

Periodico - Anno 5 - n. 21 - febbraio 2014 - Solo in abbonamento esce nei mesi di febbraio • aprile • giugno • settembre • dicembre • Spedizione in abbonamento postale

collezionismo

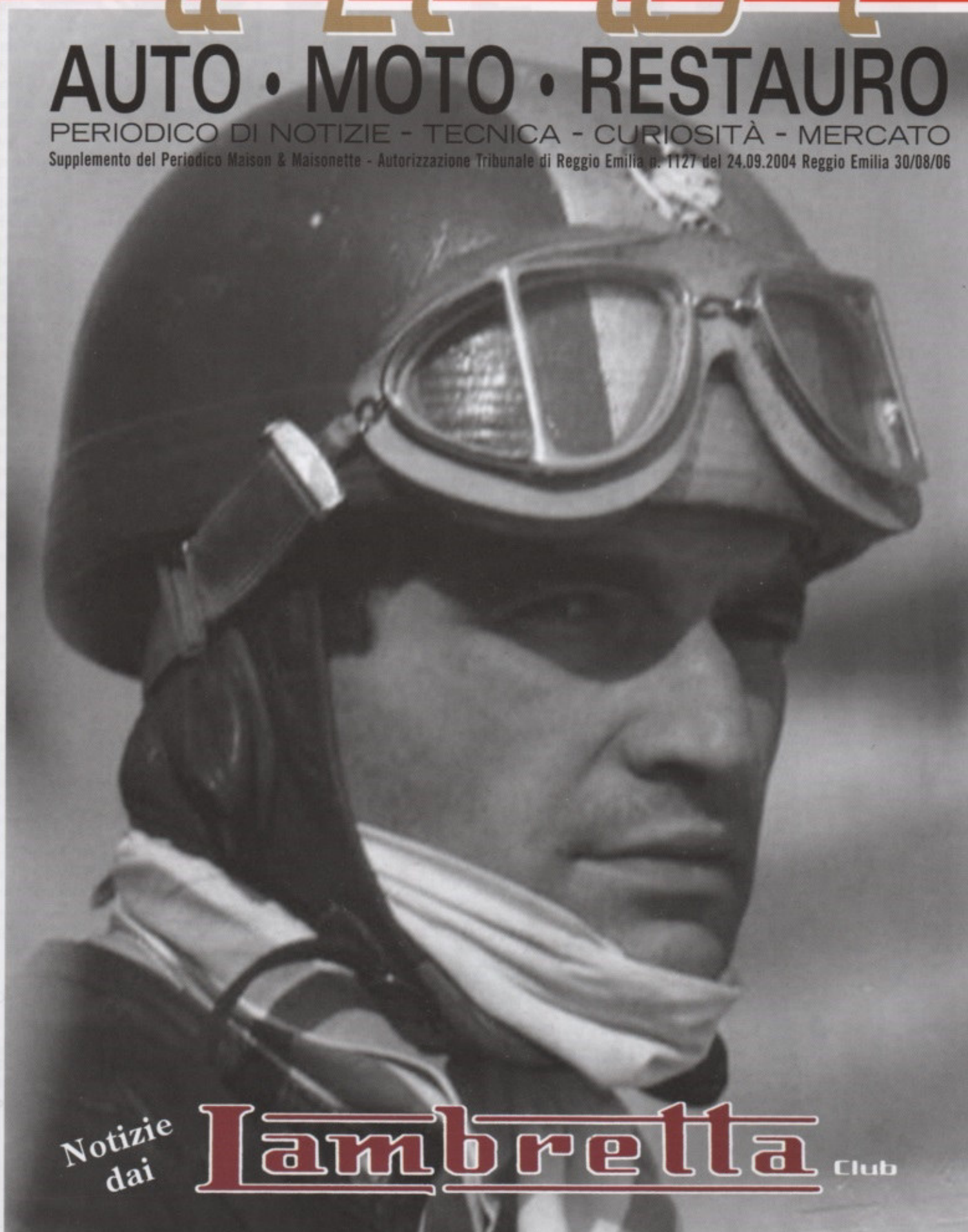
AUTO • MOTO • RESTAURO

PERIODICO DI NOTIZIE - TECNICA - CURIOSITÀ - MERCATO

Supplemento del Periodico Maison & Maisonette - Autorizzazione Tribunale di Reggio Emilia n. 1127 del 24.09.2004 Reggio Emilia 30/08/06

Notizie
dai

Lambretta Club





di Christian Gentilini

Arthur Francis "S" type

Q uest'anno ricorre il 50' anniversario della Lambretta S-Type del noto rivenditore inglese degli anni '60 Arthur Francis, il quale diventò molto famoso per la sua Lambretta "S" type, che prevedeva vari stadi di elaborazione ed una verniciatura a due colori. Le Lambrette si distinguevano da un fregio a "S" provenienti dalle Cooper S, versioni sportive della Mini, che venivano poste sullo scudo e sulle fiancate.

Come si può immaginare questi mezzi, seppur simili, erano personalizzati su misura dalla AF su commissione dai vari acquirenti. Alcuni puntavano meno all'aspetto estetico e richiedevano un mezzo derivato dalla pista con notevoli velocità di punta rapportate all'epoca, altri hanno speso il loro denaro per apportare anche modifiche estetiche, come



▶ l'aggiunta di fari Lucas Pathfinder con comandi luce modificati dall'interruttore LI terza serie, per illuminare le strade buie di campagna ed il contamiglia Smiths, una vera chicca!

Personalmente trovo unico e distinguibile il sound del connubio marmitta Clubman e carburatore maggiorato, con un fascino retrò che solo una "S" type può rendere. Spesso si montava anche l'affascinante reverse pull, un kit per far funzionare il freno a disco meccanico anteriore in

maniera rovesciata, con il notevole miglioramento in frenata anteriore.

Oggi esistono molti appassionati di questo modello esclusivo, che veniva preparato su base SX 200 SX 150 TV 200 ed alcune versioni su base DL. Mettendomi nel gruppo di estimatori e possessori di "S" type, credo di poter dire che l'emozione di guidare e possedere una di queste lambrette sia unica e ci si catapulta verosimilmente in un'epoca unica e non replicabile.

Lambretta Club Teste Cromate



The twelve volt electrics were a tremendous improvement over the original six volt type. This extra capacity made room for a fog and a spot lamp which were firmly fixed on either side of the front shield. These were operated by a handlebar switch from the 150 cc slimstyle Lambretta which also included the main headlamp dipswitch and horn button. Ignition, parking light and headlamp were operated with a key switch on the headstock. Charging system was rectifier type with a Zener diode system to prevent over-charging.

Better braking

Any choice of second colour is available, the machine we had on test being finished in the original white and metallic orange. A strong rear rack was also fitted and sprayed in matching orange.

Brake conversion had been carried out on the front brake which was a powerful disc type. The cable had been re-routed and operation altered so that instead of the inner cable pulling—the outer cable pushed. Advantage of this is that far less pressure is lost between the handlebar and brake end of the cable as you pull back the lever. That is; with the modified system, if fifty pounds is applied at the lever, say forty five pounds might be exerted at the other end. But with old system the figure may drop as low as twenty five pounds. Yet another useful modification was the 100 mph speedometer. Highest top speed we produced was 70 mph down a slight incline with average maximum speed being around 68 mph. Bike seemed to be geared mainly for acceleration. Standing starts were very fast. Times were— 0-30 mph, 3.8 secs. — 0-40 mph, 6 secs. — 0-50 mph, 11 secs.





a cura di Alessandro Pisacane, Umberto Bartoli, Marco Faveri,
e comunicati stampa.

8 dicembre 2013, Genova

Lambrettino della Solidarietà 2013



Domenica 8 dicembre 2013 il Lambretta Club Liguria ha organizzato la VII edizione del Lambrettino della solidarietà, una raccolta fondi il cui ricavato viene devoluto interamente all'associazione "Gigi Ghirotti".

Anche in questa edizione, nonostante le difficoltà economiche a cui si è andati incontro, la partecipazione in termini di biglietti venduti e di lambrette esposte ha evidenziato la generosità dei nostri soci, dei membri del forum "scooterdepoca.com" e di numerose altre persone, anche estranee al mondo delle due ruote.



► Il primo premio messo in palio dal club è stato, nuovamente, un "Lambrettino" 48 bello, bianco e da restaurare, più altri premi, tra cui, ricambi e gadget vari, alcuni gentilmente offerti da soci e simpatizzanti.

Quest'anno, al consueto gruppo di lambrette (la solita "sporca dozzina" di mezzi) che sono state messe a disposizione dai soci del LCC, si sono aggiunti gli amici del Veteran Car Club Ligure, che hanno reso la manifestazione più affascinante grazie alle loro auto d'epoca di notevole interesse.

Nel nostro gazebo sono stati accolti, come sempre, anche i volontari della "Gigi Ghirotti" per la raccolta delle offerte libere.

Molto gradita è stata la presenza e la compagnia di alcuni membri del Lambretta Club Lombardia che, come nell'anno passato, sono venuti da Milano per passare una domenica "al caldo" (secondo il loro standard milanese, da noi era caldo; come dargli torto!). La giornata mite è filata liscia fino alla sua con-



clusione, avvenuta nel tardo pomeriggio con l'estrazione dei premi. Per la cronaca, il premio principale è stato vinto da una persona non lambrettista; chissà che non arrivi un nuovo socio...

Un doveroso ringraziamento va a tutti coloro che hanno partecipato alla raccolta dei fondi comprando uno o più biglietti legati al Lambrettino; soprattutto ai nume-

rosi membri del forum di "scooterdepoca.com" che, da tutta Italia, non hanno fatto mancare neanche per il 2013 il loro supporto e che hanno contribuito a raggiungere la ragguardevole cifra di 1000 Euro, che è stata consegnata al presidente dell'Associazione Gigi Ghirotti, il dott. Luigi Henriquet, da una delegazione del consiglio direttivo.

a cura del Lambretta Club Liguria



NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB



Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

Guglielmo Guidi, Presidente del LCER (Lambretta Club Emilia Romagna)

Cari Amici Lambrettisti, la bandiera a scacchi ha dato il via all'anno Lambrettistico 2014, che ci attende con un calendario di gite, raduni e feste che, seppur non definitivo, lo trovate già in anteprima qui su Collezionismo e poi via, via con gli aggiornamenti, sul sito internet del Lambretta Club Emilia Romagna: www.lcer.it Anche per quest'anno la rivista Collezionismo verrà inviata a tutti i Soci del LCER regolarmente iscritti. Invitiamo i nostri Soci a promuovere la Rivista inviando materiale per la pubblicazione e segnalando i nominativi di eventuali inserzionisti interessati; questo ci aiuterà a mantenere con l'Editore gli stessi rapporti di collaborazione per il futuro.

Il 22 febbraio scorso si è concluso, con la premiazione ufficiale in concomitanza della festa del MC Bartolini, il Trofeo Interclub Scooter 2013. Cosa più importante del risultato raggiunto dalla "squadra corse" del LCER è l'ottimo esempio di sinergie, collaborazione e divertimento raggiunti tra i 5 cinque Club organizzatori di questo Trofeo. Una nuova edizione con altre sfide è già in programma.

Quest'anno, grazie all'intensa attività di alcuni Soci del LCER, verrà data piena collaborazione all'Innocenti Day organizzato dal LC Umbria.

Colgo l'occasione per ringraziare l'amico Luciano Iannelli, nostro referente ASI, e il Lambretta Club Sassi di Matera per quanto hanno fatto a nostro favore in ambito delle certificazioni per i veicoli storici. Invio anche grandissimi auguri al nostro Socio Domenico Novaresio di Susa per il suo prossimo 90° compleanno.

Il Lambretta Club Emilia Romagna, primo e ad oggi unico Club in Italia ad avere portato la bandiera italiana (insieme ai propri colori) a tutti gli Eurolambretta che si sono svolti, ha deciso che quest'anno non parteciperà ufficialmente al Jamboree. Alcuni nostri Soci, tramite i Club di altre nazioni, porteranno comunque le insegne LCER e WLC al raduno europeo. A questo proposito vi trascrivo un brano tratto dal

Diario di viaggio del giro del mondo del grande Cesare: "... 17 aprile 1959 - Sempre la tenda è rifugio di sogni, speranze, illusioni e ragni senza casa. Tra tre mesi le torri in rovina di Bologna vedranno tornare l'arrugginita Lambretta e questo spelato, bavoso, testardo ed incallito piede di Giuda. Piramidi di Messico e di Egitto, portate un cordiale saluto alle vacche dell'India ed ai canguri di Australia. (...) vedrai sfrecciare una vecchia Lambretta, un paio di baffi ed una Bandiera Tricolore."

A buon intenditor poche parole!

Con questo e con un abbraccio mi appresto a condividere con tutti voi lambrettisti i bei momenti che questo scooter ci ha dato, ci dà e sempre ci darà.

Lambretta INNOCENTI

stf

www.scooterthefero.com

+39 . 340 86 84 556

- ricambi originali
- consulenza on-line
- elaborazioni

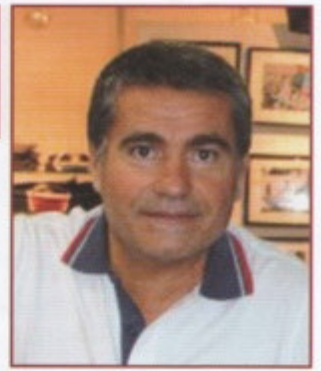
goditi il viaggio

RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA

Stratos

MADE IN ITALY

Twitter, Facebook, YouTube icons and QR code



di Luca Pettinari

22 giugno 2013, Umbria

INNOCENTI DAY 2013

Dopo l'edizione 2012 svolta a Lucca, l'Innocenti Day torna in Umbria.

Il Lago Trasimeno ha fatto da cornice all'edizione 2013. Sabato 22 Giugno oltre 100 lambrette ed alcune autovetture (tra cui una IM3, 950 Spider ed una 950 Coupè) si sono ritrovate nel borgo lacustre di San Feliciano, da dove è poi partito il raid di oltre 150 Km che, dopo aver costeggiato le rive del lago, è proseguito nella vicina Toscana, interessando alcune località della Val d'Orcia. Pienza, San Quirico d'Orcia, Bagno Vignoni e Chiusi hanno accolto la carovana degli appassionati Innocenti e per una volta le gloriose lambretta hanno percorso alcuni tratti delle strade che negli anni '50 anno visto le gesta delle autovetture partecipanti alle edizioni della Mille Miglia.

La manifestazione si è conclusa con una cena all'aperto nel parco dell'Isola Polvese, nel corso della quale è stato assegnato il 5° Trofeo Stefano Santolini. Quest'anno l'importante trofeo è stato assegnato a Marco Battelli per "l'impresa" di essere arrivato al raduno da San Giovanni in Marignano in sella alla sua Lambretta 125 B conservata.

Da segnalare tra i partecipanti alla manifestazione il lambrettista Silvio Rossi, fresco vincitore del Trofeo Mike Karlake quale lambrettista dell'anno 2013 assegnatogli durante il Jamboree di Avignone.

Il Lambretta Club Umbria da appuntamento a tutti gli appassionati Innocenti all'edizione 2014.





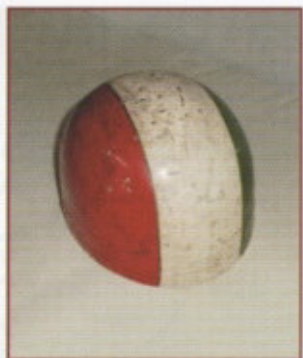
Calendario degli appuntamenti LCER

in programma per la prima metà del 2014. Controllate assiduamente il nostro sito www.lcer.it per verificare eventuali variazioni e sviluppi.

- 5-6 aprile:** Stand del Lambretta Club Emilia Romagna alla Mostra Mercato di Reggio Emilia
- 13 aprile:** Team S. Luca - gara abilità del Trofeo Interclub a S. Giorgio di Piano
- 25 aprile:** Gita alla Festa della Birra di Budrio
- 27 aprile:** Vecchie in Piazza a Savigno
- 17-18 maggio:** Anzola Emilia, organizzazione LCER, scooter run, serata musicale, gara abilità Trofeo Interclub
- 14 giugno:** Innocenti Day a Cervia
- 29 giugno:** Lambretta Day a Savigno, scooter run, pranzo e gara abilità Trofeo Interclub
- 5-6 luglio:** Gita di 2 giorni al Passo del Brallo per il Raduno delle 4 Regioni.

Tarquini

Molti sono gli amici che, durante la mia lunga carriera nel settore delle moto, hanno, con la loro amicizia e la loro passione, condiviso con me momenti di gioia e di dolore come solo la moto può dare (donne e motori, gioie e dolori). Cercherò di trasmettere, attraverso questa serie di articoli ed al di là dei risultati di gara, la bellezza interiore di ognuno di loro, la loro vita in famiglia, le loro passioni, la caparbia che li distingueva e la mia fortuna di essere stato loro amico.



Nasce a Roveleto di Cadeo in provincia di Piacenza il 29 maggio 1933 da Provini Dante e da Paraboschi Erminia. Unico maschio di sei figli, trascorre il suo tempo fra scuola e officina meccanica del padre. Non sorprende che già da ragazzo sia in sella alla sua prima motocicletta.

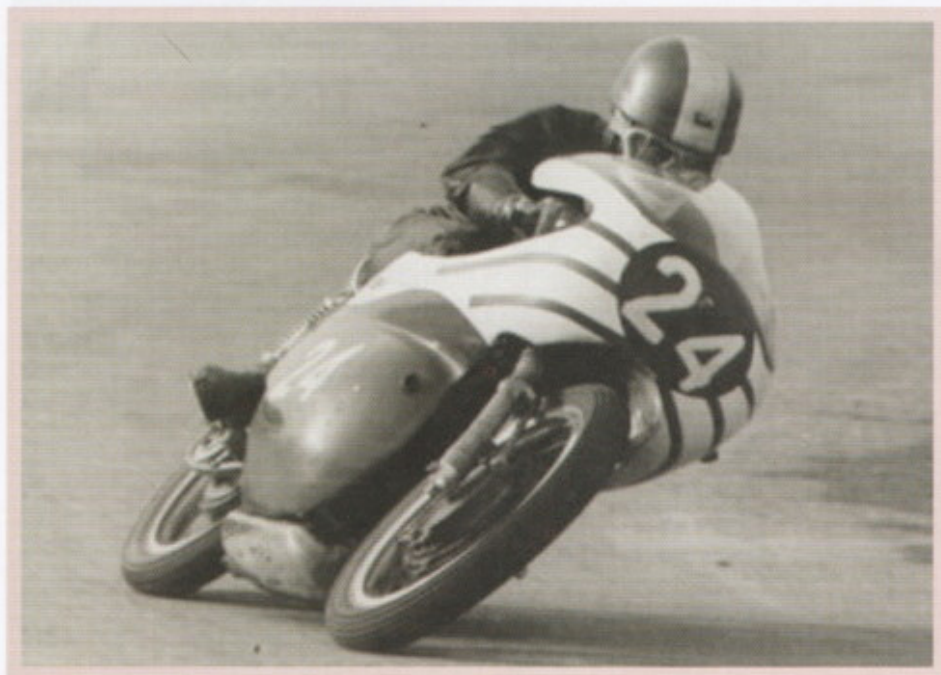
Nel 1949 e nel 1950, essendo ancora troppo giovane per partecipare alle gare, si iscrive con il nome di suo zio Cesare e vince il campionato provinciale. Il 1953 lo vede correre col proprio nome e vincere il campionato italiano di 3ª categoria. In questo anno Tarquinio entra nei miei sogni; lo aspetto sveglio e con mio padre sui viali di Bologna, dove sono sistemati i box rifornimento della Milano-Taranto. È qui che per la prima volta imparo dai meccanici dei box a distinguere nella notte, dal rombo dei motori, il tipo di moto che sta per arrivare. A 13 anni io (come diceva Totò, già fi-

glio di un meccanico) vedo Provini in una attillatissima tutina di pelle nera togliersi i guanti, bere a collo, mentre altri provvedono, sempre dietro al suo sguardo vigile, a fare il pieno e a lubrificare la catena e metterla in tensione - il campione era a tre metri da me -. Arriverà 2° a Taranto. Per i giorni a seguire lui sarà il mio idolo da imitare con il mio Moschito 38 a rullo. Nel 1954 la sua fama è in rapida ascesa: lo si vede campione italiano di 2ª categoria e vincitore del motogiro d'Italia. A metà di questa stagione la FMI lo promuove corridore di 1ª categoria; vince il GP di Spagna e arriva 2° al GP delle Nazioni a Monza sulla sua Mondial 125.

Il 31 ottobre 1956 corona il suo sogno d'amore sposando Gelmina Loca, della quale è innamorato sin dalle elementari. Il 1 agosto 1957 nasce suo figlio Marzio.

Nel 1957 altri grandi successi: vince

il Tourist Trophy e si aggiudica due titoli mondiali: nella classe 125 su Mondial e nel 1958 nella classe 250 su MV Agusta. È durante la Coppa d'Oro Shell a Imola nel 1958 che rivedo per la seconda volta Provini. Ho preso posto fin dalle prime ore del mattino in una bella posizione alla curva Tosa, vedo il rettifilo, la curva e la salita, sento ancora oggi il rombo tuonante della sua moto e rivedo quel tutt'uno fra Provini e la moto: un'unica aerodinamica fusione da dove spicca il casco a scodella tricolore. Nel 1959 si aggiudica il titolo seniores della 250, ma è secondo al mondiale sia nella 125 che nella 250, che sono conquistati dal compagno di squadra Ubbiali. Nel 1960 accetta l'ingaggio offerto da Alfonso Morini dedicandosi alla messa a punto della Moto Morini 250 Bialbero. Ottiene un significativo 3° posto al Tourist Trophy; poi una grave caduta sul circuito di Spa-Francorchamps lo tiene lontano dalle corse. Nel 1961, ristabilitosi dall'incidente, lo rivedo a provare la Moto Morini su una strada che oggi mi è molto familiare, via Magenta: strada che in un solo rettifilo di circa 3 km unisce la strada di S. Giovanni in Persiceto ad Anzola dell'Emilia. In questa allora desolata strada di campagna fuori dal mondo, Tarquinio si preparava a vincere il suo 7° titolo italiano. Nel 1962 vice il suo 8° titolo italiano. Nel 1963 Provini insiste per partecipare alle competizioni iridate e Alfonso Morini decide un impegno più "forte" per la piccola azienda Bolognese, pianificando la partecipazione a ben 7 delle 11 previste per il mondiale 250; si conferma comunque campione italiano



Provini su Moto Morini



1966 - Provini in cura agli Istituti Ortopedici Rizzoli di Bologna

nella classe 250. Passa alla Benelli nel 1964 e vince la competizione Spagnola.

Il 20 marzo 1965 nasce il suo secondo figlio Tullio e si conferma ancora una volta campione italiano. In questo periodo Provini è definito il pilota più travolgente, quello con più carisma, il vero trascinatore di folle, il miglior stilista, e un tecnico inimitabile della moto.

25 agosto 1966: la giornata più buia per Tarquinio Provini. Quel giovedì mattina Provini con la sua Benelli lanciato a 230 all'ora sul rettilineo che porta al Ballaugh, supera il cartello che annuncia **"Beware sun next miles"** ("Attenzione al sole nelle prossime miglia"). L'urlo della sua Benelli 4 cilindri color nero fumo lacera l'area circostante e, d'improvviso, s'ammutolisce. Accecato dal sole - così si disse per parecchio tempo -, il pilota bolognese perde il controllo del bolide e va a schiantarsi su un mucchio di terra, per poi ricadere vicino all'asfalto, privo di conoscenza e apparentemente in fin di vita.

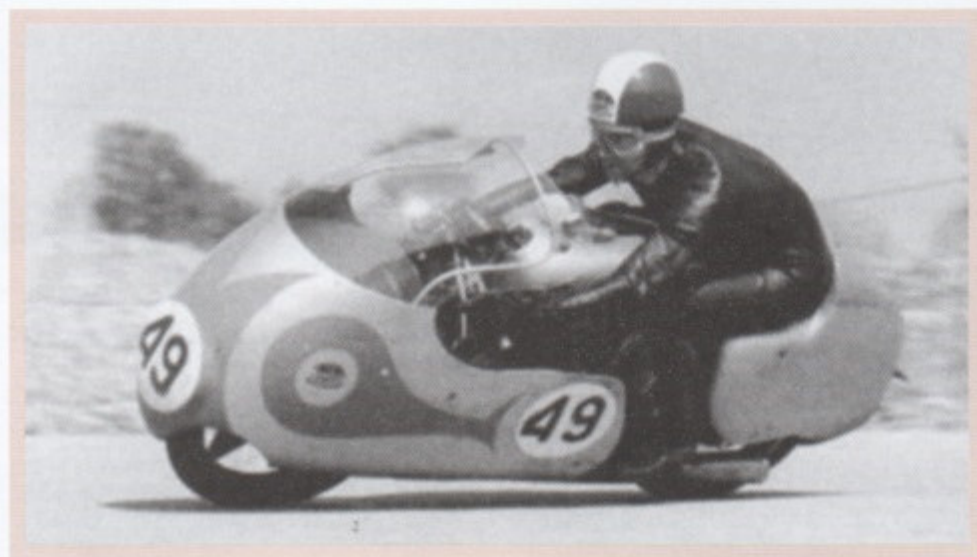
Racconterà più tardi descrivendo l'accaduto: «Sono volato via come sparato da un cannone. Ho avvertito un dolore lancinante nella parte finale della spina dorsale e mi è sembrato che le gambe non facessero più parte del mio corpo, lontane da me e di un peso enorme. Ero tutto rosso di sangue. Sono

rimasto per più di un'ora con un tremendo dolore, il mio corpo sembrava essersi diviso in due. Invano facevo cenno con le mani ai bolidi che sfrecciavano a pochi metri dal mio corpo. Passarono in tanti, ma nessuno si accorse di me. Il lungo calvario è continuato fintanto che un uomo con la barba mi si è parato davanti. Con cinghia e bretelle ha tentato di unire le parti del mio corpo e con molta fatica sono stato caricato su una traballante vettura nera e portato all'ospedale di Douglas dove sono rimasto fino al 5 settembre. Poi grazie alla prontezza di mia moglie sono rientrato in volo in Italia e ricoverato al Rizzoli di Bologna».

Grazie ai medici del Rizzoli ma soprattutto alla grande forza di carattere e alla volontà di vincere con tutte le sue energie questa nuova sfida, Tarquinio non resterà su una sedia a rotelle. Moltissimi sono gli amici che lo vanno a trovare e scambiano con lui battute per mantenere alto il suo umore. È durante una mia visita che mi parla della decisione di aprire una fabbrica di modelli di moto, così sarebbe rimasto nel suo ambiente. Mi chiede se sono disponibile a montarne alcune serie e a recarmi in via del Borgo per parlare con sua moglie.

Quando mi riporto con la mente all'incontro con la signora Provini, rivedo come una foto stampata nella mia mente una porta aprirsi e apparire una splendida figura avvolta in una vestaglia azzurra e con i lunghi capelli biondi da fata. Solo dopo

molti anni e una maggiore confidenza le ho ricordato di questa mia foto memoria. A Natale ci ritroviamo in montagna a San Martino di Castrozza: qui tutte le mattine ci recavamo alla pista di fondo e Tarquinio con suo figlio Marzio che lo precede e io che lo seguivo si impegna al massimo per riacquistare al meglio le funzioni delle gambe, sono molte le cadute, ma guai se uno di noi si azzarda ad aiutarlo... Non sono mai salito in moto con lui; ho invece sperimentato con Tarquinio le sue qualità di pilota auto: una mattina è venuto a prendermi nella mia azienda con la sua Ferrari. Dovevamo andare assieme a Cassano d'Adda alla S.V.M moto a prendere un ricambio per la moto di suo figlio Marzio. Preso un caffè e fatto il pieno di benzina a Borgo Panigale, entriamo in autostrada e alla prima accelerata mi ritrovo "risucchiato" dentro il sedile anatomico della Ferrari! La sicurezza che il modo di dominare il mezzo di Tarquinio mi viene subito trasmessa è tale da poter scambiare con lui qualche battuta e in un attimo mi accorgo che il contachilometri passa i 200... Tarquinio diceva spesso (e in un libro di Maurizio Messori "SE IL SOLE PARLA INGLESE" vi è la citazione) "Amo la velocità, i circuiti stradali, le piste, amo i piloti motociclistici, sanno di vita e di morte, sanno di audacia e di irrazionalità che, a ben vedere, è dettata, invece, da un calcolo che nella ragione trova un posto predominante."



Provini su Moto Mondial