Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUB.NET

INNOCENTI

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 2 - Numero 8 Ottobre-Dicembre 1997



Organo ufficiale del
Lambretta club d'ITALIA

Editoriale/Sommario

Caro socio,

la nostra grande famiglia è in continuo aumento! Con la chiusura delle iscrizioni per il 1997 abbiamo raggiunto la quota record di 290 iscritti.
È motivo di soddisfazione per tutti noi questa sostanziosa crescita del Club negli ultimi due anni: è la prova che siamo sulla strada giusta e che i nostri sforzi non sono stati vani.
Quest'anno, in particolar modo, la direzione del Club ha avuto il suo da fare per organizzare il Raduno Mondiale per il Cinquantenario e, ti posso assicurare, non è stata cosa da poco. Aiutati da pochi soci volenterosi, la manifestazione si è svolta nel migliore dei modi raccogliendo la presenza di oltre mille persone provenienti da tutto il Mondo. Purtroppo il servizio di ristorazione non è stato all'altezza della situazione e ha causato molte lamentele. Sono sicuro che tutti noi faremo tesoro dell'incredibile esperienza che abbiamo vissuto e sapremo sfruttarla al meglio per le prossime manifestazioni. E a proposito di Raduni Lambretta, per l'anno nuovo siamo già al lavoro con due interessanti proposte: un giro di due giorni sulle Dolomiti e una gita culturale a Roma (quest'ultima proposta dalla nostra nascente sezione romana).
E non basta, per i più scatenati stiamo organizzando la trasferta in Irlanda a Giugno per il Raduno Mondiale del '98.
Ricordati che il Club è aperto a qualsiasi iniziativa Lambrettistica: se ti viene in mente qualche idea scrivi o telefona, ne parleremo assieme per sviluppare al meglio il progetto che ti interessa proporre.
Per quanto riguarda la quota di iscrizione, il consiglio ha deciso che rimanga invariata anche per il prossimo anno. Ti invito fin da ora a spedire il tuo rinnovo al Club per agevolare il lavoro della segreteria e, nel caso fossi iscritto all'ASI, anche la quota relativa, sempre di L. 70.000
Nel caso volessi aiutare finanziariamente il Club, ti rammento che esiste anche la quota di Socio Sostenitore di Lire 100.000.
Per fine anno abbiamo organizzato un incontro pomeridiano presso il Ristorante la Fopa a Rodano (MI). Approfitta di quest'occasione per festeggiare l'arrivo del Natale con tutti gli amici Lambrettisti; l'appuntamento è alle ore 15 di Sabato 13 Dicembre ...non mancare!

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



NOTIZIARIO Lambretta

LETTERE NEL BAULETTO

a cura di Alberto Gasparri (socio n° 600)

Cari amici, in allegato alla presente Vi invio le foto della Lambretta da me ritrovata in discrete condizioni, almeno così mi sembra, di conservazione chiedendoVi gentilmente di inviarmi tutta la documentazione inerente la reimmatricolazione del suddetto veicolo.
L'unico dato della moto in mio possesso è il numero di telaio che di seguito Vi riporto:
*125 F * 044968 **
Vi sarei inoltre grato se poteste raccontarmi il passato di questo modello del quale non conosco praticamente nulla.
Sicuro della Vostra massima collaborazione per il raggiungimento di questo mio piccolo sogno, colgo l'occasione per porgerVi i più cordiali saluti.

Bellino Vincenzo - Via della Repubblica, 91 - Barletta (BA)



Caro Vincenzo, a giudicare dalle fotografie che mi hai allegato, sembra proprio che la Tua Lambretta si presenti piuttosto bene, anche se mi sembra un pò troppo ottimistico poterla definire ben conservata (anche se tutta originale, denuncia il passare degli anni con parecchie zone di ruggine).
Purtroppo, come già detto in altre occasioni, è parecchio problematica la reimmatricolazione di un veicolo del quale si conosce esclusivamente il numero di telaio.
Se riuscissi a risalire anche solo al numero di targa (vecchio bollo di circolazione, atto di demolizione, ricerca del proprietario precedente) allora le cose sarebbero molto meno complicate.
È comunque indispensabile procedere al restauro totale del mezzo ricordandosi di presentarsi all'eventuale collaudo con lo specchietto retrovisore omologato e con l'impianto elettrico munito dell'interruttore di stop obbligatorio per legge.
Un consiglio, il giorno fatidico della reimmatricolazione utilizza della miscela meno grassa del solito (2% - 3%) in quanto gli ispettori della motorizzazione sono molto sensibili alla fumosità di scarico.....

Detto questo eccomi pronto a chiarirti le idee sulla Lambretta in Tuo possesso.

La Lambretta F nasce agli inizi del 1954 in sostituzione della Lambretta E rivelatasi un vero fiasco; del modello precedente mantiene comunque la filosofia di scooter super economico e quindi dal costo di acquisto (L. 108.000) e di gestione estremamente bassi.
Le migliorie introdotte riguardano il comando dell'avviamento, finalmente a pedale, la coppia conica posteriore montata su cuscinetti e il gruppo cambio con ingranaggi di innesto più immediato.
Curioso notare come per la produzione dei primi modelli della serie F siano stati utilizzati avanzi della serie E (non è rarissimo trovare ancora la scritta E sul telaio o addirittura con il tratto finale della lettera cancellato per farla sembrare una F.

La tua, in particolare, è una primissima serie in quanto adotta ancora le selle del tipo E e la maniglia del passero cromata. Le selle sono rivestite da copertine di colore marrone che verranno ben presto sostituite da altre in tinta verde scuro.
Agli inizi del 1955 per smaltire le considerevoli scorte giacenti in magazzino viene allestita una nuova versione della 125 F sopranominata seconda serie che si distinguerà per numerosi aggiornamenti tecnici tesi a migliorare il comfort di guida e l'affidabilità generale del veicolo.
I perfezionamenti riguardano:

- la forcella anteriore sostituita con quella più efficiente del modello 125D
- il manubrio leggermente rialzato per migliorare la posizione di guida
- il gruppo accensione potenziato con una bobina di grande capacità posizionata esternamente al volano magnete insieme al condensatore.

Sfortunatamente, nonostante le modifiche, la Lambretta F risente della pesante eredità di scarsa efficienza del modello precedente e quindi le vendite rimangono molto modeste.
Nei primi mesi del 1955 cessa la sua produzione dopo nemmeno un anno di vita.

Sono Vostro socio da tre anni ma solo adesso mi sono deciso a restaurare la mia Lambretta LI 150 del 1963, avendo letto in uno dei numeri precedenti del Notiziario la formula della tinta originale della Lechler ed essendo un meccanico mi trovo a dover risolvere un problema circa il tipo di trattamento da riservare alla bulloneria della mia Lambretta. Mi potete aiutare?

Marco Gioia - Via Verdi 3 - Muggio' (MI)

La bulloneria principale di tutte le serie LI della Lambretta subiva un trattamento di cadmiatura; purtroppo adesso è molto difficile trovare un cromatore o comunque una azienda che si occupa di trattamenti dei metalli che effettui la cadmiatura in quanto le leggi vigenti la proibiscono assolutamente.
Per ottenere un risultato il più possibile simile a quello originale l'unica soluzione è provvedere personalmente alla pulizia della bulloneria (eliminazione di ruggine e lisciatura delle parti intaccate in profondità) e procedere quindi ad un trattamento di zincatura molto più facile da fare effettuare.

Da Alberto Gasparri a..... tutti gli amici di "Lettere nel Bauletto".

Normalmente in questa rubrica che curo personalmente mi trovo a dover rispondere a quesiti più o meno tecnici, ma in quest'ultimo periodo nel Bauletto ho trovato tante lettere di Soci, amici o semplici appassionati che ci hanno ringraziato per la splendida accoglienza riservata loro nei tre giorni del raduno mondiale al Parco Esposizioni di Novegro.
Fra le tante lettere pervenute mi fa piacere segnalare quella del Lambretta Club Irlanda che ci invia molti elogi augurandosi di poter riservare lo stesso trattamento a tutti gli amici che vorranno partecipare al prossimo raduno mondiale nel loro splendido Paese.

NOTIZIARIO Lambretta

Manifestazioni e Raduni

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

ROSA D'"AUTUNNO" 1997

Il classico appuntamento biennale della manifestazione milanese per eccellenza dedicata al motociclismo, la Rosa d'inverno, quest'anno ha trovato il modo di radunare migliaia di motociclisti con qualche settimana d'anticipo rispetto al solito. I fine settimana d'inizio Dicembre sono infatti durante le precedenti edizioni stati sempre caratterizzati dal clima freddo, umido e per lo più nebbioso, insomma proprio l'ambiente da motoraduno.

Evidentemente gli organizzatori della 55° edizione del salone del ciclo e motociclo di quest'anno hanno voluto dare la possibilità di sfoggiare i propri mezzi anche a quei "centauri" che con l'inclemenza meteorologica normalmente non si spingono mai oltre il bar di quartiere.

Mai decisione fu più azzeccata, infatti fin dalle prime ore del mattino del 21 Settembre migliaia di motociclisti si sono radunati sull'area di parcheggio del centro commerciale Bonola alle porte di Milano, diretti a visionare tutte le novità che il salone riservava loro. Variante al tema invece per quanto riguarda la nutrita schiera di Lambrettisti presentatisi: avendo già ammirato le sere precedenti le ultime new entries nella classifica delle moderne due ruote, il gruppo ha seguito per i primi chilometri il serpentone rombante lungo le vie di Milano, ha poi invece preferito dirigersi a nord direzione Como. Dopo un bel giro nelle campagne brianzole il gruppo ha trovato la sua meta ad Esino Lario, paesino a circa 800 m di quota sul livello del mare, particolarmente suggestivo per la strada che vi ci porta e ambito per la trattoria che ci ha ospitato .

Anche in questo caso si può dire che il vero raduno si è svolto a tavola.

TROFEO ALBERTO ASCARI



Le nostre Lambrette pronte a scendere in pista

NOTIZIARIO Lambretta



Sempre originale il vulcanico socio bergamasco D'Adda.

Quello del 28 Settembre era sicuramente l'appuntamento più atteso dopo le vacanze dai tanti amici lambrettisti.

L'occasione più unica che rara, di girare in pista a Monza, nell'ambito della manifestazione Monzascooter 97 ha infatti richiamato moltissimi scooteristi.

La parte del leone la ha fatta senza dubbio il Lambretta Club d'Italia che era presente con circa settanta Lambretta rappresentando un pò tutti i modelli.

Numerose anche le Vespa e le Iso che con noi hanno preso parte alla kermesse. Le difficoltà organizzative e le numerose gare di auto d'epoca che si svolgevano in concomitanza del nostro raduno locale, hanno purtroppo dapprima posticipato e poi ridotto a mezz'ora il tempo a nostra disposizione per effettuare i giri in pista.

Alla già visibile delusione di tanti, si è poi aggiunta una riconoscibile dose di rabbia quando ci siamo accorti che i giri da effettuare si sviluppavano unicamente sul tracciato Junior anziché sul tradizionale "Stradale" che solo qualche settimana prima aveva visto per protagonisti i bolidi della formula 1.

Passione di un lambrettista

a cura di Andrea Marcolini (socio n° 873)

Quarantasei anni in Lambretta ed un trofeo Mike Karslake vinto, questo il biglietto da visita del signor Franco Belli.

Nel 1951, anno in cui acquistò la sua prima Lambretta (una 125 LC), lo scooter di Lambrate insieme alle altre moto dell'epoca erano cosi richieste che prima di poter avere la targa bisognava attendere alcune settimane .
Nel 1957 con il lancio sul mercato del modello LD '57, il nostro amico Franco decide di acquistarne una, utilizzandola sia per necessità che per svago.
Purtroppo negli anni successivi il lavoro assorbe al signor Franco la maggior parte del tempo a sua disposizione portandolo in ogni angolo del globo (pensate, solo in Arabia ben quarantuno volte).
Per questo motivo la vecchia Lambretta del '57 viene dimenticata in box ed i relativi bolli annuali non vengono più versati, decretando cosi la radiazione dello scooter.

Arrivata l'età della pensione ed aumentato il tempo libero disponibile, il nostro amico decide di "resuscitare" il suo moto scooter, iniziando una scrupolosa operazione di ricerca dei pezzi necessari che alla fine del lavoro risulteranno essere tutti rigorosamente originali.
Da sapere, che il solo ritrovamento del contachilometri ha richiesto più di un anno.
L'opera di restauro è stata cosi particolareggiata e completa che tra i lavori più significativi si possono annoverare la lucidatura a mano di tutte le parti







La Lambretta LD '57 vincitrice dell'ambito premio.

destinate alla cromatura e la cadmiatura di viti, bulloni e dadi.
Infine dopo tre anni di restauro, il raduno mondiale di Novegro ha portato al signor Belli la meritata soddisfazione, sconfiggendo nel concorso di eleganza una nutrita schiera di concorrenti e facendo si che il trofeo Mike Karlslake tornasse in Italia dopo diversi anni.

Riteniamo indispensabile spiegare agli amici lambrettisti il significato del premio Mike Karlslake. Questo famoso lambrettista inglese è stato il Presidente del Lambretta Club Great Britain per molti anni. A causa della sua prematura scomparsa è stato istituito un premio in suo onore. L'ambito trofeo è destinato a riconoscere il migliore restauro di una lambretta effettuato da un non-professionista quale migliore espressione della sua passione.

"Da una passione che dura da una vita è nato, questo mio "capolavoro". Un grosso ringraziamento, lo debbo al Presidente del Lambretta club d'Italia e a tutti i soci per aver ulteriormente alimentato la mia voglia di arrivare a questo obiettivo."

Per concludere ci auguriamo che il prossimo proprietario della Lambretta, il nipotino del signor Belli, ne abbia la stessa cura del suo predecessore.

NOTIZIARIO Lambretta

Lambretta al microscopio

a cura di Vittorio Tessera (socio n° 111)



LUI *PER TUTTI*... *TUTTI PER* LUI!

Verso la metà degli anni sessanta il settore motociclistico Italiano entra nel profondo della sua crisi; il successo dell'automobile raggiunge livelli assolutamente impensati fino a pochi anni prima e, a farne le spese, è la motocicletta e lo scooter.
La maggior parte delle case italiane chiude i battenti mentre le poche rimaste cercano di rimanere a galla puntando il tutto per tutto sul settore ciclomotoristico, che sembra non risentire della crisi.
L'Innocenti ha già in listino uno scooterino di 50 cc chiamato Junior, ma non è sufficiente a tamponare i gravi cali di produzione del settore targato e così viene impostato lo studio di un nuovo modello.
All'inizio si pensa ad una versione molto economica e semplificata dello Junior, che possa essere offerto a un prezzo particolarmente appetibile dal pubblico più giovane; poi il progetto cambia indirizzo per privilegiare una linea moderna ed originale che possa contraddistinguere il nuovo prodotto Innocenti anche a costo di un lieve aumento di prezzo.

Per la sua progettazione l'Innocenti si affida ad un Designer di fama mondiale, particolarmente conosciuto nel settore automobilistico: Nuccio Bertone.
I risultati non si fanno attendere, e già a pochi mesi dall'inizio dei lavori Bertone riesce ad allestire un manichino in legno di rara eleganza e semplicità che entusiasma immediatamente la direzione dell'Innocenti.
Lo studio, approvato senza riserve, è completato in breve tempo e nel volgere di meno di un anno viene approntata la produzione in serie. Sono previsti due allestimenti a prezzo differenziato: il 50 CL è il più lussuoso e costa L.95.000 mentre il 50 C è l'economico ed è offerto a sole L.89.500.
Per il suo lancio pubblicitario l'Innocenti prepara una campagna di propaganda decisamente "grande" sotto tutti i punti di vista: quotidiani, settimanali, riviste per ragazzi, radio, manifesti, quaderni. Tutto viene sfruttato per promuovere adeguatamente il nuovo scooterino.
La dirigenza dello stabilimento sa benissimo che questa è forse l'ultima possibilità per ribaltare le sorti del settore motoscooter, in preoccupante calo da qualche anno.
La critica internazionale accoglie positivamente la nascita della Lambretta 50 CL-C, ne esalta le avveniristiche forme della carrozzeria ed elogia la qualità delle finiture in considerazione del prezzo di vendita particolarmente modesto.
Il LUI, come è simpaticamente chiamato, sembra destinato ad un sicuro successo commerciale ma, purtroppo, non è così; il pubblico non sembra ancora pronto a delle linee così avveniristiche e, soprattutto, dei



Il I manichino di legno per lo studio della carrozzeria.

gravi errori di progettazione ne causeranno la sua prematura fine. Il primo è la scarsa protettività dello scudo anteriore, mentre il secondo riguarda la precaria stabilità sui fondi sconnessi.
La sua produzione, a cavallo del 1968-1969, non va oltre i 16 mesi di attività e in totale sono costruite solamente 27812 unità (nella versione 50 cc), decisamente troppo poche per poter cambiare le sorti della Lambretta.

Ma come è fatto il LUI?
Meccanicamente deriva dalla Junior 50 mentre tutto il resto è completamente nuovo: il telaio è di fattura mista tubo-lamiera scatolata e sostiene tutti gli organi dello scooter, le sospensioni sono della classica tradizione Innocenti mentre i mozzi hanno la particolarità di essere fusi in ghisa (probabilmente per migliorare la stabilità).
Molti particolari estetici sono realizzati in plastica per ridurre i costi di produzione e sulla pedana si preferisce adottare dei tappetini in gomma al posto delle tradizionali listelli; il serbatoio della benzina è parte integrante della carrozzeria, sostiene la sella, ed è fissato al telaio mediante due molle compresse dalla struttura del sedile.
Decisamente inusuale è la forma del manubrio realizzata in fusione d'alluminio; incorporato con il gruppo ottico anteriore e certamente una delle parti meglio riuscite di tutta la carrozzeria.
Il LUI è sicuramente uno dei modelli Lambretta che ha subito il minor numero di migliorie nel corso della sua produzione.
Le poche introdotte, degne di nota, riguardano la posizione delle scritte sulla scudo anteriore e la sostituzione delle leve al manubrio con altre dotate di pallina di sicurezza.
Le colorazioni della carrozzeria sono differenziate a seconda del modello: per il CL sono disponibili l'arancione, il verde e l'azzurro mentre per il C è proposta solo la versione in bianco.
Pur offerta ad un prezzo decisamente allettante, la versione C non incontra assolutamente i favori del pubblico; il manubrio in tubo i gruppi ottici di fattura economica ne mortificano eccessivamente la linea elegante e la colorazione in un anonimo bianco non è certamente un buon richiamo.
Per rispondere alle esigenze di alcuni mercati esteri, verso la metà del 1968 viene presentata una versione di 75 cc in due differenti allestimenti 75 S e 75 SL (quest'ultimo dotato di miscelatore automatico); ma di questa versione ne parleremo su un prossimo numero del notiziario.


Il LUI CL nella versione definitiva.


L'economico C caratterizzato da una finitura più modesta.

NOTIZIARIO Lambretta

LA MIA COLLEZIONE

a cura di Sergio Ferraro (socio n° 518)

In questo numero lo spazio riservato alla collezione personale di Voi soci è dedicato alla lettera inviatami da Graziano Groppo di Genova.
Chi frequenta assiduamente i raduni organizzati dal nostro Club lo riconoscerà certamente e non potrà fare a meno di ricordare le bellissime Lambretta da lui possedute.
Degno di nota il fatto che i suoi impeccabili scooter li restauri completamente da solo in una piccola officina sulle montagne liguri; verniciandoli all'aperto sotto agli ulivi, come mi ha più volte raccontato personalmente.
Che il risultato sia notevole lo dimostrano i numerosi premi per il miglior restauro vinti in occasione dei raduni del Lambretta Club d'Italia.
Ora lascio però spazio direttamente al suo racconto.
"La mia passione per i mezzi d'epoca è nata spontaneamente.
Fin da ragazzino desideravo avere un'auto d'epoca e al conseguimento della patente di guida sono riuscito a coronare il mio sogno.
Nella mia regione, alla fine degli anni settanta, abbondavano i mezzi a due e quattro ruote, oggi considerarti d'epoca ma a quei tempi trattati come semplici cose vecchie.
Se ne potevano trovare di ogni tipo abbandonati nelle campagne, nei cortili e nei garage.
La mia scelta cadde su una Fiat Topolino in ottimo stato di conservazione, di proprietà di un anziano signore che me la vendette per 150.000 lire.
Divenne ben presto la mia auto di utilizzo quotidiano.
Un giorno mi recai in visita da un parente che, vista la mia Topolino, mi disse: vedo che ti piacciono le vecchie auto, pensa che ho ancora la mia Lambretta se ti interessa te la cedo volentieri.
Avevo già un'auto d'epoca, perché non avere anche una moto d'annata?
La portai a casa e dopo una bella pulizia feci i primi giri per strada: ne fui così entusiasta da decidere di restaurarla completamente.
Devo dire che la Topolino finì per passare nel dimenticatoio, mentre io cominciavo a recuperare e rimettere in ordine un numero sempre più elevato di Lambretta.
Nelle mie ricerche risultarono utili anche gli amici e i conoscenti, i quali sapendo della mia passione mi segnalavano continuamente Lambretta di ogni tipo.
Va detto che erano altri tempi e infatti i rottami abbondavano nella mia zona anche per il famoso principio genovese del "non si butta via niente" e soprattutto perché i collezionisti e gli speculatori non esistevano.



I tre gioielli di Graziano.

NOTIZIARIO Lambretta



Graziano al lavoro.

Dopo la prima Lambretta, una 150 D, arrivarono una LD, una 125 C, perfino una A: in alcuni anni riuscii a mettere insieme tutta la produzione scooteristica Innocenti compresi alcuni motocarri.
Parallelamente cominciai a dare la caccia ai ricambi Lambretta, trovandone in gran quantità presso ex Concessionari e Agenti di tutta la Liguria.
La disponibilità di ricambi originali nuovi mi ha permesso di restaurare i miei scooter completamente da solo, armandomi di tanta buona volontà e passione per la meccanica, ottenendo ottimi risultati.
Attualmente, a causa dei crescenti impegni familiari e anche per motivi di spazio, sono stato costretto a selezionare le mie Lambretta, tenendo quelle alle quali sono affettivamente più legato e che risultano più idonee alle mie esigenze di utilizzo.
Esse sono: una 150 D del 1955, una 150 LD del 1956, una 150 LI prima serie del 1958, una E del 1953, una 175 TV del 1959, una 200 DL del 1969 e un LUI 50 CL.
Anche se ritengo che tutti i modelli di Lambretta siano interessanti sotto il profilo collezionistico, trovo che alcuni di essi risultino meglio riusciti degli altri per le loro caratteristiche di funzionalità e affidabilità meccanica.
Alcuni modelli presentano infatti soluzioni tecniche ed estetiche che, pur originali, sconfinano nell'eccessiva complessità penalizzando un poco la funzionalità d'uso del mezzo.
Esse stanno però a testimoniare il notevole impegno profuso dalla Innocenti nella creazione di mezzi sempre innovativi per gli utenti dello scooter".



In posa per il Notiziario.

NOTIZIARIO Lambretta

Lambrettotecnica

I carburatori sulle Lambrette *Secondo round.*

a cura di Alfredo Ponzoni (socio n° 574)

Nel numero precedente abbiamo visto come funziona e come è costruito il carburatore, vediamo ora quali accorgimenti sono stati usati per fare in modo che la miscela aria benzina abbia un opportuno titolo per le diverse aperture della valvola del gas. A valvola quasi chiusa abbiamo una velocità della aria insufficiente a creare la depressione necessaria alla polverizzazione della benzina, per cui avremo una carburazione troppo magra, per ovviare a ciò si è provveduto a dotare il carburatore di un, cosi detto, circuito del minimo; la poca aria aspirata viene fatta passare attraverso delle apposite canalizzazioni che lambiscono il getto del minimo. Per i principi esposti nel numero precedente avremo la nebulizzazione della benzina, praticamente un piccolo semplice carburatore nel carburatore Dimensionando opportunamente il foro del getto del minimo e regolando la vite con la punta conica, che regola micrometricamente il passaggio dell'aria del minimo, riusciamo ad ottenere l'esatto titolo della miscela per il corretto funzionamento del motore ai bassissimi regimi di giri. Ruotando opportunamente l'altra vite conica, che agisce sul sollevamento della valvola del gas, regoliamo la velocità di rotazione al minimo

Girando un poco la manopola del gas si solleva la valvola a cannocchiale fino a circa 1/4 della sua apertura: è lo smusso che si trova sul lato presa d'aria di quest'ultima che è preposto al piccolo e progressivo aumento della sezione del passaggio dell'aria che lambisce il polverizzatore.

La forma della curva e l'altezza dello smusso praticato sulla valvola, influiscono sul titolo della miscela alle piccole aperture della valvola del gas.

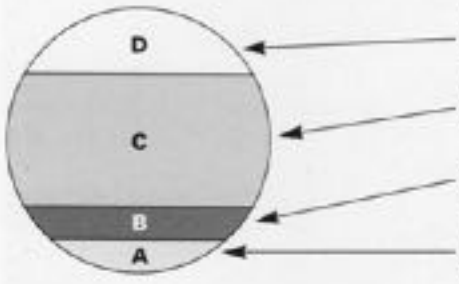
Per le maggiori aperture, fino a circa 3/4, è lo spillo conico che, a seconda della sua posizione in altezza nel polverizzatore, aumenta o diminuisce la sezione anulare del passaggio della benzina nel polverizzatore stesso. Alla totale apertura del gas lo spillo conico è completamente disinserito dal polverizzatore ed è quindi il getto del massimo a presiedere alla determinazione della corretta carburazione alla massima apertura.

Per le partenze a freddo e necessario aumentare il titolo della miscela, per fare questo si abbassa una saracinesca che diminuisce la sezione di passaggio dell'aria aspirata, aumentandone di conseguenza, la velocità e quindi la depressione sul polverizzatore, incrementando cosi il risucchio di benzina. Il disegno e le relative didascalie completano i concetti sopra esposti.

Riconsiderando tutte queste cose ci si rende conto come in un apparentemente semplice carburatore tante siano le variabili:

Situazione	Variabili
- MINIMO	getto del minimo, vite regolazione aria del minimo
- PICCOLE APERTURE	forma e altezza dello smusso della valvola del gas
- APERTURE INTERMEDIE	forma e diametro interno del polverizzatoreforma, diametro, conicità e posizione in altezza dello spillo conico
- MASSIMA APERTURA	getto del massimo

SCHEMA DIMOSTRATIVO DELLE VARIE FASI DI FUNZIONAMENTO



Valvola aperta da 3/4 sino a tutta apertura:
Regolazione del getto del massimo.

Valvola aperta da 1/4 a 3/4 della sua corsa:
Regolazione dello spillo conico.

Valvola aperta da 1/8 a 1/4 della sua corsa:
Regolazione per la scelta dello smusso appropriato della valvola.

Valvola aperta da 0 a 1/8 della sua corsa:
Regolazione del sistema del minimo.

Alla luce di ciò pensiamo di fare una cosa utile riassumendo in una tabella i tipi di carburatori con i relativi dati per tutti i modelli di Lambretta.

Nel prossimo numero ci occuperemo di come intervenire praticamente sul carburatore per la pulizia e le regolazioni.

NOTIZIARIO Lambretta

TIPO LAMBRETTA	MARCA E TIPO CARBURATORE	GETTO MASSIMO	GETTO MINIMO	VALVOLA DEL GAS
125 m (A)	dell'Orto MA 16	65	45	55
125 B	dell'Orto MA 16	65	45	55
125 C - LC	dell'Orto MA 16 o Zenith 18 MCT	65 80/84	45 40	55
125 D - LD	dell'Orto MA 18 B2 o dell'Orto MA 18 B3 o Zenith 18	75 70 102	40 45	50 75
125 E	dell'Orto MU 14 B1	68	268 B1	50
125 F	dell'Orto MU 14 C1	72	270	40
150 D - LD '54	dell'Orto MA 19 B4	72	40	75
125 LD '57	dall'Orto MA 18 B4	70	40	75
150 LD '57	dell'Orto MA 19 B4	75	40	75
175 TV 1° serie	dell'Orto MB 23 BS5	105	45	70
125 LI 1° serie	dell'Orto MA 18 BS5	93	35	50
150 LI 1° serie	dell'Orto MA 19 BS5	96	40	65
175 TV 2° serie	dell'Orto MB 23 BS5 o dell'Orto MB 21 BS5	110 88	40 40	70 70
125 LI 2° serie	dell'Orto MA 18 BS5 o dell'Orto MA 19 BS7	73 73	35 35	50 50
150 LI 2° serie	dell'Orto MA 19 BS5 o dell'Orto MA 19 BS7	78 78	40 40	50 50
125 LI 3° serie	dell'Orto SH1/18	92	42	1
150 LI 3° serie	dell'Orto SH1/18	105	45	2
175 TV 3° serie	dell'Orto SH1/20	106	50	1
200 TV	dell'Orto SH1/20	108	48	1
JUNIOR 100 - 125 3m	dell'Orto SHB 18/16	70	40	1
JUNIOR 125 4m	dell'Orto SHB 18/16	72	40	1
150 SPECIAL	dell'Orto SH1/18	101	45	1
150 X SPECIAL	dell'Orto SH1/20	102	45	1
125 SPECIAL	dell'Orto SH1/20	107	45	2
200 X SPECIAL	dell'Orto SH1/20	103	48	1
J 50-DE LUX-SPECIAL	dell'Orto SHB 18/12	62	40	1
LUI 50 C-CL	dell'Orto SHA 14/12	52		
LUI 75 S-SL	dell'Orto SH1/20	68	45	1
125 DL	dell'Orto SH2/20	98	45	2
150 DL	dell'Orto SH2/22	118	45	2
200 DL	dell'Orto SH2/22	118	45	1
48 ruote alte	dell'Orto T5-11S o dell'Orto T4-11S	62 60		50 50
LAMBRETTINO 39 cc DEBRAMATIC LAMBRETTINO SX AUTOMATIC	dell'Orto SHA 14/12	51		

NOTIZIARIO Lambretta

Lambretta ENO-GASTRONOMICA

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

Quello che vi presento in questo numero è una rubrica nuova frutto delle tante gite domenicali effettuate con gli amici lambrettisti di Milano ed hinterland alla ricerca dei piaceri della vita durante le belle giornate primaverili.
Vuole essere un vademecum per tutti coloro che avendo una Lambretta si trovano nei giorni di festa dinanzi al solito enigma: " Dove andiamo?"
Mi impegno fin d'ora a incontrare un po' i gusti di tutti e Vi invito da subito a spedire all'indirizzo del Club, casella postale n°21 Limito alcune esperienze da Voi vissute rimaste particolarmente in mente per la buona e genuina cucina trovata strada facendo.

In questa prima puntata vorrei presentarvi un giro di circa 170 chilometri alla scoperta delle valli del Nure e del Trebbia nel basso Piacentino. Partendo da Milano e percorrendo la strada statale Via Emilia in direzione sud, si incomincia a gustare il paesaggio tipicamente padano già prima di Lodi. Le immense distese verdi lasciano solo poco spazio agli insediamenti industriali, che per lo più crescono attorno ai maggiori centri abitati.
Ad un'andatura turistica si raggiunge Piacenza in circa un ora e mezza. In Piacenza si prosegue verso sud seguendo le indicazioni per Grazzano Visconti, suggestivo borgo medievale ricostruito fedelmente nei minimi dettagli.
Qui, dove la specialità sono i ferri battuti, si può tranquillamente lasciare la Lambretta nella piazzetta del paese per una breve passeggiata tra i vicoli ciottolati o per visionare il simpatico museo di auto e moto d'epoca che sorge nelle immediate vicinanze.
Ovvio che si può gestire la partenza per arrivare giusti in tempo per l'aperitivo da gustare sotto il portico dell' accogliente bar del paese.
Bisogna comunque tenere presente di lasciare Grazzano Visconti circa tre quarti d'ora prima dell'ora del pranzo.
Da Grazzano infatti bisogna spostarsi verso ovest per giungere a Niviano, che si trova sulla statale n° 45, di qui verso sud e qualche chilometro dopo Rivergaro si attraversa il fiume Trebbia seguendo dapprima le indicazioni per Agazzano e poi per Rivalta Trebbia.
È proprio a Rivalta di Gazzola che in un caseggiato meraviglioso in parte all'omonimo castello troveremo la "LOCANDA DEL FALCO", un posto genuino a conduzione familiare che fa aumentare il battito cardiaco di qualsiasi buongustaio dal momento in cui si varca la porta d'ingresso. I numerosi insaccati che pendono dalle massicce travi di legno che sostengono il soffitto conferiscono all'ambiente oltre che un aspetto particolarmente casereccio anche un aroma unico nel suo genere.
Specialità della casa, oltre a pancetta, coppa ecc., i Pissarei e fasò, piatto tipico della zona seguito da un secondo a base di carne di agnello alla brace.
Il tutto ovviamente bagnato da un ottimo Gutturnio o a scelta Bonarda sempre rigorosamente della casa.
Per favorire la digestione, dopo caffè e grappino nulla di meglio di una visita guidata al vicino castello di Rivalta che si raggiunge tranquillamente a piedi in cinque minuti.
Dopo la visita ci si può rimettere in moto dirigendosi verso Gossolengo percorrendo le rive del Trebbia fino a raggiungere nuovamente Piacenza.
Spero di aver con il poco spazio a disposizione potuto suggerire a tanti un modo per passare un sabato o una domenica davvero diversa dal solito.
Quindi buon viaggio e ... Buon appetito.





LAMBRETTA YESTERDAY

In questo numero ho il piacere di presentarvi la signora Arensi Battistina, madre del nostro socio Fai Innocente, ritratta in sella ad una Lambretta B che secondo i racconti del nostro amico apparteneva ai vicini di casa ed era oggetto di invidia da parte di tutto il vicinato; non risulta affatto difficile crederlo vista l'aria soddisfatta e orgogliosa della giovane signora Battistina che posa con la Lambretta.





I primi collaudi della Lambretta 125 A al Passo dello Stelvio.

NOTIZIARIO Lambretta

Il mercatino

a cura di Orietta Manfrin (socio n° 333)

MERCATINO LAMBRETTA

1) VENDO o SCAMBIO con Lambretta LI II o III serie, Lambretta 48 del 1961, restaurato e perfettamente funzionante, con libretto originale.
Malapelle socio n. 889 Tel. 045-983462 ore uff.

2) VENDO al migliore offerente le seguenti Lambrette: CENTO, 150 LI III serie, 150 LD doc regolari, 150 LD doc radiati, 125 LD doc radiati, 125 LD doc radiati ben conservata, Lui 75 con libretto, 125 D con solo targa, 125 C doc radiati.
Telefonare a Gerardo 0141-219932

3) VENDO Lambretta 125 E buone condizioni, radiata con targa originale.
Prezzo da concordare Tel.0574-950147

4) VENDO Motofurgoncino Lambretta 150 FD da restaurare e Motofurgoncino Lambretta 175 FLI II serie perfettamente funzionante .
Prezzo da concordare Tel. 0143-632876

Lambretta
WWW.LAMBRETTACLUBITALIA.IT

Motor Collection

Lire 12.900

MOTORI DA COLLEZIONE

SPECIAL EDITION

50 anni
Jahren
years
ans
di
Lambretta



Richiedetelo!!!

La guida del collezionista curioso

Lambretta Club d'Italia - Casella Postale n° 21 - 20090 Limito (MI) - Tel. 02/95320438-2423260-59901574