti avente la Lambretta per protagonista, ha registrato nei giorni 22 e 23 febbraio un vero e proprio record di presenze tra i visitatori. Merito sicuramente anche del bellissimo tempo e dei tanti espositori che nei mesi invernali hanno avuto modo di raccogliere novità da offrire. Anche il Lambretta Club d'Italia ha avuto un richiamo di tutto rispetto.
Si è infatti tenuta la mostra monotematica sulla storia della Lambretta in occasione della ricorrenza del cinquantesimo anniversario della nascita del prestigioso scooter della casa di Lambrate. Grazie all'aiuto di alcuni soci del club fin da giovedì



Tanti auguri Lambretta!



Esposizione per i cinquant'anni a Novegro.

NOTIZIARIO Lambretta

20 febbraio è stato possibile l'inizio dell'allestimento di un'area di circa cento metri quadri suddivisa principalmente in tre settori. Un settore centrale con l'esposizione dei modelli più rappresentativi della storia del nostro amato scooter, nel centro del quale una pedana girevole metteva in bella mostra lo splendido esemplare di Lambretta 125 m prima serie conservata e messaci gentilmente a disposizione dal nostro socio e amico Ambrogio, e altri due settori secondari adibiti relativamente ad ufficio iscrizioni, rinnovi ed informazioni, ed un altro ad intrattenimento, nel quale era possibile visionare continuamente su di uno schermo televisivo il filmato Lambretta Story disponibile su videocassetta (eventuali richieste vanno inoltrate al club C.P.21 - 20090 Limito).
Lo stand è stato meta di numerosi visitatori, anche non soci del club, molti dei quali sono stati notevolmente impressionati dal grado di organizzazione e di servizio offerto dal club. Molti soci hanno colto l'occasione per rinnovare l'adesione, numerosi anche i neoiscritti che non vedono l'ora del megaraduno che si svolgerà a giugno nella medesima struttura. Sull'area espositiva erano sempre presenti oltre alle nostre bravissime ragazze che sbrigavano le mansioni di segreteria, almeno quattro soci in una sorta di divisa sportivo-elegante (giacca blu e Jeans) pronti a dare informazioni, e consigli ai tanti che si stanno avvicinando all'acquisto o al restauro di una Lambretta. Ospiti d'eccezione come il famoso collezionista inglese Nigel Cox, il presidente del Lambretta Club Germania Robert Back, gli amici del Lambretta Club France, come anche quelli del Triveneto o dell'Emilia Romagna hanno certamente contribuito alla meravigliosa riuscita della manifestazione. Il momento solenne è certamente stato nel primo pomeriggio di domenica, dove oltre a diverse bottiglie di spumante è arrivata allo stand una meravigliosa torta (grazie mamma!) che ha decisamente attirato l'attenzione di tanti soci e non per festeggiare con decoro i primi cinquant'anni della Lambretta. A questo punto non c'è dubbio, abbiamo decisamente iniziato bene l'anno del cinquantesimo.....tanti auguri Lambretta!

LAMBRETTA INNOCENTI ...ATTO SECONDO

Spesso si sente parlare di "simpatiche rimpatriate" tra ex liceali, commilitoni o amici d'infanzia. Quella che si è svolta domenica 1° marzo scorso ha segnato invece sicuramente una pietra miliare nella storia della Lambretta.
Dalla volontà di alcuni ex dipendenti della Innocenti, che dopo opportune ricerche sono riusciti a reperire indirizzi e recapiti telefonici di molti ex colleghi, è stato organizzato un ritrovo di circa un centinaio di ex dipendenti che ricoprivano i più diversi ruoli o cariche all'interno dell'azienda. L'appuntamento, al quale erano stati invitati anche il nostro presidente Vittorio Tessera, nonché il consigliere Alfredo Ponzoni e il sottoscritto, era per le ore 11.00 al ristorante Biffi Scala nel centro di Milano. Presenti anche due delle più seguite emittenti televisive nazionali, che di recente hanno mandato in onda due servizi relativi alla Lambretta sicuramente lodevoli. La coreografia del locale e la Lambretta 125 m hanno certo contribuito a dare all'avvenimento un tocco di mondanità che ha proiettato il popolare mezzo di locomozione al centro dell'attenzione, tanto che anche sulle pagine delle principali testate giornalistiche veniva raffigurata come una diva del cinema.
Personaggi come l'ingegner Bruno Ferrario, proggettista e disegnatore del primissimo prototipo della Lambretta o come il pilota della casa Cassola che con il compagno di squadra Rizzi portò in gara la Lambretta A alla Milano - San Remo del 1948, senza voler dimenticare il collaudatore e realizzatore della invidiata bicilindrica Sig. Alfonso Rigamonti hanno arricchito di gloria i tanti momenti commuoventi nei quali venivano riportati alla memoria innumerevoli aneddoti e vicende che gravitano attorno alla storia della Lambretta e sconosciuti alla maggior parte di noi.
Lo spirito di "una grande famiglia" traspirato nell'occasione ha facilmente fatto intuire il sereno e gioviale clima aziendale nel quale si lavorava nello stabilimento di via Pitteri, dove si era tutti amici affiatati nel conseguimento della stessa meta.
Il successo degli scooter prodotti dalla Innocenti è da ricercare sicuramente in queste qualità.



Ecco alcuni rappresentanti del gruppo degli ex dipendenti Innocenti che posano fieri con la Lambretta A.

Storia della passione di un lambrettista dal 1956 ad oggi

Chi ci scrive è il socio Aldo Oliviero di Torino; lambrettista con la "L" maiuscola e amico di tutti coloro ne hanno saputo apprezzare la simpatia e la giovialità durante le numerose trasferte internazionali alle quali ha sempre partecipato con passione. Ma sentiamo da lui stesso come si diventa ....:

"Lambrettista non si nasce, ma con un pò di passione certamente lo si diventa.
Desidero raccontarvi brevemente la mia storia con il più popolare scooter italiano.
La mia prima esperienza con uno scooter, fu con la "Vespa" di mio fratello maggiore il quale mi insegnò a guidarla. Nel 1956 all'età di 15 anni, acquistai una Lambretta 125 C, spendendo £ 25.000, da mio cognato che a sua volta la sostituì con una Lambretta 125 D.
L'esperienza fatta con la "C" durò 2 anni e fu bellissima.
Un giorno del mese di giugno del 1958, in sella alla mia Lambretta 125 C, mi recai da uno zio frate in un convento a Seregno (MI). Percorsi l'autostrada Mi - TO, quando ancora aveva una carreggiata unica con due sensi di marcia e come passeggero avevo uno dei miei fratelli allora trentunenne (non so se fiducioso o incosciente data la mia giovane età, 17 anni). In quell'occasione vidi una Lambretta 150 LI prima serie, conobbi il proprietario e parlammo a lungo delle sue opinioni relative alla guida e alle prestazioni di quel favoloso scooter. Rimasi talmente affascinato dal colloquio fatto con il lambrettista in quel convento, che con l'aiuto delle mie sorelle maggiori riuscii nell'ottobre del 1958, a convincere mia madre ad acquistare una nuova fiammante Lambretta 150 LI.
Nel mese di gennaio del 1959 entrai a far parte del Lambretta Club d'Italia di Torino. In quel periodo l'attività del club era molto attiva, in quanto tutte le manifestazioni erano finanziate quasi totalmente dall'Innocenti, e comprendeva visite guidate nello stabilimento dell'Innocenti, gincane, raduni tra cui ricordo, in particolare quella di Caserta nel 1961, Bognaco Terme, Verbania, Udine, Trieste, ecc. Inoltre organizzavano gare di regolarità a squadre, in cui ogni squadra era formata da 3 lambrettisti. Per i primi classificati di categoria (125, 150 e 175) erano previsti premi in buoni benzina AGIP da 120 litri cadauno da dividere tra i componenti della squadra medesima.
Tra le tante gare di regolarità alle quali partecipai, ricordo la finale svolta a Palermo nel settembre del 1961 come una tra le più grandiose. Per tutti i lambrettisti dell'Italia settentrionale venne messo a disposizione dall'Innocenti un aereo DC9 per affrontare il viaggio da Milano a Palermo, mentre le Lambrette vennero trasportate su automezzi ap-



Raduno Aprile 1961 a Caserta, Aldo Oliviero.

positamente attrezzati. Il sottoscritto si qualificò sesto nella categoria 150: bella soddisfazione considerando che le squadre presenti erano molto forti!"

Nel maggio del 1962 per partecipare al raduno di Istanbul sostituii la mia Lambretta con una nuova "175 terza serie", ma ero così affezzionato a quella precedente che non riuscii a venderla.

Quel raduno fu un'esperienza indimenticabile; percorsi 3200 Km da Trieste a Istanbul con ritorno a Bari, oltre quelli fatti da Torino a Trieste all'andata e da Bari a Torino per il ritorno, su strade spesso percorribili con molta difficoltà.

Nel giugno del 1963 mi sposai; naturalmente per il viaggio di nozze usammo come mezzo di trasporto la fedele Lambretta 175TV, percorremmo un itinerario di 1500 Km attraverso i passi Dolomitici, Cortina D'Ampezzo,Lago Misurina e Venezia con ritorno a Torino.

A fine anno, mia moglie subì un gravissimo intervento chirurgico al quale, seguirono una lunga convalescenza e un altrettanto lungo periodo di riabilitazione; dopo qualche anno nacquero i miei due figli, che mi riempirono molto la vita. Questi episodi limitarono notevolmente e per molto tempo la mia attività sportiva di lambrettista e dovetti rinunciare alle manifestazioni organizzate del Club, cosicchè usavo la Lambretta quasi esclusivamente come mezzo di trasporto per recarmi sul luogo di lavoro, sia in estate sia in inverno, anche quando le condizioni atmosferiche erano sfavorevoli.

Nel 1972 rimasi sorpreso e nello stesso tempo molto amareggiato per la chiusura degli stabilimenti dell'Innocenti; infatti, in seguito a ciò la produzione della Lambretta cessò e con essa anche l'entusiasmante attività del Club. Nel 1989, però leggendo la rivista "Motociclismo", appresi l'incredibile notizia della Rinascita del nuovo **Lambretta Club d'Italia**, la gioia fu talmente grande che non esitai a far nuovamente parte di questa meravigliosa famiglia di lambrettisti.

In questi ultimi sette anni, grazie al Club, ho rivissuto le esperienze giovanili partecipando ad alcuni tra i più importanti raduni organizzati; pur non potendo essere sempre presente alle iniziative del Club sono felice che lo spirito del lambrettista è sempre vivo."



Bardonecchia 1959, Aldo Oliviero.

Lambretta al microscopio

a cura di Vittorio Tessera (socio n° 111)



LAMBRETTA 125 m (A)

Sono le 20 e 35, è l'ora della LAMBRETTA !
Con questo simpatico slogan radiofonico, accompagnato da una musica americaneggiante, inizia nel 1947 la storia della nostra Lambretta.
Ma per capire come si è arrivati a creare questo importante mezzo di trasporto bisognerà fare qualche passo indietro e tornare nell'estate del 1944.
In quel periodo Roma era stata appena liberata dalle forze alleate e oramai la II Guerra Mondiale volgeva alla fine.
Ferdinando Innocenti capisce che è il momento di pensare al futuro dei suoi stabilimenti e, tra le varie ipotesi produttive, intuisce che un mezzo di trasporto individuale pratico ed economico possa essere una valida soluzione.
Per mettere in pratica le sue idee propone al Marchese Ing. Pallavicino, noto progettista aeronautico, di preparare uno studio per una motoleggera a costo contenuto; aiutato dal bravo disegnatore Ferrario e dal motorista Bonetti, Pallavicino si mette subito al lavoro e già dopo pochi giorni è pronto un progetto di massima per una motocicletta semplice ed estremamente economica.



Il prototipo del 1945 caratterizzato dalla scocca portante e da un inedito motore bicilindrico.

Ma lasciamo la parola a Ferrario, unico testimone vivente di questa importantissima tappa nella storia della Lambretta.
"Nel 1944 abitavo a Roma ed ero praticamente disoccupato in quanto lo stabilimento Caproni dove lavoravo era stato smembrato pochi mesi prima; ai primi d'Agosto si presenta il Marchese Pallavicino, valido progettista aeronautico, che mi propone di lavorare con lui per un nuovo progetto. Si tratta di presentare a un importante industriale di Milano (il nome mi fu detto dopo) uno studio su un mezzo di trasporto a due ruote di larga diffusione e basso costo.
Mi buttai con anima e corpo in quell'impresa tutt'altro che facile e, nel volgere di poche settimane, preparai 6 disegni di quella che poteva essere una motocicletta per tutti.
Con l'aiuto del motorista Bonetti e la direzione di Pallavicino il progetto venne definito nei dettagli e subito sottoposto all'esame finale di Ferdinando Innocenti. Non posso sapere cosa pensò in quel momento Ferdinando ma sicuramente ne rimase colpito al punto di assumerci immediatamente tutti e tre per lo sviluppo finale.
Il 2 Settembre del 1944 entrai in un appartamento in Via Regina Elena vicino all'abitazione della famiglia Innocenti e fui regolarmente assunto a mezza giornata per 5.000 al mese.
Ferdinando Innocenti era realmente un grande appassionato della meccanica e non passava giorno che venisse a trovarmi in studio per modificare qualche particolare o aggiungere qualche sua nuova idea.
Posso ben affermare che il progetto della Lambretta m (in seguito chiamata A) sia stato interamente sviluppato da Ferdinando

NOTIZIARIO Lambretta

che ha sempre seguito con entusiasmo e cura quasi maniacale ogni benché minimo dettaglio.
Nel frattempo Pallavicino, che si era trasferito in Argentina a progettare aeroplani, fu sostituito dal Generale Ing. PierLuigi Torre che prese la direzione dell'ufficio studi di Roma.
Sotto le direttive dell'Ing. Torre il progetto della Lambretta fu finalmente definito in tutte le sue parti e quando mi trasferii a Milano nel Luglio del 1946 sembrò oramai vicina la messa in produzione.
Purtroppo gli stabilimenti si trovavano in cattivo stato a causa dei bombardamenti degli Alleati, inoltre alcune zone erano state occupate dai soldati e, infine, molti dei macchinari erano stati trafugati dall'esercito tedesco.
Mentre si preparava l'impianto per la produzione in serie si continuava a ridisegnare tutti i minimi particolari estetici per accontentare Ferdinando Innocenti che sembrava non essere mai soddisfatto; ma per fortuna nell'Ottobre del 1947 s'iniziò la produzione e finalmente tirammo tutti quanti un respiro di sollievo."
Bruno Ferrario, classe 1911, iniziò a lavorare nel 1929 presso gli uffici progetti di Roma della Caproni e poi, nel 1944, entrò alla Innocenti dove rimase ininterrottamente fino al 1971 quando venne definitivamente fermata la produzione della Lambretta e del motofurgone Lambro.



La Lambretta 125 m I serie.

Oggi Ferrario è un tranquillo pensionato che con la sua cara moglie trascorre in armonia la terza età con la mente carica di ricordi ancora vivi del suo vulcanico passato.
Ma torniamo alla Lambretta e alla sua storia: per promuovere adeguatamente il nuovo prodotto Innocenti viene preparata una martellante campagna pubblicitaria radiofonica, largamente in anticipo rispetto alle previsioni di consegna, e viene offerta la possibilità di prenotare la Lambretta versando 5.000 Lire di caparra; ma i tempi di produzione sono ancora ben lontani e l'ufficio commerciale si vedrà costretto a ritornare parte delle caparre versate.
Finalmente, come abbiamo già detto, nell'Ottobre del 1947 inizia la produzione con un preimpianto senza l'ausilio della catena di montaggio.
Negli ultimi tre mesi del 1947 saranno costruite solamente 152 macchine così ripartite: 22 in Ottobre, 25 in Novembre e 105 in Dicembre.
Già nei primi mesi del 1948, con l'entrata in azione della catena di montaggio, le cose cambiano e a fine Marzo saranno già costruite oltre 1.100 macchine; è importante sottolineare che lo Stabilimento Innocenti è stato il primo in Italia ad utilizzare un sistema produttivo automobilistico per la costruzione di un motoveicolo.
A titolo di curiosità vi ricordo che, al momento, nell'archivio del registro storico del Club sono censite solo 4 Lambretta A appartenenti al primo anno di produzione e un motore sciolto con il numero 5010. Quindi, se la matematica non è un'opinione, dovrebbero restarne disponibili almeno 148 esemplari...
chi cerca trova, buona fortuna !
Nei 12 mesi in cui è stata prodotta la Lambretta A ha ricevuto numerose migliorie e modifiche, praticamente a cadenza settimanale, che hanno interessato tutta la ciclistica e parte del motore.
Per semplificare la definizione delle varie versioni si è preferito classificarle in tre serie che raggruppano un numero consistente di modifiche; ciò non toglie che esistano delle versioni di mezzo che contengono particolari costruttivi tipici della prima serie ma con alcuni particolari della successiva.
Se vogliamo essere pignoli si potrebbe classificare anche una pre-serie che si identifica per il serbatoio di forma più squadrata, per i due fori quadrangolari sopra la sede del Claxon



Una delle ultime Lambretta A della seconda serie, notare il pedale del freno posizionato sul lato sinistro della pedana.



La 3ª serie con la sella anteriore identica alla successiva 125 B.

che servivano per far passare i cavi di comando all'interno del telaio, per i ceppi dei freni a funzionamento tradizionale (cioè con il ferodo applicato alle ganasce e non al tamburo) e per il blocco di sicurezza del cambio azionato dal comando frizione.

Ma analizziamo ora la prima serie: parte dal numero di telaio 5150 e arriva a 6800 circa. Si caratterizza per la sella di forma quadrangolare, il claxon a funzionamento meccanico, i cerchi cromati, la serratura del bauletto con il contatto per l'accensione, il cavalletto senza la tradizionale molla di ritorno e l'interruttore luci di color marrone scuro; inoltre sulle prime 500 costruite è presente un sistema di regolazione del carico della forcella anteriore.

Il pulsante che si trova sulla manopola di sinistra serve per azionare il lampeggio diurno mentre per azionare il claxon bisogna schiacciare con il piede sinistro il piccolo pedalino cromato che sporge dalla costolatura centrale.

All'interno del coperchio bauletto sono saldate delle piastrine per fissare gli attrezzi in dotazione, mentre nel porta oggetti è possibile collocare una pompa a mano nell'apposito sostegno.

La seconda serie arriva fino al numero di telaio 11000 circa e si distingue principalmente per la sella triangolare color beige chiaro, per i cerchi verniciati in alluminio, per il claxon elettrico e per la leva del cambio di forma rialzata (quest'ultima modifica parte dal numero 7500 circa).

Altre innovazioni riguardano l'adozione di una molla tradizionale per il ritorno del cavalletto, l'eliminazione del contatto di accensione con chiave e il montaggio di leveraggi in alluminio stampato per la forcella anteriore; sull'ultimo migliaio della seconda serie viene spostato a sinistra il pedale del freno posteriore.

L'ultima serie raggiunge il numero 14500 e si identifica per tre importanti modifiche: prima fra tutte l'adozione di una sella più ampia a molla orizzontale fissata ai tubi del telaio con una flangia estremamente robusta, poi la sostituzione del cavalletto in ferro con uno in fusione di ghisa, ed infine la verniciatura color alluminio del cavalletto e dei mozzi ruota.

Per ultime, ma non meno importanti, la lucidatura della mascherina claxon e il cerchione posteriore a sei fori anziché tre.

La gamma colori della carrozzeria che nelle pubblicità iniziali prevedeva 6 differenti tonalità, in realtà è disponibile in sole quattro: verde, rosso, azzurro, beige; non è previsto nessun tipo di verniciatura a richiesta in quanto la catena di montaggio non è attrezzata per questa necessità.

Inizialmente nel Luglio 1947 la Lambretta A è offerta a un prezzo di Lire 135.000, aumentato poi a 150.000; sebbene assolutamente inavvicinabile per un modesto operaio, è comunque un prezzo particolarmente contenuto rispetto alla produzione di quel periodo. A titolo di curiosità nello stesso anno la Moto Guzzi Motoleggera 65 è venduta a L. 159.000 e la Vespa 98 a L.160.000

A distanza di cinquantanni è ora di offrirle una grande festa; il Raduno Mondiale di Giugno è certamente l'occasione giusta e vi invitiamo quindi fin da ora a portare il maggior numero di Lambretta A a questa importantissima manifestazione perché possa essere la protagonista assoluta di questo storico avvenimento.



125 A del 1948, Sidecar in fusione d'alluminio prodotto dalla ditta Durapid.

NOTIZIARIO Lambretta

Notizie dal mondo

a cura di Marco Micali (socio n° 680)

L'ultima GP di fabbricazione indiana è ora in possesso del Lambretta Club Great Britain. Lo scooter è stato donato al club da Af Rayspeed, importatore nel Regno Unito di Lambrette.
L'ultimo esemplare "indiano" di questo simpatico scooter era compreso in un lotto di veicoli importati da Af Rayspeed di recente. Per il momento lo scooter è esposto un'ampia vetrina del suo negozio in modo che ognuno abbia la possibilità di ammirarlo; quando il club avrà il proprio museo questo scooter avrà un posto di prestigio rappresentando L'ULTIMA LAMBRETTA prodotta nella linea produttiva che una volta produsse nell'indimenticabile stabilimento sul Lambro migliaia di veicoli che motorizzarono l'Italia e l'estero.
Purtroppo oggi si può dire definitivamente che non esiste più la Lambretta; è finita l'era dello scooter Innocenti "inventato" cinquanta anni fa!



Per il raduno mondiale di giugno, il LCGB intende portare L'ULTIMA LAMBRETTA a Milano affinché tutti possano vedere come è stato modificato il modello DL che dal 1969 fino ad oggi ha portato alto in qualche modo il nome Innocenti Lambretta.



NOTIZIE VARIE

Nel Regno Unito uno studio pubblicitario è stato molto creativo; nello spot che reclamizza la catena di fast-food Burger King si nota un giovanotto in sella ad una Lambretta LD in cerca di un ristorante o luogo similare. Ad un certo punto incrocia una ragazza in sella ad uno scooter Heinkel e decide di seguirla. L'inseguimento termina nel parcheggio di un fast-food della Burger King dove i due fanno amicizia ordinando un'abbondante pasto.

Umorismo Inglese

Ecco alcune vignette tratte dal notiziario del LCGB

(vignetta 1)
Traduzione:
Cosa c'è da ridere? È tutta originale italiana e l'ho pagata solamente £1800 ! Notare i cofani del LD, la sella lunga, manubrio del Lui, ecc.

(vignetta 2)
... il resto sarà qui tra un'ora o due ...





NOTIZIARIO Lambretta

Lambrettotecnica

I carburatori sulle Lambrette

a cura di Alfredo Ponzoni (socio n° 574)

La funzione del carburatore consiste nel produrre una miscela combustibile di aria e carburante, dissolvendo quest'ultimo in piccolissime particelle che si mescolano con l'aria in un rapporto in peso di circa 15 parti di aria per una di carburante; regolando la manopola dell'acceleratore a secondo della potenza che viene richiesta al motore, tale rapporto deve variare con delle funzioni ben precise. A tale delicato compito è delegato il carburatore.

I carburatori delle Lambrette basano il loro funzionamento sull'effetto Venturi, un principio fisico basato sulla conservazione dell'energia, secondo cui una corrente d'aria che percorre una tubazione all'interno della quale vi è una strozzatura, in corrispondenza di quest'ultima subisce un aumento di velocità ed una conseguente diminuzione della pressione. Tale calo di pressione, produce una aspirazione di carburante da un serbatoio attraverso un apposito condotto. Il carburante che fuoriesce, in corrispondenza della strozzatura, investito dalla corrente d'aria viene nebulizzato producendo la miscela combustibile. Il principio è lo stesso che viene applicato nelle vecchie pompette del DDT; chi conosce le Lambrette non può non averle viste ed usate, facciamo un'eccezione per i giovanissimi abituati ad usare gli spray. Comunque la pompetta sta allo spray come il carburatore sta all'iniezione (scusate la digressione). La differenza tra la pompetta del DDT ed il carburatore sta nel fatto che nella prima l'aria viene spinta attraverso la strozzatura dalla pressione esercitata manualmente su un pistoncino, mentre nel secondo caso l'aria viene spinta, nel punto dove la sezione di passaggio si restringe, dalla pressione atmosferica, in quanto a valle del carburatore si è creato un vuoto dovuto al movimento del pistone all'interno del cilindro durante la fase di aspirazione.

Sfruttando opportunamente i principi sopra esposti in diversi modi si è riusciti ad ottenere la variazione automatica del titolo della miscela aria benzina a seconda delle condizioni di utilizzo del motore, visto che il pilota durante la marcia ha solo la possibilità di agire sulla valvola del gas, attraverso la manopola dell'acceleratore ed eventualmente sullo starter (dispositivo di avviamento a freddo chiamato comunemente aria).

Tutti i carburatori delle Lambrette sono costituiti da due ambienti aventi le seguenti funzioni:

- Vaschetta a livello costante che come dice il nome ha lo scopo di mantenere al suo interno sempre lo stesso livello di carburante.
- Camera di carburazione avente lo scopo di mescolare in maniera appropriata la benzina polverizzata con l'aria.

La vaschetta a livello costante riceve il carburante dal serbatoio attraverso un tubetto passando per un filtro in rete di ottone. In questa vaschetta di forma cilindrica scorre un galleggiante di lamierino di ottone solidale ad un astina con la parte superiore conica. Quando il carburante entra nella vaschetta attraverso l'apposito foro, il galleggiante si alza e l'astina con la sua parte superiore conica va a chiudere il foro di ingresso. Quando la benzina (sarebbe meglio dire miscela, in quanto le Lambrette sono alimentate a miscela, ma la chiameremo benzina, per non confonderla con la miscela aria benzina che chiameremo gas) si consuma il livello scende, il foro si apre entra altro carburante, il galleggiante sale ed il ciclo si ripete, con la conseguenza di avere un livello di benzina sempre uguale all'interno dalla vaschetta.

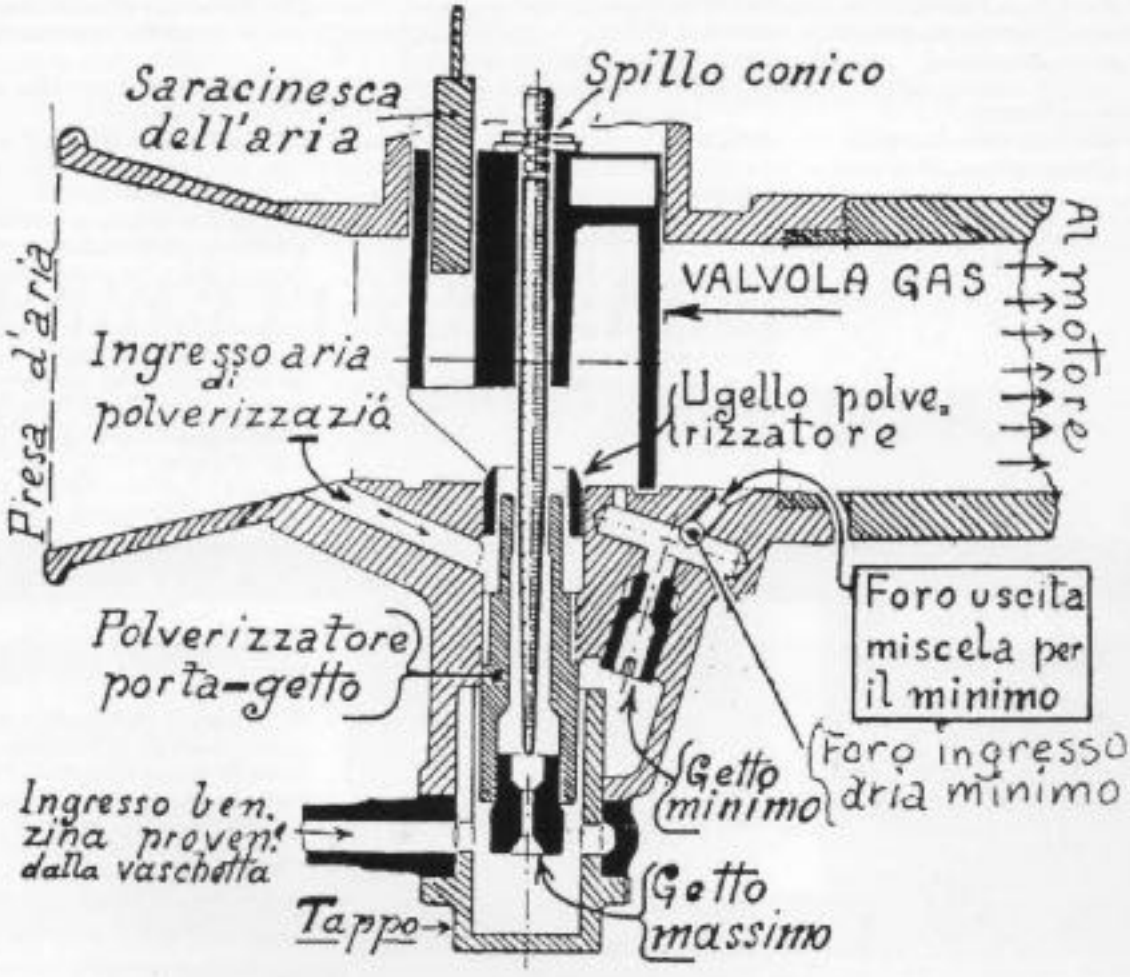
La camera di carburazione è costituita dalle seguenti parti principali:

- Un tubo centrale con strozzatura chiamato diffusore.
- Un polverizzatore per il massimo con getto e porta getto.
- Un getto del minimo.
- Una valvola a cannocchiale che scorre in un apposito cilindro per la regolazione del passaggio del gas. A detta valvola è solidale inferiormente uno spillo conico.
- Un otturatore a saracinesca

per parzializzare l'ingresso dell'aria.

Il diffusore comunica da una parte, attraverso un filtro, con l'aria atmosferica e dall'altra è collegato al cilindro del motore. Lo spruzzatore è un tubetto in ottone inserito in corrispondenza della strozzatura del diffusore, dal quale esce la benzina a causa della forte velocità dell'aria aspirata, per effetto della quale il carburante viene finemente polverizzato, ridotto allo stato di nebbia, che mescolandosi con l'aria costituisce la miscela esplosiva.

Da quanto sopra esposto il carburatore sembrerebbe un ordigno apparentemente semplice, ma tenendo conto delle più disparate condizioni di utilizzo dello scooter, per avere la massima resa e la migliore regolarità di funzionamento del motore è necessario che il titolo della miscela benzina abbia delle ben precise caratteristiche. Vedremo nella prossima puntata come i costruttori di carburatori hanno risolto i diversi problemi.



RADUNO DEL CINQUANTESIMO:
ISTRUZIONI PER L'USO

Caro Lambrettista
Come certamente ben saprai, quest'anno ricorre il cinquantenario della nascita del nostro amato motorscooter Lambretta. Per festeggiare questo importante avvenimento il Lambretta Club d'Italia organizzerà nei giorni 20-21-22 Giugno 1997 un Raduno Mondiale Lambretta presso il Parco Esposizioni di Novegro (Milano). Alla manifestazione interverranno tutti i più blasonati Lambretta Club stranieri:

Inghilterra, Olanda, Irlanda, Francia, Germania, Svizzera, Austria, Spagna, Svezia, USA, Giappone e Australia. In tale occasione verrà anche presentato ufficialmente il sodalizio che servirà da collettore per tutte le attività dei Lambretta Club nel Mondo: il "Lambretta International".
Sono certo che non mancherai ad un avvenimento così importante e, fin da ora, ti invito a presentare la tua adesione alla segreteria del Club inviando una prenotazione scritta o telefonando ad uno dei numeri di servizio.

PROGRAMMA DELLA MANIFESTAZIONE

VENERDÌ 20

ORE 12.00 Apertura ufficiale.
ORE 14.30 Gita al fiume Adda e visita al Parco Minitalia (circa 80 Km di strada pianeggiante).
ORE 20.00 Cena self service (a prezzo convenzionato)
ORE 22.00 Proiezione di filmati originali d'epoca in tema lambrettistico.

SABATO 21

ORE 08.00 Colazione internazionale.
ORE 10.00 Lambrettiadi prima parte.
ORE 12.30 Pic-nic .
ORE 14.00 Lambrettiadi seconda parte.
ORE 18.00 Lambretta market dei Clubs presenti.
ORE 20.00 Cena di Gala con inaugurazione di "Lambretta International".
ORE 22.00 Spettacolo di magia, piano bar, musica Rock dal vivo.

Nella giornata di Sabato (dalle ore 10 alle 19) sono previste, oltre alle Lambrettiadi, altre opportunità per i radunisti: Visita al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano dove è allestita una mostra sulla storia della Lambretta, Mostra -Scambio in tema esclusivamente Scooteristico, Concorso di eleganza.

DOMENICA 22

ORE 08.00 Colazione Internazionale.
ORE 09.00 Gita a Milano e visita agli stabilimenti Innocenti (circa 30 Km).
ORE 13.00 Premiazioni e saluti di commiato.
ORE 14.00 Pranzo self-service (a prezzo convenzionato).

La quota di partecipazione è stata fissata in Lire 120.000 sia per il conducente che per l'accompagnatore e comprende: l'iscrizione al raduno, le due prime colazioni di Sabato e Domenica, il Pic-nic e la cena di Sabato, il campeggio sia con tenda che caravan, il biglietto per la mostra scambio, per l'entrata al Parco Minitalia e per la visita al Museo della Scienza e della Tecnica. Iscrizione gratuita per i bambini sotto i 13 anni.

TROFEI E PREMI

TROFEO MIKE KARSLAKE

Verrà premiata la Lambretta meglio restaurata a condizione che il lavoro sia stato eseguito direttamente dal socio e non da un professionista. Vincerà la migliore delle quattro classi in gara: "47-57" "58-67" "68-71" "entusiastic".

TROFEO ALAN GODDEN

Verrà premiato il lambrettista che giungerà da più lontano in sella alla Lambretta più vecchia.

PREMI COMUNI

Club venuto da più lontano (media chilometrica di massimo 3 soci), Più lontano in Lambretta Uomo, Più lontano in Lambretta Donna, Più anziano iscritto anche non guidatore, Più giovane iscritto anche non guidatore.

CONCORSO DI ELEGANZA

Coppe alle meglio restaurata e meglio conservata nelle categorie:

1) A-B
2) C-LC-D-LD
3) E-F
4) TV-LI I serie
5) TV-LI II serie
6) TV-LI III serie
7) Special
8) DL
9) Ciclom. 48
10) Junior
11) Sidecar
12) Motocarri

3 premi speciali ai prototipi o modelli da corsa.

NOTIZIARIO Lambretta

LE LAMBRETTIADI

Giochi a squadre in Lambretta
Ogni Nazione dovrà presentare una squadra composta da un massimo di 25 giocatori.

Discipline LAMBRETTISTICHE:

GIMKANA:	massimo 5 partecipanti per Nazione.
PROVA DI ACCELERAZIONE:	su rettilineo di 50 metri, 2 partecipanti per Nazione.
PROVA DI LENTEZZA:	su un percorso di 10 metri, 2 partecipanti per Nazione
PROVA DI CARICO PASSEGGERI:	maggior numero di persone su una Lambretta per 10 metri di percorso.
GIOCHI DI ABILITA' A SORPRESA:	massimo 6 partecipanti per Nazione.
TIRO ALLA FUNE:	8 partecipanti per Nazione.
PERCORSO BENDATO:	su un percorso di 10 metri, 2 partecipanti per Nazione.

INFORMAZIONI GENERALI

Apertura campeggio presso il Parco Esposizioni di Novegro: Giovedì 19/06/97 ore 10.00.
Per eventuali pernottamenti in hotel inviare una prenotazione scritta specificando le camere che si desiderano. Il costo convenzionato è di circa L. 70.000 per la singola e di L. 90.000-100.000 per la doppia.
Per raggiungere il Parco Esposizione di Novegro è sufficiente seguire le indicazioni per l'Aeroporto di Linate (Milano) e poi sarai guidato dalle frecce personalizzate del Club.

Per ulteriori informazioni puoi telefonare ai seguenti numeri: 02-95320438 (fax), 02-2423260, 02-7560480, oppure inviare una richiesta scritta alla C.P. N.21 20090 Limito (MI) Italy.
Saranno accettate esclusivamente le adesioni pervenuteci dai singoli Lambretta Club.
Nel caso un Lambrettista non fosse iscritto a nessun Club riconosciuto, potrà inviare direttamente la domanda alla sede del Lambretta Club Italia C.P. n.21 20090 Limito (MI).

MODALITÀ DI PAGAMENTO

Le quote di iscrizione dovranno essere versate al Lambretta Club d'Italia entro e non oltre il 10/06/97 sul numero di corrente bancario: 13403/1 ABI: 06070 CAB: 20600 specificando, nel caso si tratti di una iscrizione singola, i dati anagrafici del partecipante.

LAMBRETTA YESTERDAY

Riceviamo dal signor Giovanni Marcone (socio n° 834) di Castellamonte in provincia di Torino queste due simpatiche fotografie che volentieri pubblichiamo: si tratta di foto scattate nello stesso luogo, con la stessa Lambretta e la stessa persona, ma circa 17000 giorni dopo!

Complimenti !





Grazie all'impegno ed alla passione del socio Massimo Bertin, anche il Lambretta Club d'Italia entra nel grande mondo telematico di Internet. Questo e' il nostro indirizzo: **http://lci.query.it**
al quale potrete trovare la versione elettronica del notiziario, i servizi offerti dal club, uno splendido archivio fotografico e le ultime notizie relative ai raduni ed alle manifestazioni. Buon divertimento!!!







