Lambretta
INNOCENTI

NOTIZIARIO Lambretta

Anno 3 - Numero 9 Gennaio-Marzo 1998



Editoriale/Sommario

Caro Amico,

le feste natalizie sono ormai un ricordo, le giornate cominciano ad allungarsi e la temperatura inizia lentamente a salire: è giunto il momento per dissepellire la tua Lambretta dal profondo letargo invernale e prepararla per un entusiasmante 1998.
Per quest'anno abbiamo in programma un'intensa attività Lambrettistica (come ormai è nostra consuetudine) che spazierà dal centro al nord Italia fino a raggiungere il Nord Europa.
Ma partiamo in ordine cronologico:
Primo importante appuntamento sarà il Mercatino di Novegro il 21-22 Febbraio dove il Club sarà presente con un grande stand ricco di Lambrette e curiosità Lambrettistiche. In tale occasione sarà attivo un piccolo ufficio per le pratiche di rinnovo o nuova iscrizione al Club.
A tal proposito ti ricordo, se non l'avessi ancora fatto, che la quota di iscrizione per il '98 è rimasta immutata a Lire 70.000 più le eventuali altre 70.000 per l'iscrizione ASI. Se sei lontano potrai inviarli con un vaglia postale all'indirizzo del Club specificando la ragione del versamento. L'anno passato siamo arrivati a quota 290 iscritti, ma per il 1998 vorrei riuscire a pronunciare la parola TRECENTO!
Secondo, ma certamente più importante del primo, sarà il Raduno Nazionale LCI che si svolgerà a fine Maggio a ROMA, capitale d'Italia.
I nostri volenterosi soci romani si stanno già attivando per organizzare i preparativi; il programma dettagliato, che ti verrà spedito in seguito, prevede una gita culturale di altissimo livello storico e, se il tempo lo permetterà, anche un bagno al mare.
In seguito ci trasferiremo nella lontana Irlanda per il Raduno Mondiale del 19/20/21 Giugno. Mi rendo conto che potrebbe essere (anzi è) molto impegnativo e quindi non voglio obbligarti a venire con la forza; nel caso però fossi interessato telefonami rapidamente, perché stiamo organizzando una spedizione per presenziare a questa importante manifestazione.
Per i più romantici a metà Settembre organizzeremo, in collaborazione con gli amici del Lambretta Club Triveneto, un Raduno Regionale sulle rive del Lago di Garda con una affascinante gita nell'entroterra ai piedi del monte Baldo.
Ci stiamo attivando anche per organizzare una prova in pista a Monza solo per noi. Non è facile in quanto i costi sono elevati ma, visto l'interesse dei soci, cercheremo di trovare una valida soluzione.
Come puoi vedere ne abbiamo per tutti i gusti; ti invito come sempre a partecipare alle nostre manifestazioni perché tu possa dividere con noi qualche giorno in allegria in sella alla Lambretta.

Il Presidente Vittorio Tessera (socio n° 111)

Sommario

Editoriale	2
Lettere nel bauletto	3
Manifestazioni e Raduni	4
Notizie dal mondo	5
Passione di un lambrettista	6
Mini Poster	8-9
Lambrettotecnica	7-10
Lambretta al microscopio	11
Lambretta Eno-gastronomica	14
Lambretta yesterday	15
Vita di Club	16



LETTERE NEL BAULETTO

a cura di Alberto Gasparri (socio n° 600)

Sono estremamente lieto di pubblicare questa lettera inviatami da un nostro Socio che ci racconta come è nata in lui la passione per il nostro Scooter.

Spero che questa sia solo la prima di tante altre lettere, che ben volentieri inserirò nella mia rubrica, per dare spazio e rendere più partecipi alla stesura del nostro Notiziario i soci che vorranno rendervi partecipi delle loro esperienze Lambrettistiche personali.

IO LAMBRETTISTA ?!?!

Mi presento. Mi chiamo Innocente Fai e sono socio del Lambretta Club d'Italia dal 1992. Sono diventato lambrettista decisamente per caso e ancora più curioso è il fatto che non ho mai avuto una moto e, a dire il vero, non ne sentivo nemmeno la mancanza. Ma torniamo alla Lambretta.
Nel 1991 mi recai a trovare un amico in un paese della campagna novarese e vidi nel suo garage un vecchio ciclomotore (Zündapp). Gli chiedi come facesse ad avere un mezzo del genere e lui mi disse che nel paese era deceduto un signore anziano e gli eredi si stavano liberando di "cose vecchie" come radio d'epoca, arredo, ciarpame varie e, appunto, due motorini di cui una Lambretta.
Egli si sarebbe interessato per farmi sapere se fosse ancora disponibile.
Per niente attratto dell'idea di acquistare un vecchio "rottame" mi recai comunque a visionarlo per pura curiosità, dopo circa una settimana, con mio figlio Luca.
In effetti quello che vidi per me era un "vecchio relitto" che solo più tardi scoprii essere una Lambretta modello C (del lontano 1951) che era sì completa e per niente ammaccata, ma praticamente coperta dalla ruggine in ogni sua parte.
L'unico entusiasta del mezzo fu mio figlio Luca che la trovò "BELLISSIMA" a tal punto che non esitò un istante a salirvi.
Indeciso sul da farsi e pressato sia dall'insistenza di mio figlio sia dal fatto che altre persone del paese dimostravano interesse proponendo scambi quantomeno curiosi (il macellaio avrebbe volentieri ceduto un certo quantitativo di carne, il rivenditore di elettrodomestici proponeva in cambio un frigorifero) decisi di acquistarla se non altro per fare felice mio figlio.
Arrivato a casa temevo l'ira di mia moglie e parenti vari quando l'avessero vista ma scoprii, con piacere, che la Lambretta, anche se malconcia, rinvendiva ricordi più o meno piacevoli.
Telefonai quindi all'Innocenti che mi indirizzò al Lambretta Club d'Italia dove conobbi Vittorio Tessera ed altre persone, divenute ora amiche, che si prodigarono in ogni modo per darmi dei consigli circa il restauro del mezzo.
Nel giro di un anno riuscii a far risorgere la "mia" Lambretta ed ora ne sono gelosissimo ed orgoglioso.

Purtroppo l'amico che me l'aveva fatta trovare è nel frattempo deceduto e quindi assume ora per me un valore ancora più grande.

Questa è una storia un pò anomala, o forse no, di come sono diventato Lambrettista e sarei ben felice di vederla pubblicata sul Notiziario.

Carissimi amici del Lambretta Club d'Italia, un amico "vespista" sostiene che la Lambretta non ha mai partecipato a competizioni sportive e, semmai lo avesse fatto, con scarsi risultati.
Vorrei sapere se ciò corrisponde a realtà!
Arrivederci a presto e grazie.

Lorenzo Rucchin - Via Bolzano, 3 - Bassano del Grappa

Caro Lorenzo, comunica al tuo amico che sebbene la Lambretta sia stata inizialmente progettata per i tranquilli spostamenti cittadini, essa ha in passato partecipato a numerose competizioni.
La casa di Lambrate infatti nel periodo tra il 1947 e il 1953 iscrive spesso alcuni mezzi alle più importanti competizioni dell'epoca.
Si inizia ovviamente con i modelli A e B che, guidati da piloti privati, partecipano a gare di regolarità e in salita con ottimi risultati.
L'Innocenti inoltre organizza nel 1949 il trofeo "Lambretta d'oro" dedicato proprio ai piloti non professionisti.
Con il modello C le cose si fanno serie: queste vengono opportunamente modificate e preparate per le competizioni di "gran fondo" o "regolarità" e le prime soddisfazioni non tardano ad arrivare, con la vittoria ed il secondo posto alla Milano-Taranto e al Rally des Alpes in Francia.
Nel '51 l'attività sportiva non è avara di risultati grazie alla vittoriosa Milano-Taranto, al primo posto della Liegi-Milano-Liegi e ad altre numerose affermazioni sia in campo nazionale sia internazionale.
A causa però dei regolamenti che penalizzano eccessivamente le Lambretta, l'Innocenti alla fine del 1952 decide di chiudere anzitempo il reparto corse, affidando di conseguenza lo sviluppo e l'onere delle competizioni ai numerosi e volonterosi piloti privati.
Ricordiamo infine che hanno corso con la Lambretta i più famosi piloti dell'epoca, fra i quali dobbiamo ricordare Masserini, Masetti, Ferri, Carancini e Fumagalli.

Mi fa sorridere pensare che ancora oggi, a cinquant'anni di distanza, possano ancora esistere rivalità scooteristiche che un tempo dividevano gli appassionati in modo netto. La rivalità tra Vespa e Lambretta era a suo tempo così accesa da paragonarla a quella che divideva i tifosi tra Coppi e Bartali e ancora oggi fra Inter e Milan.

a cura di Andrea Palmiotta (socio n° 643)

MOSTRA SCAMBIO A NOVEGRO NOVEMBRE 1997

Con il classico appuntamento di metà novembre a Novegro, si è chiusa la stagione 1997 delle mostre-scambio.
La manifestazione ha come sempre attirato un folto pubblico di addetti ai lavori e curiosi.
L'area espositiva era interamente occupata dagli stand e il riscontro è stato positivo, tanto che trovare parcheggio nelle vicinanze del Parco Esposizioni non era impresa facile. In questo senso è stata lodevole l'iniziativa degli organizzatori, che hanno "affittato" il parcheggio del vicino Luna-Park Idroscalo.
L'offerta di ricambi si è mantenuta sui livelli consueti. Gli espositori hanno potuto accontentare le moltissime e talvolta stravaganti richieste di un pubblico sempre più interessato e competente.
Da segnalare inoltre la grande disponibilità di manualistica e oggetti da collezione.
Credo che la recessione economica di questi anni abbia fatto sentire il proprio effetto anche su questo particolare settore, con un calo dei prezzi che ha favorito molte contrattazioni. Sono convinto infatti che il mercato si fosse attestato fino a qualche stagione orsono su livelli troppo alti, favorendo l'avvento degli speculatori rispetto ai veri appassionati e collezionisti.
Come ormai consuetudine il L.C.I. era presente alla kermesse novegrina con uno stand, al quale hanno fatto capo numerosissimi i soci e gli amici.
I nostri gadgets sono ormai apprezzati da tutti i Lambrettisti, che non hanno mancato di aggiudicarsi le nostre novità. In particolare hanno avuto buon riscontro gli oggetti dedicati al cinquantenario del nostro scooter, il cui compleanno è stato festeggiato, come tutti sappiamo, proprio quest'anno a Novegro.
Inoltre le instancabili segretarie del Club hanno iniziato la campagna di rinnovo abbonamenti per il 1998, cogliendo subito un ottimo risultato.
Vi ricordiamo infine che la prossima edizione della mostra-scambio si terrà il 21 e 22 febbraio, alla quale saremo presenti come sempre in forze dandovi quindi l'opportunità di rinnovare la vostra tessera.
Vi aspettiamo con impazienza...

BEFANA BENEFICA 1998

Il 6 Gennaio è diventato un giorno importante sul taccuino dei motociclisti di Milano e dintorni.
Da parecchi anni ormai il Moto Club Ticinese organizza la Befana Benefica.
La manifestazione è dedicata in modo particolare ai disabili ospitati in tre istituti della nostra città e riunisce per l'occasione centauri di ogni classe e gusto. Non accade spesso infatti di vedere nello stesso tempo moto d'epoca e custom, potenti super-sport ed enduro, ma sappiamo che dove c'è una buona azione da compiere, il cuore di tutti i veri motociclisti batte all'unisono.
Il L.C.I. era come sempre presente in forze, essendo rappresentato da circa venti soci che, armati di doni e calze piene di dolci, hanno creato un gruppo allegro e compatto.



Il Lambretta Club d'Italia alla Befana Benefica 1998

L'appuntamento di Piazza Castello, complici anche le favorevoli condizioni meteorologiche, è stato rispettato da quasi 4.000 moto, che scortate dalle rappresentative di Polizia, Carabinieri e Vigili Urbani si sono dirette verso Piazza Duomo per ricevere la "benedizione" del Sindaco e quella più spirituale del Vescovo.
La lunga carovana è poi sfilata lungo le principali vie del centro città sotto gli occhi di un pubblico mattiniero divertito e stupito di vedere così tante moto (soprattutto pensando al calendario).
Mentre un primo gruppo si dirigeva verso l'istituto sito a Rivolta d'Adda, il resto dei partecipanti giungeva alla prima tappa: l'istituto Don Orione. Dopo una sosta per lasciare i primi doni e bere qualcosa di caldo, si ripartiva verso la meta definitiva dell'istituto Sacra Famiglia di Cesano Boscone.
Qui un foltissimo gruppo di ospiti attendeva con impazienza l'arrivo dei "befani" sulle loro strane scope a due ruote.
I tantissimi giocattoli e dolci portati in dono hanno accontentato e, speriamo, fatto la felicità di tutti gli sfortunati ospiti del Centro.
Ricordiamo che questa iniziativa si svolge tutti gli anni e vi invitiamo fin d'ora a partecipare e a provare l'emozione di far "felici per un giorno" (come recita lo slogan della manifestazione) queste persone che hanno così tanto bisogno di sentirsi circondati da affetto e amicizia.

a cura di Marco Micali (socio n° 680)

NON ESISTE POSTO PIÙ VARIABILE DI QUESTO

Circa 37°C all'ombra, fortunatamente bassa umidità e quindi assenza di zanzare, ma tanta sete, costellavano i quasi quattromila chilometri del nostro viaggio/avventura, effettuato nel settembre '97, lungo tratti di strada desolata.
Quando non pioveva (diluviava) il nostro viaggio è stato colpito da frequenti e forti raffiche di vento. Le persone che abbiamo incontrato durante il tragitto vivono in caratteristiche casette di legno rivestite di catrame, fogli d'alluminio e tavole di legno.
Finalmente intravediamo il nostro albergo, più simile ad una casa di amici piuttosto che ad un classico albergo e probabilmente è il posto più piacevole in questa zona per quanto riguarda la sistemazione "alberghiera".
I proprietari sono due americani Ed e Rosmary che hanno deciso di lasciarsi alle spalle i ritmi di vita dei paesi caotici e di ritagliarsi uno spazio a misura d'uomo nel settore del turismo d'avventura.
Hanno aperto un'agenzia viaggi in moto che affitta "naturalmente" anche le moto: Enfield, MZ, Jawa, Bajaj e, strano ma vero, una "Indian GP".
Tra tutte le moto affittabili il mio compagno di viaggio sceglie la MZ Tour 500 ed io scelgo naturalmente da appassionato scooterista l'ultima evoluzione delle Lambrette la "Indian GP".
Inizia la nostra lunga avventura.
L'itinerario che ci viene offerto "dall'agenzia viaggi/affitta moto" segue la mitica strada 'del diamante' e ci consigliano di effettuare solo la corsa di andata in quanto il ritorno avviene, compreso nel prezzo, in aereo/elicottero oppure in pullman.
I vantaggi offerti da questa agenzia "tutto fare" sono legati agli aspetti organizzativi e logistici del viaggio. Le moto scelte vi aspettano all'aeroporto e i campi vengono predisposti lungo il percorso e al vostro arrivo di tappa (ca. 500 Km.) trovate la tenda montata e a volte la cena pronta.
In altre parole bisogna concentrarsi unicamente nella guida e nel godimento delle bellezze straordinarie che questa regione ha da offrire.
C'è un intero quartiere nel centro della piccola cittadina di Barburogh occupato da meccanici, carrozzieri, battilastra e concessionari auto-moto.
Se strada facendo viene voglia di cambiare la moto basta comunicare all'agenzia viaggi/affitta moto il luogo di riconsegna del mezzo, pagando comunque l'intera quota stabilita precedentemente. Per il ritiro ci pensano loro.
Ho assistito ad una feroce contrattazione tra un tipo che voleva cedere la sua Enfild Silver Bullet per proseguire con una Jawa 350; le condizioni di entrambe le moto erano discutibili.
Ma torniamo al nostro viaggio.
Una volta entrati in possesso della Indian GP e della MZ Tour incominciamo a studiare gli itinerari che vorremmo raggiungere.
Il nostro obiettivo principale è il passo di Avrach a 2617 m. di altezza al confine con la regione di Raiasthon/India. Includendo quest'ultima meta la strada che percorreremo in questo paese straordinario, oltre al classico tour di 4000 km offerto dall'agenzia, misurerà circa 4500 km e pensiamo di impiegarci più o meno tre settimane.
Prima di affrontare percorsi così impegnativi è indispensabile abituarsi a "sopravvivere" alle condizioni del traffico locale. In primo luogo bisogna capire e ricordarsi che esiste una scala di valori in cima alla quale si trovano i camionisti che si considerano i signori assoluti della strada.
In questa speciale classifica di precedenze il motociclista oppure scooterista assume il ruolo di nullità, non dissimile da quello dei moscerini o insetti che vengono schiacciati senza alcuna considerazione.
Quindi quando vedete o sentite avvicinarsi un camion date tutta manetta oppure levatevi dalla corsia.
Inoltre bisogna fare i conti con la guida a sinistra, con le precarie condizioni delle strade e come già detto delle caratteristiche della moto che avete preso a nolo che naturalmente non sono esattamente le più recenti.
Per percorrere gli ultimi 50 km, tutti in salita, che ci dividono dal passo, impieghiamo oltre quattro ore e mezzo tra piste e fango. Arrivati in cima lo spettacolo è naturalmente straordinario e ripaga delle fatiche e cadute (3 Aldui, il mio caro amico, e 2 io ma tutte per fortuna senza danni fisici) subite.
Durante la discesa non possiamo fare a meno di domandarci come facciano questi motocicli a non spaccarsi in più parti ma riescano nonostante tutto, fra salti, balzi e rimbalzi a riportarti indietro in albergo senza problemi seri.

Tanti saluti da Joe e Aldui
soci del LC Australia
in viaggio di piacere a Multan / Pakistan

Passione di un lambrettista

a cura di Roberto Graupner (socio n° 495)

La Lambretta del sciur Prandelli.

Vedo che su ogni numero del notiziario pubblicate le esperienze passate e presenti vissute col celebre scooter milanese. Vi mando, così, un intervista strappata a mio padre sulle sue vicende lambrettistiche.

"La Vespa mi piace, però non ha molta capacità di carico; il Galletto ha un ottimo motore, ma neanche un portapacchi. La Lambretta non mi entusiasma esteticamente, però ha le pedane laterali adatte per caricarvi uno stendibiancheria o un asse per lavare e il portapacchi è ampio..."

Questo è il ragionamento che nel 1960 aveva spinto mio padre a comprare la "LI 150 2° serie" che possiede tuttora.

In verità aveva già avuto un'esperienza sotto la bandiera "Innocenti", con una "LD 1° serie" acquistata nel '54. A mio nonno sarebbe piaciuta la Caproni Cento 50 ma i soliti discorsi logici di suo figlio lo avevano convinto della scarsa praticità nelle consegne a domicilio.

Recatosi dal commissionario per il ritiro, la "LD" era stata inaugurata effettuando uno scontro frontale con una bicicletta, condotta da un garzone carico di vassoi di biscotti; a parte il biscotticidio, nessuno dei due si fece male; lo scooter rimase però col parafango ammaccato fino al termine dei suoi giorni. "L'importante è che vada" diceva e dice ancora adesso mio padre.

Che, se aveva sempre trascurato la carrozzeria, alla parte meccanica riservava le migliori attenzioni.

Dopo otto anni di moto, nel 1960 prenota la sua prima auto, una 500 giardiniera, a cui decide comunque di affiancare un nuovo scooter ("La circolazione in città era già caotica" mi spiega). La scelta, come ho detto all'inizio cade su un'altra Lambretta. Ecco il dialogo tra mio padre e il "Commissionario Petaccia" di Brescia:

"..'Giorno, mi serve una Lambretta 150"(è sempre stato un tipo spiccio).

"Ha una preferenza per il colore?"

"Boh, la prima che le arriva; di qualunque tinta. Ah, mi occorrono anche il portapacchi, gli allarga-pedane e degli attacchi, se esistono, per legare contro lo scudo anteriore un possibile bagaglio".

Un mese dopo la moto arriva: è bianca e blu; al posto di quelli di gomma, allo scudo vengono applicati due profili in ottone cromato con quattro ganci. Oltre agli accessori richiesti, in omaggio viene montato il paracolpi anteriore.

Per sedici anni questa Lambretta macinerà chilometri su chilometri non solo per le consegne, ma anche in gite al mare, in montagna e in frequenti viaggi da Brescia a Milano.

"Ricordo in particolare un giorno che - tornavo da Milano - era calata una nebbia fittissima... Sai cosa vuol dire viaggiare a trenta all'ora, appoggiato al manubrio per capire dov'è il ciglio della strada? Ma quello che veramente mi preoccupava, era la lunghissima fila di auto che mi seguiva: se fossi caduto, con la strada resa viscida dall'umidità..."

"Ti è mai capitato? Dico di cadere" gli chiedo.

"Una volta" confessa mio padre trattenendo una risatina. "Ero fermo. Fermo al semaforo, mi sono sbilanciato e ... toc, giù sul fianco sinistro. Meno male che ha le pedane laterali."

Un aneddoto: un giorno si reca da un grossista a ritirare della merce, tra cui sei bottiglie di trielina; lega tutto per bene e parte. A un certo punto resta senza miscela; il primo distributore è a trecento metri, non molto distante, ma lasciare lì il carico incustodito è azzardato.

Cosa fa allora? Apre una bottiglia dello smacchiatore e lo versa nel serbatoio. "Be', però poi ho fatto il pieno al 3% invece che al 2% ...". Come ha fatto a non grippare, per me è un mistero.

Comunque, l'unica crisi da super sfruttamento, l'avrà il portapacchi posteriore: un giorno, caricato un fusto di olio



Lambretta LD.

paglierino da 25 chili, si dissalda parzialmente nel punto di attacco sotto la sella posteriore. "Accidenti" impreca mio padre. Lo smonta, lo fa saldare con cura, lo rimonta e via di nuovo.
Dal 1976 al 1985 la "vegliarda" riposerà in fondo all' autorimessa. "Il bollo però ho continuato a pagarlo" mi dice mostrandomi le ricevute. Il solito previdente.
Nel Luglio del 1985, finita la naia, decido di riesumare la fedelissima; è parecchio giù di corda, poverina: non supera i 50-55 orari e parte solo a spinta. Però va.
Nel Novembre del '96 decido di farla restaurare integralmente. Mi diverto moltissimo a usarla, d'estate come d'inverno, anche per viaggi da diporto. Ed ora sto pensando alla prossima Milano - Taranto.

Saluti a tutta la redazione!
Giacinto Prandelli



150 LI 2ª serie.

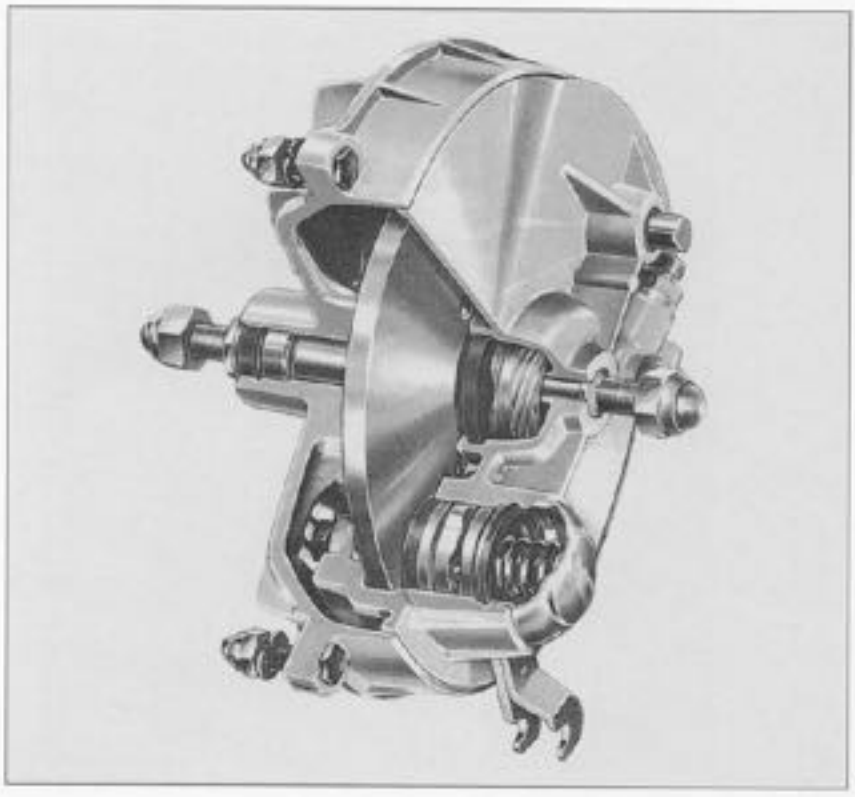
NOTIZIARIO Lambretta

Lambrettotecnica

a cura di Alfredo Ponzoni (socio n° 574)

Il freno a disco sulla Lambretta 175 TV III Serie, SX 200 e 200 DL

L'Innocenti fu la prima casa motociclistica che applicò il freno a disco su uno scooter prodotto in grande serie; il freno a disco comunque, non è una novità, già nel 1898 era stato montato su un'automobile un freno a disco a funzionamento elettromagnetico, nel 1902 fu brevettato un freno sempre a disco a comando mec-



Continua a pag. 10

Lambretta

Lambretta

NOTIZIARIO Lambretta

Segue da pag. 7

Lambrettotecnica

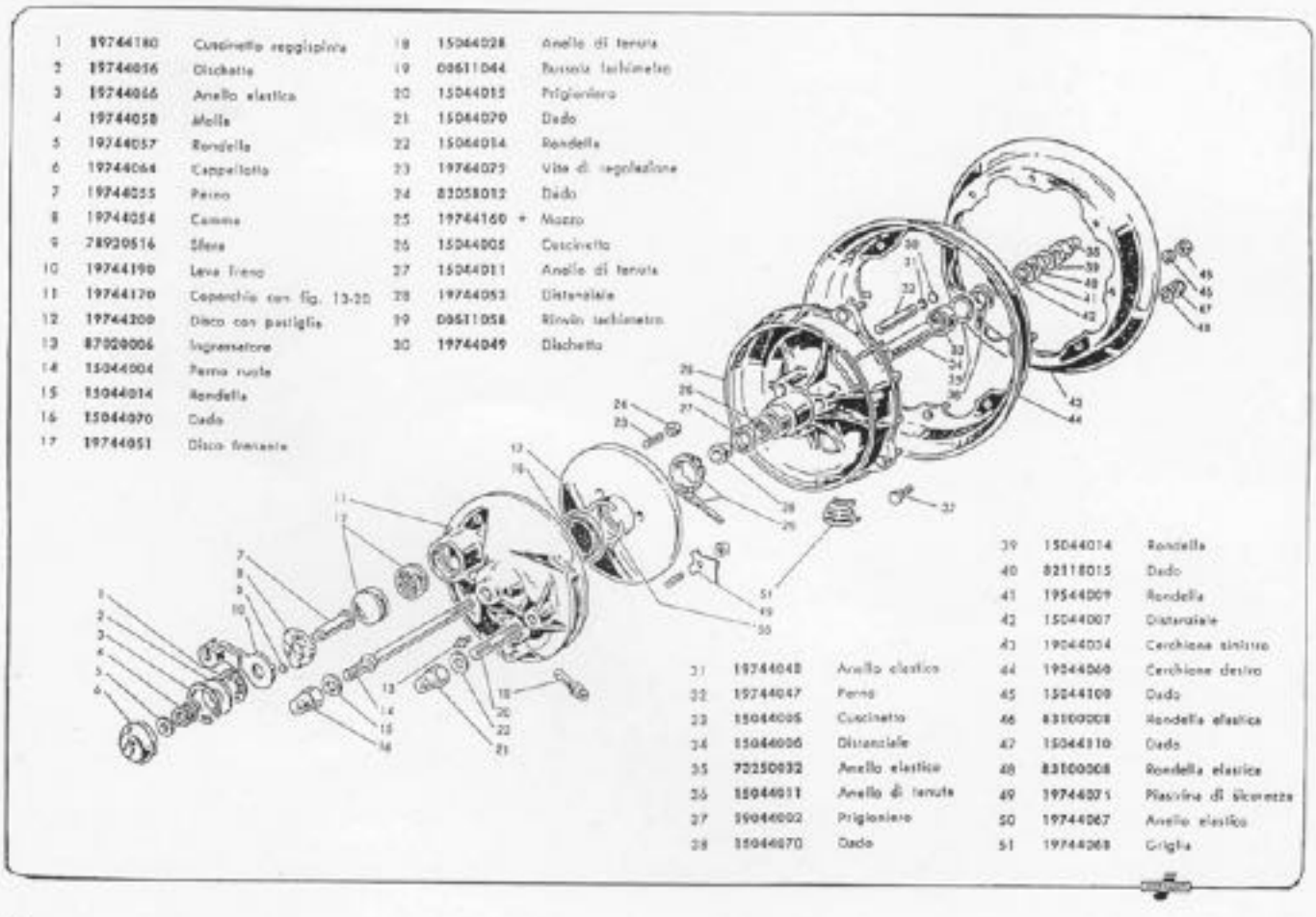
canico composto da una pinza che premeva le due pastiglie contro le superfici piane rotanti. Negli anni a venire sono stati applicati vari tipi di questi freni, sulle motociclette, ma con scarso successo.

La diffusione cominciò ad arrivare negli anni cinquanta quando furono applicati sulle auto, dotati di comando idraulico.

Nel 1962 l'Innocenti presentò la Lambretta 175 TV III serie dotata, sulla ruota anteriore di un freno a disco, comandato da un cavo flessibile, tale dispositivo era costruito dalla ditta CAMPAGNOLO, famosa per la produzione di accessori per biciclette

Questo freno a disco è costituito da tre parti principali: il mozzo portaruota, il disco frenante ed il coperchio o piatto porta pastiglie. All'interno del mozzo sono fissate tre colonnette o perni che, trascinano in rotazione il disco per mezzo dei tre appositi fori, rendendolo flottante, cioè libero di muoversi leggermente; tale movimento è un poco ostacolato da un anello elastico, posto all'interno del foro centrale del disco, per evitarne vibrazioni e rumorosità. Il piatto porta pastiglie, come dice il nome, regge le pastiglie di apposito materiale d'attrito; quella interna è fissa mentre l'esterna è mobile e viene spinta conto la sua opposta da un comando meccanico in modo da stringere il disco. Detto comando e costituito da due piastrine, una fissa ed una libera di ruotare, dette camma e leva. Su ognuna delle superfici opposte della camma e della leva vi sono tre impronte coniche nelle quali sono alloggiate tre sfere di acciaio. Ruotando la leva a mezzo del cavo le sfere tendono ad uscire dai coni producendo l'allontanamento delle due superfici. La leva non si può spostare assialmente perché e vincolata dal cuscinetto reggispinta, mentre la camma è libera di andare a premere sulla pastiglia mobile, che stringendo il disco contro quella fissa produce la frenata. Vedremo in seguito le varie operazioni necessarie per la registrazione del freno e la sostituzione delle pastiglie.

Lambretta



1	89744180	Cuscinetto reggispinta	19	15044028	Anello di tenuta
2	15744056	Dischetto	19	08611044	Rosetta fachimetro
3	15744066	Anello elastico	20	15044015	Prigioniero
4	19744058	Molla	21	15044070	Dado
5	19744057	Rondella	22	15044014	Rondella
6	19744064	Cappellotto	23	19744079	Vite di regolazione
7	19744055	Perno	24	83058012	Dado
8	19744054	Camma	25	19744160 *	Mozzo
9	78920516	Sfera	26	15044005	Cuscinetto
10	19744199	Leva freno	27	15044011	Anello di tenuta
11	19744170	Coperchio con fig. 13-20	28	19744053	Distanziale
12	19744200	Disco con pastiglie	29	08611058	Rivetto fachimetro
13	87020006	Ingrassatore	30	19744049	Dischetto
14	15044004	Perno ruota			
15	15044014	Rondella			
16	15044070	Dado			
17	19744051	Disco frenante			

31	19744048	Anello elastico	39	15044014	Rondella
32	19744047	Perno	40	82118015	Dado
33	15044005	Cuscinetto	41	19544009	Rondella
34	15044006	Distanziale	42	15044007	Distanziale
35	72250032	Anello elastico	43	19044054	Cerchione sinistro
36	15044011	Anello di tenuta	44	19044060	Cerchione destro
37	19944002	Prigioniero	45	15044109	Dado
38	15044070	Dado	46	83000008	Rondella elastica
			47	15044110	Dado
			48	83000008	Rondella elastica
			49	19744071	Piastrina di sicurezza
			50	19744067	Anello elastico
			51	19744068	Griglia

a cura di Vittorio Tessera (socio n° 111)



LAMBRETTA *50 JUNIOR*

Verso la fine degli anni cinquanta il vivace e florido mercato motociclistico vede la nascita di una nuova tendenza costruttiva che diventerà, in seguito, un grande successo commerciale: stiamo parlando dello scooter non targato di soli 50 cc.

È l'inizio di una seconda giovinezza per il Motoscooter che, fra alti e bassi, ancora oggi non smette di piacere.

Stranamente i primi a credere nello scooter 50 non sono i due colossi Innocenti e Piaggio, ma bensì delle ditte minori come Mival, Laverda, Paglianti, Negrini che con grande coraggio e spirito di iniziativa mettono in produzione dei modelli originali e innovativi: ricordiamo a tal proposito il Mini scooter Laverda a quattro tempi, il Paglianti Cip con ruote di 12 pollici e il Gitan Joligri con carrozzeria in fiberglass ribaltabile.

Bisognerà aspettare fino al termine del 1961 per vedere qualcosa di nuovo dallo stabilimento di Lambrate; ed infatti al Salone di Milano di quell'anno viene presentata la Lambretta 50, uno scooterino completamente innovativo che per la prima volta adotta un telaio a carrozzeria portante al posto del tradizionale telaio in tubo a grande sezione.

Ma non è solo il telaio a scandalizzare i più puri Lambrettisti, anche l'aspirazione a valvola rotante ricorda fin troppo chiaramente il sistema Piaggio utilizzato nella Vespa già da qualche anno.

Non ci è dato sapere con certezza perché l'Innocenti non avvii la produzione della Lambretta 50 ma è probabile che lo scarso interesse suscitato durante la Fiera e le dimensioni veramente lillipuziane possano essere le cause principali di questa mancata nascita.

La "mossa" non passa però inosservata dalla Piaggio che, pensando di trovarsi spiazzata, imposta in breve tempo il progetto della Vespa 50; non passano nemmeno due anni e il Vespino è già pronto a catturare le simpatie del pubblico adolescente.



Il primo prototipo del 1961.



J50 del 1964.

NOTIZIARIO Lambretta



Lo scudo rastremato introdotto con la serie '66.

Mossa e...contromossa, questa volta è la Innocenti a rincorrere il "nemico"; al nuovo progetto di 100 cc da destinare all'esportazione ne viene immediatamente affiancata la variante da 50 cc da sviluppare il più presto possibile.

Nel Marzo del 1964 inizia la produzione della Cento mentre per la 50 i primi esemplari vedranno l'uscita dalle catene di montaggio nel mese di Ottobre, con oltre un anno di ritardo rispetto al Vespino 50.

Il nuovo modello Lambretta viene chiamato Junior in onore del suo giovane pubblico e viene subito accolto con simpatia anche dalla stampa specializzata.

Se esteticamente può sembrare una copia in scala ridotta della serie LI, tecnicamente la Junior introduce una nuova filosofia costruttiva inaugurata dalla Cento pochi mesi prima.

Il telaio è a carrozzeria portante ed incorpora lo scudo, il supporto sella e il portatarga posteriore; le uniche parti amovibili sono i cofani laterali, per accedere al motore, il parafango e il serbatoio.

Il motore deriva dalla unità montata sul prototipo del 1961 ma perde la caratteristica aspirazione a valvola rotante in favore di una più tradizionale regolata dal movimento del pistone; il cilindro è in posizione verticale mentre per la trasmissione primaria si preferisce adottare una catena simplex al posto della duplex montata sulla LI.

La dimensione delle ruote che sul prototipo erano 3.00 x 10 viene inspiegabilmente ridotto a 2.75 x 9 come quelle utilizzate per il Vespino.

Purtroppo la poca esperienza con le carrozzerie portanti e l'urgenza di una rapida definizione del progetto saranno la causa di un preoccupante difetto che segnerà gravemente il futuro della serie Junior: la rottura del telaio nella parte bassa della pedana.

A questa debolezza saranno soggette più che altro le versioni 100 e 125 che possono ospitare due persone, ma anche la 50 non sarà da meno e centinaia di esemplari faranno ritorno in fabbrica per la sostituzione gratuita del telaio.

A tal proposito un collaudatore della Innocenti ci ha raccontato che in un paesino sperduto del centro Italia c'era un postino che si lamentava per le continue rotture del telaio della sua Lambretta.

Venne subito mandata una spedizione di tecnici e collaudatori in loco per verificare i danni e scoprirono con loro grande sorpresa che alcuni tratti della strada, che il postino percorreva più volte al giorno, aveva un fondo così particolare da trasmettere delle vibrazioni distruttive al telaio; un banco di prova naturale che venne in seguito utilizzato dalla Innocenti per i test di collaudo dei telai modificati e irrobustiti!

Offerta a un prezzo decisamente allettante, solo L. 109.000, la Lambretta 50 Junior riesce ad accattivarsi le simpatie del pubblico più giovane e raggiunge immediatamente i valori di produzione della serie LI targata. I pochi colori disponibili vanno da un Bianco Nuovo a un Verdino Chiaro, quest'ultimo con la possibilità dei cofani Verde Scuro.

Per ovviare alla cronica fragilità del telaio, alla fine del 1966 viene introdotta una carrozzeria integralmente ridisegnata che risolverà definitivamente la grave ca-



50 De Luxe 1968.

NOTIZIARIO Lambretta



Vista dall'alto della Lambretta 50 De Luxe.

renza.
Il nuovo modello denominato 50 Junior '66 si distingue dal precedente per la forma più raccolta dello scudo anteriore, per la base portatelaio sella in un sol pezzo e per la griglia nella parte posteriore sotto il fanalino.
Il prezzo di vendita resta immutato nonostante le numerose migliorie ed è offerta anche una nuova colorazione Azzurro Acquamarina al posto del Verdino Chiaro non più disponibile. Sul finire della produzione sarà venduta anche in Verde Mela con le ruote color alluminio (come la De Luxe).
Il colore della sella che nel modello precedente era nero è ora blu scuro con un taglio di forma più sportiva.
Con quasi 40.000 unità prodotte il modello '66 sarà la versione della serie J 50 più venduta in assoluto ma che, comunque, non riuscirà a raggiungere la ben più famosa Vespa 50 (purtroppo!).
La continua ricerca di nuovi modelli per vivacizzare un mercato un pò spento spinge l'Innocenti a rinnovare ulteriormente la J 50 che diventerà così 50 De Luxe.
La nuova Lambretta 50 è presentata all'inizio del 1968 e introduce numerose migliorie: sella singola con portapacchi posteriore, fregi in alluminio alle fiancate, nuove scritte di identificazione ed eliminazione della griglia posteriore.
Di particolare importanza l'adozione di ruote a 10 pollici di diametro e 3 pollici di sezione come quelle già utilizzate sulle versioni targate; per dare un tocco di classe in più i listelli sulle pedane sono ora in alluminio lucidato con un inserto in gomma e puntalini alle estremità.
Stranamente lo schema della colorazione riprende quella del vecchio modello: Bianco Nuovo, Azzurro Acquamarina, Verde Mela con le ruote color alluminio.
Prodotta per quasi tre anni la 50 De Luxe non riesce a raggiungere le 30.000 unità prodotte e il divario con la sua diretta concorrente Vespa diventa insormontabile.
Un progetto di partenza poco felice comincia a pesare sulla piccola Lambretta, forse ci vorrebbe qualcosa di completamente nuovo ma l'Innocenti non se la sente di affrontare un investimento così importante, soprattutto dopo la deludente esperienza del Lui.
Viene così impostato un ulteriore rinnovamento per cercare di salvare il salvabile: è il canto del cigno la 50 Special presentata nella primavera del 1970.
Lasciando inalterato il telaio vengono ridisegnati i cofani laterali e la sella; la pedana poggiapiedi perde i lussuosi listelli in alluminio a favore di un più economico tappetino nero incollato alla scocca.
Tutte le parti in plastica diventano color nero come per la serie DL mentre la scritta anteriore viene ridotta di dimensioni e affiancata dallo stemma ovale cromato "J".
Completamente rinnovata la gamma colori con tonalità vivaci e giovanili: Giallo Ocra, Turchese e Rosso.
Purtroppo questo ulteriore sforzo non sarà premiato e la 50 Special, con le sole 13.599 unità prodotte, dovrà accontentarsi di restare il fanalino di coda nella classifica della produzione Lambretta per il settore scooter 50 cc.
Come già accennato questo sarà l'ultimo modello progettato in casa Innocenti prima della chiusura della catena di montaggio nell'Aprile 1971. Ed è proprio per questo motivo che la 50 Special non dovrebbe mai mancare nella collezione di un appassionato lambrettista.
È un modello poco conosciuto e ancor meno apprezzato ma è pur sempre l'ultima Lambretta progettata a Lambrate ed è quindi giusto darle l'importanza che si merita.



Tappetino tutto gomma incollato alla pedana per la Special.



La sella bicolore e la maniglia di sollevamento sono caratteristiche della serie Special.

NOTIZIARIO Lambretta

Lambretta ENO-GASTRONOMICA

a cura di Sergio Ferraro (socio n° 518)

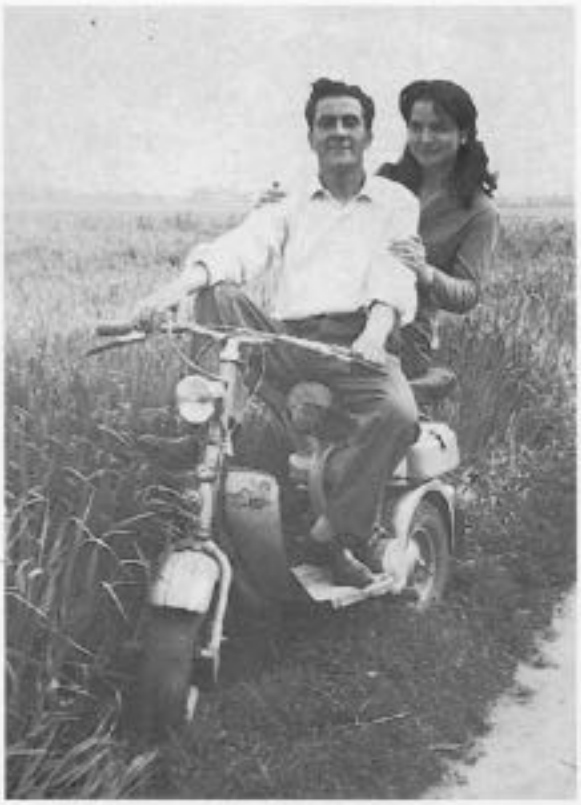
L'inverno, è noto, non è la stagione più adatta per gite e scampagnate su due ruote.
Immagino che ognuno di voi stia però preparando la propria Lambretta per l'inizio della bella stagione e appena il clima lo permetterà, avrà voglia di assaporare nuovamente il piacere di usare il proprio scooter non solo in città.
Vi propongo quindi una interessante (anche se non proprio brevissima) gita sulle montagne biellesi, più volte frequentate dai redattori del Notiziario in sella alle proprie moto.
Da Milano bisogna percorrere la S.S. 11 "Padana Superiore" fino a Vercelli.
Usciti dalla città si prende la strada provinciale n° 230 fino all'altezza di Villarboit dove va seguita l'indicazione per Balocco e quindi Cossato.
Arrivati a Cossato si trovano le indicazioni per la strada chiamata "Panoramica Zegna" che conduce a Bielmonte: è l'inizio del divertimento perché la strada si inerpica verso Valle Mosso con una successione di curve in mezzo al bosco e si attraversano paesini all'apparenza disabitati.
Da Trivero in poi la strada diventa realmente panoramica e conduce alla "Oasi Zegna" così chiamata perché voluta dalla grande famiglia piemontese, famosa in tutto il mondo per i tessuti prodotti nelle sue fabbriche.
Il verde e i boschi sono curatissimi e si procede nel silenzio del verde e dei suggestivi scenari visibili a valle.
Il fondo stradale inoltre è in ottime condizioni e sul percorso si incontrano poche auto, l'ideale per godersi le curve e il paesaggio.
A metà circa della salita si trova una piazzola sulla sinistra recintata da un grande steccato, dalla quale con cielo sereno è possibile ammirare gran parte delle Alpi piemontesi, il Monte Bianco, il gruppo dell'Adamello, il Cevedale.
Proseguendo nella salita poco prima di arrivare a Bielmonte si trova sulla destra un grande spiazzo in terra battuta che ospita un ristorante dove è possibile gustare ottimi piatti della cucina piemontese (salumi, ravioli preparati in più modi, bagna caoda, brasati) accompagnati da vini altrettanto validi.
Smaltito il pranzo si arriva Bielmonte in pochi minuti a questo punto si può decidere di ripercorrere in senso inverso il percorso di arrivo, oppure di proseguire scendendo dal versante opposto della montagna e seguire le indicazioni per Oropa.
Buon divertimento allora e chissà che non capiti di incontrarci proprio in quella zona...



NOTIZIARIO Lambretta

LAMBRETTA YESTERDAY

Ringraziamo gli amici Sindone Iole e Varesi Luigi, qui ritratti in sella ad una Lambretta 125 D, per averci inviato la simpatica foto.



Torino, via Filadelfia nel 1950: davanti alla concessionaria Gabbio e Vico attendono impazienti numerose Lambretta C 1a serie i loro fortunati proprietari.





Novegro.
Novembre 1997.



Giovane lambrettista messicano.



Francesco Mazzoleni e Sonia
Spoleto 18/10/97.



50° anniversario in Spagna
Auto Retro 1-9/10/97 - Barcellona