

collezionismo

AUTO • MOTO • RESTAURO

PERIODICO DI NOTIZIE - TECNICA - CURIOSITÀ - MERCATO

Supplemento n. 67 del Periodico Maison & Maisonette - Autorizzazione Tribunale di Reggio Emilia n. 1127 del 24.09.2004 Reggio Emilia 30/08/06



Notizie
dai

Lambretta Club

A PAGINA 27: EDITORIALE DEL PRESIDENTE

A PAGINA 34: TECNICHE DI RESTAURO

NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB



Lambretta Club Emilia Romagna



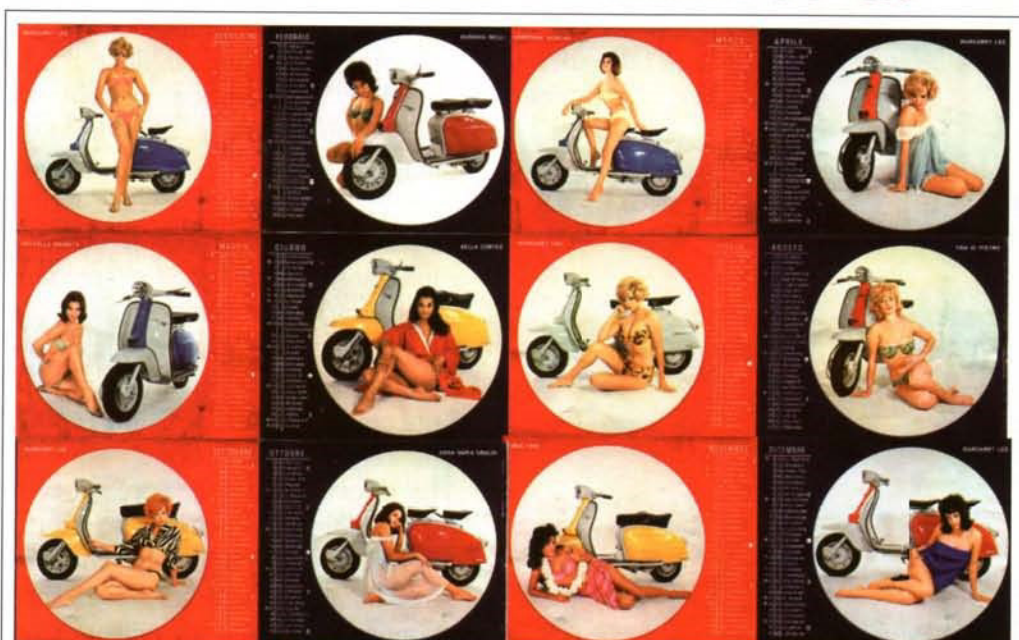
Guglielmo Guidi, Presidente del LCER (Lambretta Club Emilia Romagna)

di Guglielmo Guidi

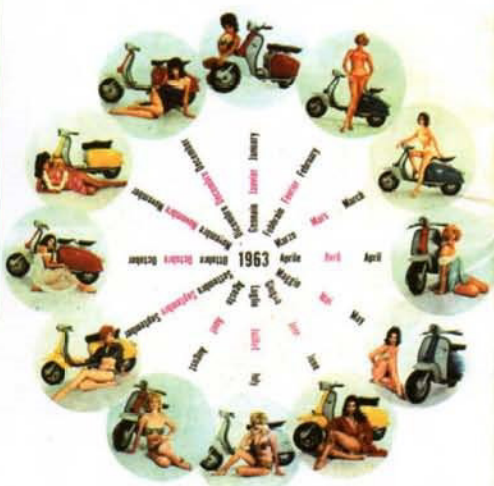
Cari amici Lambrettisti, come ormai sapete, quest'anno il Lambretta Club Emilia Romagna prosegue la propria strada, dandosi un ruolo nazionale dopo le controversie avute col LCI (documentazione disponibile sul sito www.lcer.it). Cercheremo, in questa nuova veste, di ampliare i servizi offerti ai Soci del LCER. Parteciperemo a molti liberi Raduni nazionali e internazionali e alcuni di noi andranno all'Eurolambretta in Francia regolarmente iscritti; siamo sempre disponibili ad accettare chiunque voglia unirsi al nostro gruppo per recarsi al Jamboree.

50 anni e non li dimostra!

Il 4 marzo è stato il 20° compleanno del LCER, importante traguardo da vivere respirando aria Pulita in un ambiente Pulito: un luogo dove Cesare sarà sempre con noi. Ringrazio i Presidenti dei Lambretta Club regionali Liguria, Basilicata, Old Campania e Lombardia nelle persone di D'Artagnan, Cascione, Ardossi e Antonio Romano. Durante l'assemblea di Roma del LCI sono state le uniche voci "fuori dal coro" a favore del LCER. Ringrazio inoltre il Consiglio Direttivo del LCI per la premura riservata ai Soci del Lambretta Club Emilia Romagna, dedicando loro mezza pagina sul notiziario n°34, comunicando che qualora volessero perseverare ad usufruire dei trattamenti avuti fino ad oggi è presente sul nostro territorio il Club Estense. Mi riempie di gioia potervi comunicare che, comunque, ad oggi, il numero dei Soci iscritti supera quello dello stesso periodo 2012, con molte iscrizioni pervenute da altre regioni.....!! Vi saluto, nell'attesa che il vento caldo di primavera ci porti per le strade del Mondo, su due ruote di felicità.



1963 IN LAMBRETTA: ANNO FORTUNATO
EN LAMBRETTA: ANNÉE DE BONHEUR ET DE CHANCE
A LUCKY YEAR FOR LAMBRETTA OWNERS



Nei cassetti dei Lambrettisti riposano cimeli del passato che restano attualissimi anche dopo tanti anni. Un buon auspicio per il 2013 riproponendo a 50 anni di distanza le immagini del calendario Lambretta 1963 da parte dei comuni possessori, Mauro Galli e Paolo Costigliola.

Queste che vi presentiamo sono le deliziose immagini del calendario Lambretta 1963. Voici vous présentons les charmantes images du calendrier Lambretta 1963. Here are some of the wonderful photographs from The 1962 Lambretta Calendar.



di Alessandro Pisacane

Una piccola storia d'oltreoceano

Le Lambrette venute dal Brasile

Oltre alla Lambretta argentina, o Siambretta, una storia a parte merita la produzione legata alla Lambretta Brasiliana che, come si vedrà, visse una storia produttiva tormentata e dagli sviluppi imprevedibili, tra la metà degli anni '50 e primi anni '80; ben oltre, quindi, la fine della produzione in terra italiana.

Nel 1955 il brasiliano Pasco Pascowitch ottenne da Innocenti la licenza per la produzione di scooter in Brasile; nacque così, nella lo-

calità di Lapa (San Paolo) lo stabilimento **Lambretta Do Brasil**, la prima fabbrica di veicoli, seppure solo a due ruote, del grande Stato sudamericano.

La produzione iniziale della nuova fabbrica era costituita da modelli LD presto sostituiti, nel 1960, dalle ben più moderne LI II serie. In quell'anno si raggiunse la ragguardevole cifra di più di 50.000 scooter prodotti.

Nel 1964 Lambretta do Brasil cambiò il marchio, diventando

Lambretta Pasco Industrial, o **Pasco Lambretta**, dal nome del proprietario/fondatore.

Con il nuovo marchio furono prodotti i modelli "X", basati sulla TV 175 III serie, insieme ai già consolidati modelli di LI II serie sempre in voga.

Nel 1970, forse a seguito di una forte crisi produttiva, Pasco Lambretta divenne Brumana Pugliese S.p.a., quando la fabbrica fu rilevata da Philip Pugliese, l'azionista di maggioranza, e dall'imprenditore Oliveiro Brumana.

I due soci cercarono di dare un maggiore impulso alla produzione di scooter realizzando, nelle vicinanze della località di Anhanguera, un grosso stabilimento di 19.000 mq per la produzione di uno scooter da 125cc di produzione nazionale. La nuova proprietà, però, dovette fronteggiare la forte concorrenza dei produttori giapponesi, che, proprio allora, abbandonavano i propri confini per fare il loro dirimpente ingresso nel mercato dello scooter. La risposta alla concorrenza fu la produzione di una serie di modelli derivati dalla Lambretta e che ebbero alterne fortune. Con la nuova proprietà si cercò di entrare anche nel difficile mercato USA, attraverso un importatore della Serveta, ma il tentativo fallì.

A seguito degli insufficienti risultati commerciali, uniti alla forte concorrenza nipponica, la fabbrica non poté evitare il fallimento, che giunse nel 1982.

La Brumana Pugliese merita, comunque, una certa considerazione per i modelli che riuscì ad immettere nel mercato locale.

Lambretta 1958

A melhor do mundo para todo o mundo!

Ótima com equilíbrio perfeito!

Si LAMBRETTA possui o motor rigidamente central! seu sigillo distribuido harmonico do jato, assegurando um perfeito equilibrio em qualquer velocidade!

Qualidade sem igual!

Ótimo design de perfil, faz dele um verdadeiro artigo, onde a beleza se une a a função. É a combinação de sua elegância com glória!

Um produto da

Lambretta

LAMBRETTA DO BRASIL

Praca da República, 408 - 3º and. - Tel. 33-9181 - São Paulo

NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB

Essi sono:

- **XISPA**, forse il più lontano dalla lambretta dei modelli Brumana Pugliese prodotti.

Prodotto tra il 1971 ed il 1979 si tratta di uno scooter che utilizza diversi componenti della Lambretta (vedasi foto in alto a destra) ma che assume un aspetto totalmente diverso, più vicino ad una "monkey bike" di giapponese memoria.

- **CYNTHIA**, di 150 e di 175cc, derivato dalla LI III serie, prodotto tra il 1973 e il 1977, con ruote da 3,5x10", potenza di 6,5hp a 5300 giri e una velocità dichiarata di 85 Km/h.

- **MS**, la MS era il risultato di una LI III serie modificata attraverso artifici estetici, quali uno scudo paragambe molto ridotto e la sacche laterali ritagliate in modo da rivelare il motore sottostante; per questo motivo era soprannominata "Mini-saia" (minigonna).

- **BR**, il canto del cigno; si tratta di una versione più aggiornata e filante della Xispa e fu costruita in tre versioni: 125T, 125P e 150cc.

Aveva un prezzo accattivante ed era rivolta, quindi, ad un segmento economico del mercato.

Fu costruita dal 1980 al 1982.

Esiste anche un altro modello, il **Pony**, di cui non si sa molto, salvo che era dotato di motore Garelli ma che aveva completamente preso una strada diversa da quella dello scooter di Lambrate.



Confira alguns modelos





di Mauro Galli

KIT PER GRANDI RAID

Viaggiare con un mezzo d'epoca e percorrere migliaia di chilometri in un unico viaggio è un'esperienza emozionante. La Lambretta è un mezzo affidabile, ma solo conoscendo e prevedendo gli inconvenienti a cui si può andare incontro (anche una riparazione fatta per strada diventa normale parte del viaggio e non in un problema difficilmente risolvibile). In anni di viaggi, osservando le riparazioni effettuate on the road, è stato messo a punto un kit di sopravvivenza per i nostri mezzi. Kit che ci permette di affrontare, con maggior sicurezza, i possibili problemi che si incontrano nei raid più lunghi. Il kit è specifico per i modelli dalla serie Li in poi e ha tutto il necessario per un gruppo composto da 3 a 5 mezzi. Ogni Lambretta deve avere comunque la sua dotazione di cavi, candele, lampadine, ruota di scorta e l'occorrente per intervenire nella loro sostituzione... oltre a questo c'è il kit.

Normalmente, viaggiando in gruppo, ci si dividono gli attrezzi; chi porta le chiavi aperte, chi le chiavi a bussola, chi cacciaviti, brugole (ricordarsi la 3,5) e pinze. Le chiavi spesso vengono infilate in spezzoni di vecchie camere d'aria per tenerle unite e non farle vibrare all'interno del bauletto. Estrattori per frizione, volano e mozzo posteriore vengono anche loro equamente divisi. La preparazione dei mezzi comprende diversi accorgimenti: motori ben rodati, partenza con pneumatici nuovi, ciclistica a posto, controllo del corretto serraggio della bulloneria, nessun particolare nuovo che non sia stato preventivamente testato sul mezzo. Per quanto riguarda gli pneumatici, di piccolo diametro, che rotolano per diverse ore durante la giornata, è buona norma invertire anteriore con posteriore dopo 2000 km percorsi. Il battistrada si consuma in modo differente tra ruota anteriore e posteriore. Per non arrivare

CAMPAGNA NAZIONALE TESSERAMENTO LCER 2013

Le quote di iscrizione al Lambretta Club Emilia Romagna per l'anno 2013 sono:

- LCER..... 25 euro
- LCER+ASI..... 95 euro
- LCER+FMI..... 65 euro

Dal 31/12/2012 il LCER non sarà più parte del LCI. Rimangono invariati i servizi relativi ad FMI e ASI, possibilità di assicurazioni RCA per veicoli storici con la tessera del LCER, come per gli scorsi anni. Proseguirà la collaborazione con la Rivista Collezionismo.

I Soci che rinnovano l'iscrizione al Club, inviandoci la quota a mezzo bollettino postale, sono pregati di compilarlo riportando le proprie generalità, l'indirizzo, il Codice Fiscale (obbligatorio). Per agevolare le comunicazioni indicare anche recapito telefonico e indirizzo e-mail. A tale scopo utilizzare la parte del bollettino riservata alla causale del versamento. Nel caso non fosse possibile, per mancanza di spazio, contattare il Club per comunicare i dati mancanti.

Il versamento va eseguito su c.c. postale n. 01835456 intestato a: Lambretta Club Emilia Romagna

Per i nuovi iscritti il procedimento è analogo ed a loro verrà inviata la tessera d'iscrizione indicare nella causale del versamento "nuovo Socio". I Soci che richiedono il tesseramento ASI o FMI per la prima volta devono indicare anche luogo e data di nascita richiesti per il completamento dell'iscrizione

Segreteria del Lambretta Club Emilia Romagna

scooter+the+fero

e-mail: info@scooterthefero.com
mobile: 340 86 84 556

Rivenditore autorizzato:



Lambretta

elaborazioni e ricambi

www.scooterthefero.com



Scooter The Fero
Via Dante Alighieri, 33
37060 Mozzecane (VERONA)



ad avere pneumatici precocemente usurati solo nelle zone maggiormente a contatto col terreno, conviene invertirli dopo una certa percorrenza; attenzione alle reazioni del mezzo per i primi 200 km dopo la sostituzione.

Analizziamo il kit. Il contenitore è un tamburo da ruota posteriore dentro il quale trovano posto una miriade di pezzetti. Il mozzo, oltre ad essere un importante pezzo di ricambio insieme al suo cono, al dado, alla controvite e alle rondelle per il suo fissaggio, trova comodamente posto all'interno di una ruota di scorta; praticamente nessun ingombro aggiuntivo sul mezzo! All'interno del mozzo trovano posto un set completo di capicorda e morsetti serrafilo, perché spesso vengono persi insieme allo spezzone di cavo rotto. C'è un set di viti, guarnizioni e levette del carburatore (i gicleur ognuno ha i suoi). Un set completo di dadi per una ruota, compresi i prigionieri del tamburo a cui si avvita il cerchio e quelli occorrenti per l'unione dei 2 semicerchi tra loro! È successo di aver rotto o danneggiato questi prigionieri o perso i dadi nelle operazioni di sostituzione/riparazione degli pneumatici. Una molla da cavalletto, una leva manubrio frizione/freno... basta una caduta del mezzo in sosta per spezzarne una! Una fascetta fissaggio serbatoio (male non farebbero anche i suoi tamponcini in gomma), il registro completo del freno



Dotazione di fascette, lampadine, candele, estrattore

anteriore e di quello posteriore; anche questi pezzi si possono perdere insieme allo spezzone di filo rotto. Alcune viti e bulloni tra le più "sciocche", come quella della leva messa in moto e i dadi d'ottone per il fissaggio del collettore di scarico. Non male da portarsi nel kit anche il perno della messa in moto, che si può spezzare in caso di urto a seguito caduta; o portare almeno la rondella di bronzo e l'anello seeger occorrenti per il fissaggio dello spezzone interno al carter... poi si riparte a spinta! Un rubinetto della benzina, perché si potrebbe rompere a causa delle vibrazioni. La levetta del freno sul mozzo posteriore e la levetta della frizione sul motore compresi i loro anelli seeger di fissaggio; a causa dello snervamento dell'anello seeger nelle operazioni di smon-

ta/rimonta o di un suo non corretto posizionamento nella sede, può a volte succedere che si sfilì causando il rischio di perdere la



Elastici, filo di ferro, pipetta candela, riserva olio motore, cinghie per traino o bagaglio



Olio per miscela nel vano porta batteria



Dotazione di chiavi infilte in un pezzo di camera d'aria



leva. Una pipetta per la candela, alcune viti e spezzoni di fili completi di fastom dell'impianto elettrico. Completano il kit un set di dischi frizione, i cuscinetti di banco, i paraoli motore e la serie delle gabbie a rulli... non si sa mai!

È buona norma integrare la dotazione con alcune altre cose. Una staffa, smontabile in due pezzi, che composta abbia due fori ad interasse uguale alla lunghezza dell'ammortizzatore posteriore. In caso l'ammortizzatore si spezzi (e non è un ricambio che ci si può portare appresso a causa delle sue dimensioni), la si monta al suo posto poi, lentamente, si prosegue. Una bottiglietta da 200 grammi di olio motore. Il filo di ferro, elastici di camera d'aria, fascette da elettricista. Uno statore, se si viaggia con accensione elettronica; puntine e condensatore se si ha il volano magnete. Per una veloce sostituzione del condensatore, non sarebbe male portarlo esterno al motore. C'è chi lo ha montato a fianco della bobina... e chi in quella posizione ha messo una seconda bobina di scorta.

Negli ultimi raid in Irlanda e Belgio/Olanda, a parte la normale sostituzione di cavi spezzati per usura, abbiamo rotto, a causa delle vibrazioni, solo rubinetti della benzina, che avevamo però nel kit. Qualche problema maggiore hanno avuto i ragazzi che sono andati ad Istanbul via terra, attraverso Balcani e Grecia, a causa di un ammortizzatore rotto, ma avevano dimenticato la staffa a casa! Quanto costa il kit? Fino ad oggi ci è stato messo a disposizione da un noto ricambista del settore con la formula: "Quando torni paghi quello che hai usato e il resto me lo rendi". La cosa funziona perché, oltre a non alleggerire il portafoglio, è un discreto antidoto per le eventuali preoccupazioni del viaggio da affrontare.

Mauro Galli
Lambretta Club Emilia Romagna



Il Lambretta Club Umbria accende i motori...



Il Lambretta Club Umbria rinnova il suo direttivo. Dopo le elezioni del 23 Novembre, Luca Pettinari è il nuovo presidente, succedendo a Giovanni Bertinelli, che assume l'incarico di *Vice Presidente con delega ai rapporti con le Istituzioni ed Associazioni*. Le altre cariche assegnate sono: Giuliano Natalicchi *Vice Presidente*, Diego Schippa *Segretario*, Claudio Capocci *Tesoriere*, Giuseppe Locchi *Cassiere*, Giuliano Perella *Responsabile tecnico*, Fabrizio Cirimbilli *Responsabile rapporti ASI*, Marco Vicaroni *Responsabile rapporti F.M.I.*, Daniel Biagiotti *Responsabile modulistica A.S.I. - F.M.I.*, Emanuele Sbicca *Responsabile manifestazioni*, Michele Siena *Webmaster*. La prima uscita ufficiale del nuovo direttivo, appena insediato, è stato il classico appuntamento del Babbo Natale in Lambretta, manifestazione ideata dal lambretta Club Umbria per unire la passione per i motori d'epoca con la solidarietà nell'aiutare chi nella vita ha avuto meno fortuna degli altri. Molto interessante il programma degli eventi per il 2013. Sabato 22 Giugno si svolgerà l'8° edizione dell'**Innocenti Day**, manifestazione riservata ai soli mezzi (lambretta, motofurgoni, autovetture) costruiti dall'**Innocenti** fino al 1972. Quest'anno la sede del raduno sarà il Lago Trasimeno, da dove partirà un tour turistico-culturale di circa 160 Km che interesserà la Val d'Orcia con so-

ste a Pienza, Bagno Vignoni e Chiusi. La giornata di chiuderà con una cena all'aperto nella splendida cornice dell'Isola Polvese. Domenica 8 Settembre si terrà la 5° edizione del **Trofeo Borgobello**, rievocazione storica della Coppa città di Perugia del 1954. Scooter e moto d'epoca si sfideranno in una gara di regolarità all'interno del centro storico di Perugia. Verrà assegnato anche il 2° **Trofeo Moto Perugia**. Domenica 15 Settembre si svolgerà il 12° **Raduno Regionale**, che quest'anno avrà come sede la cittadina di Cannara. Chiusura ufficiale della stagione con il **Babbo Natale in Lambretta** Domenica 22 Dicembre. Inoltre il Club parteciperà il 12 Maggio, a San Terenziano, alla manifestazione Porchettiamo e sarà presente con un proprio stand alle seguenti mostre scambio: Reggio Emilia, sabato 6 Aprile, 2° edizione "Motori d'Epoca", Tavernelle 28 Aprile, organizzata dal Vintage Motors Club, Bastia Umbra 25 e 26 Maggio. Ulteriori informazioni sulle attività del club sono presenti sul sito ufficiale: www.lambrettaclubumbria.it Per tutti i soci c'è la possibilità di usufruire di una nuova proposta per assicurare i propri mezzi storici: chi fosse interessato può avere ogni informazione presso la sede del Club, aperta ogni venerdì sera a partire dalle ore 21.15, oppure scrivendo a: segreteria@lambrettaclubumbria.it.



tecniche di restauro

LAMBRETTA, aggiornamento n° 22 del 24/03/1965 per JUNIOR 50 - 100 - 125



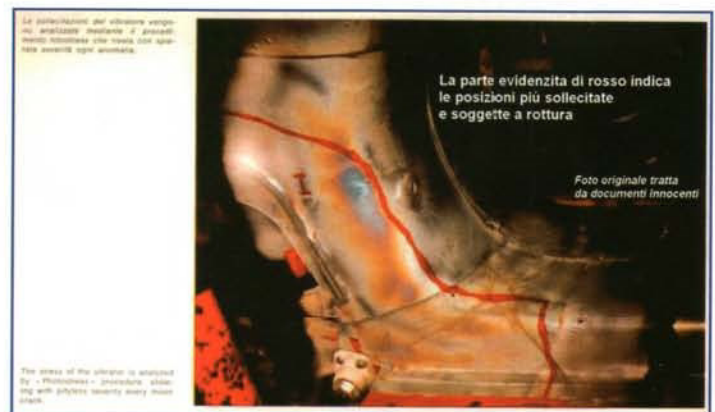
di Giancarlo Valla

	Tipo J 50 Cassetto J 125 SEZIONE:	INFORMAZIONI TECNICHE N° 22 TELAIO	SERVIZIO TECNICO ASSISTENZA Soc. Innocenti Data: 24/3/65
	ANGOLAI DI RINFORZO PEDANA <p>Si è constatato che in alcune versioni e molti Clienti quella di far partire il proprio scooter di sbalzo direttamente dalla posizione di Lambretta ancora sollevata sul cavalletto. Ciò può creare una deformazione della pedana in corrispondenza della traversa di sbalzo al cavalletto.</p> <p>Per evitare in tale possibile inconveniente sulle Lambrette 250 - Cassetto - J125 vengono aggiunti due angolari di rinforzo 20020079.</p> <p>Nel caso si ritenesse opportuno, detti angolari sono facilmente applicabili anche su Lambrette di precedente costruzione nella posizione indicata in figura.</p> <p>Tenere presente che è necessario aspettare all'altezza del gradino, il dente interno della piastrina di fine corsa del cavalletto.</p> <p>Gli angolari di rinforzo devono essere montati con la L. rivolta verso l'interno e collegati saldamente e posteriormente alla traversa della pedana con saldatore elettrico da elettrodo con acetilene in corrente continua, secondo istruzioni lasciate nel fascicolo di uso 2 (per es. tipo SBARCO Isarco 50 o tipo ATLANTIC Sea viala).</p> <p>Gli angolari, partecolare 20020079 possono essere richiesti a S.T.A.</p>		

Nel modello Lambretta Junior venne riscontrato che, nelle prime versioni, il telaio, esattamente nella culla, era troppo sollecitato da vibrazioni o torsioni imprecisate e dopo un po' di tempo, durante l'uso tendeva a spezzarsi.

Come potrete notare, nell'informativa tecnica L'Innocenti riversò la responsabilità a brutte abitudini del cliente, ma in verità, già nelle prove di laboratorio, nel centro studi Innocenti fu riscontrato questo problema e corsero al riparo con questo aggiornamento affrettato.

La documentazione di questi test evidenzia il fatto che si sono accorti subito del problema e hanno cercato di porre rimedio con un intervento semplice di rinforzo, che effettivamente risolve il difetto strutturale.



Test di laboratorio nel Centro Studi Innocenti (foto originale tratta da documenti Innocenti)

La parte evidenziata in rosso indica le posizioni più sollecitate e soggette a rottura (foto originale tratta da documenti Innocenti)



In evidenza nella prima versione non vi è nessun rinforzo sotto al pianale



Nella seconda versione in evidenza i traversi di rinforzo sotto al pianale

