

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

CURIOSITÀ

**Taurus G27 la moto torinese
costruita in Emilia**

**Cenerevole le auto da collezione
snobbate dai collezionisti**

DA NON PERDERE
Le offerte dei lettori

Periodico - Anno 6 - n. 26 - febbraio 2015 - Solo in abbonamento esce nei mesi di febbraio - aprile - giugno - settembre - dicembre - Spedizioni in abbonamento postale



MUSEI E COLLEZIONI
Bistra Slovenia
e Spa-Francorchamps

NOTIZIARIO
DAI LAMBRETTA CLUB
Lambretta notizie tecniche

IL MOGUL - AMAC
Il trattore FIAT 80R

Taurus G27

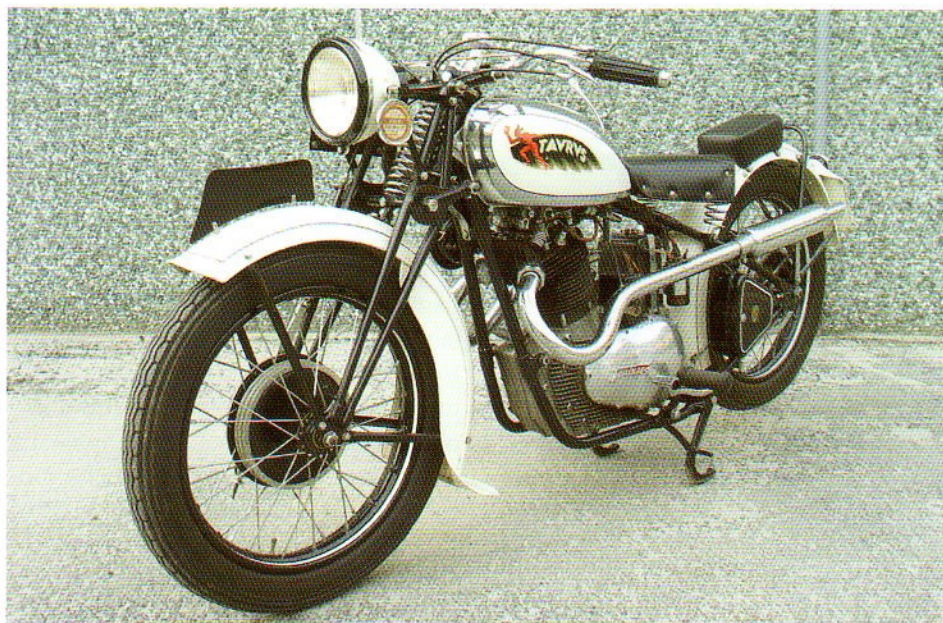
LA TORINESE COSTRUITA IN EMILIA



di Mauro Galli

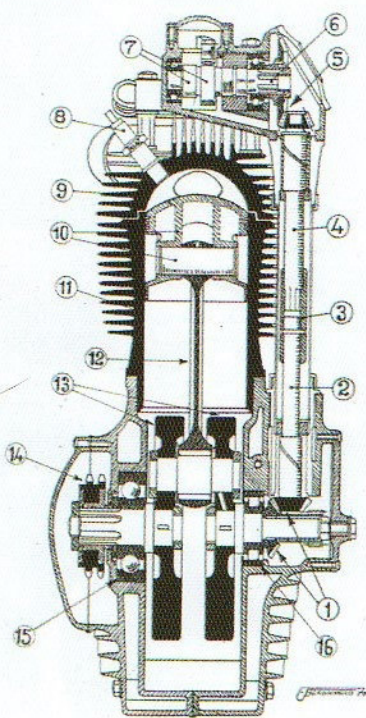
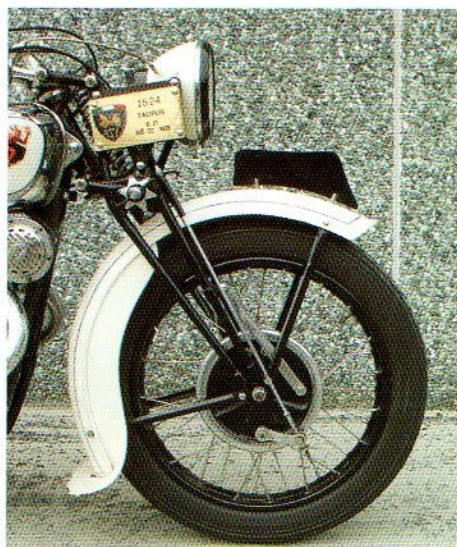
La Taurus, Azienda produttrice di cicli a Torino, è entrata nel mondo motociclistico attingendo dall'Emilia. Le motociclette commercializzate dalla Taurus, a partire dalla metà degli anni '30, erano infatti costruite in Emilia, frutto dell'ingegno di Guerzoni e Bellentani e dell'abilità delle maestranze operanti tra Modena e Reggio Emilia. La storia di queste motociclette è talmente intrecciata col territorio emiliano che s'incrocia con altri nomi famosi quali Ferrari e Maserati. Vittorio Guerzoni, già fondatore e costruttore delle Moto Mignon (Modena) e l'ing. Vittorio Bellentani (progettista in seguito alla Auto Avio Costruzioni e alla Maserati) realizzarono un motore da competizione, chiamato Dux, per equipaggiare i motocicli di costruzione estera appartenenti alla Scuderia Ferrari. Enzo Ferrari all'epoca, oltre la scuderia automobilistica, era impegnato nel motociclismo con una squadra corse che utilizzava come attività propedeutica per alcuni suoi piloti. Nonostante i promettenti risultati dei mezzi equipaggiati con i motori di Guerzoni, l'abbandono dell'attività motociclistica da parte di Enzo Ferrari non diede seguito ad un ulteriore sviluppo della cosa. La Taurus chiese allora a Guerzoni di produrre per loro un motociclo da 500cc equipaggiato col motore derivato direttamente da quel Dux da competizione. Nacque così la G27 (G sta per Guerzoni) nelle versioni Turismo, Sport e Super Sport.

Le moto venivano costruite a Modena e commercializzate da Torino ed i primi cataloghi della produzione recavano la scritta M.G. Taurus (Moto Guerzoni Taurus). La G27 era davvero una moto inusuale per quei tempi con soluzioni decisamente all'avanguardia. Il cam-



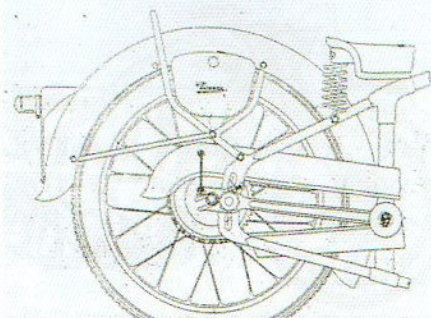
bio era a 4 marce, in blocco col motore, ma completamente estraibile dal basamento. La distribuzione era ad albero a camme in testa mosso da coppie coniche gleason. La BIELLA a dischi multipli in bagno d'olio. I condotti di aspirazione e scarico erano stati rea-

lizzati con un attentissimo studio di ottimizzazione dei flussi. Completavano la dotazione un carburatore Amal ed un dinamo magnete della Bosch. Le prestazioni erano di tutto rispetto e, seppur con una ciclistica abbastanza arcaica, la versione più potente ►



MOTOCICLISMO

5 Marzo 1936-NIV



Il triangolo posteriore in cui è chiaramente visibile la piastra con la frizione di accensione a settore circolare ed il braccio portante.

sfiava i 150 km/h di velocità massima. La G27 era pubblicizzata come "la più veloce macchina di serie prodotta" ed era uno dei mezzi preferiti dalla Milizia della Strada (l'allora Polizia Stradale). La versione Turismo era dotata di un'interessante sospensione posteriore con molle a barra di torsione e ruota guidata, secondo una traiettoria ad arco di cerchio, atta ad eliminare sovraccarichi alla catena ed allungamenti conseguenti il molleggio.

La moto poteva essere equipaggiata con scarichi bassi oppure rialzati e, per la clientela più tradizionalista, con comando del cambio manuale. Le finiture erano superbe con verniciature e cromature eseguite con la massima accuratezza. Le ruote, dotate di freni a tamburo laterale alettato di grande diametro, avevano l'inraggiatura asimmetrica sui cerchioni. Un lussuosissimo pannello di comando poteva equipaggiare (con sovrapprezzo di lire 300) la moto, incassato nel dorso del serbatoio, comprendeva 3 strumenti: tachimetro/contachilometri, manometro olio e orologio a carica settimanale. La produzione di queste magnifiche motociclette non raggiunse mai numeri elevati e i pochi esemplari sopravvissuti sono oggi ancora oggetto di meraviglia agli occhi degli appassionati. La moto di questo servizio fotografico e una G27 Sport, fu acquistata nel 1937 dall'Azienda Agricola Manfredini di Oliveto (Bologna) dove ha prestato servizio per oltre 30 anni finendo la sua carriera abbinata ad un cassoncino sidecar atto a portare i prodotti

CARATTERISTICHE TECNICHE:

- alesaggio e corsa 85x88 (499 cc)
- rapporto di compressione 6,5:1
- potenza 38 HP a 5000 giri/min
- distribuzione ad albero a camme in testa con trasmissione a coppie coniche gleason
- trasmissione primaria tramite catena duplex
- cambio in blocco estraibile a 4 marce
- frizione a dischi multipli in bagno d'olio con innesto su corona dentata a 60 denti
- carburatore Amal
- impianto elettrico Bosch
- pneumatici 26"x3,25"

agricoli al mercato. Da cavallo da corsa ad animale da soma!

Negli anni '60, in seguito ad un grave guasto meccanico, venne abbandonata alle intemperie lungo la recinzione di un pollaio, l'incuria ed il saccheggio a cui fu sottoposta la ridussero ad un rottame. Verso la metà degli anni '80 venne raccolta da Aladino e Rinaldo che ritrovarono, nell'Azienda Agricola, molti dei pezzi mancanti: ruote trasformate in carrucole per il fienile, faro convertito in lampada per il pollaio, magnete utilizzato per accensione di un cannello ad acetilene... e cominciarono il recupero. Mancavano però il carter della trasmissione primaria, i parafanghi, il piattello portaceppi del freno posteriore e gli scarichi... che fare?

Venne in loro aiuto Fabio, un collezionista di Genova, che possedendo una moto uguale (una delle 3 o 4 probabilmente ancora esistenti) prestò loro i pezzi della sua da poter copiare per ricostruirli. Diversi anni di lavoro con il rifacimento d'ingranaggi, valvole complete di guide e molle, ghiera, viti ed altro hanno rimesso in funzione il mezzo... che è ancora dotato della sua targa originale!

Bibliografia:

Vittorio Guerzoni l'uomo che inventò la Città dei Motori - Nunzia Manicardi Motociclismo gennaio 1934, marzo 1935, marzo 1936, gennaio 1937
Catalogo Taurus 1934
Catalogo Centaurus 1948-49



Coppa Città di Perugia 1954 - 2014

1954 alle ore 14.30 prende il via la 4° edizione della Coppa Città di Perugia, un vero e proprio gran premio ricavato all'interno dell'acropoli etrusca su un tracciato di circa 4 Km da ripetersi per 20 volte. Tre le categorie in gara: 125 cc Competizione (riservata a piloti di seconda categoria, 175 cc Competizione (riservata a piloti di prima categoria) e 175 cc Sport (riservata a piloti di terza categoria). Presenti i migliori piloti del momento che danno vita ad avvincenti duelli mettendo a dura prova i propri mezzi. Tarquinio Provini su Mondial trionfa nella classe 125, Ubiali Carlo con la sua MV Augusta stravince la classe 175 Competizione, mentre nella classe 175 Sport a trionfare è Mario Nutini su Beta.

2014 a distanza di 60 anni Perugia ha rivissuto l'emozione di un gran premio motociclistico...

le due ruote sono tornate a rombare nel centro storico dando vita alla Rievocazione Storica della Coppa Città di Perugia organizzata dal Lambretta Club Umbria in collaborazione del Moto Club Manlio Menigatti. Una vera e propria gara di regolarità che ha visto gli oltre 40 mezzi compiere quattro giri (stesso tracciato dell'edizione del 1954) con controlli timbro e controlli orario (al centesimo di secondo).

Alla partenza era presente un parco mezzi davvero importante: come prevedibile la parte del leone l'hanno fatta le lambrette ma con loro da segnalare ben 4 Moto Perugia, alcune moto Guzzi tra cui un Guzzino del 1946, una Gilera Saturno del 1947, una Parilla del 1954, un Aermacchi del 1953, un Ceccato del 1957, un DKV del 1940 ed un splendida Vespa "6 giorni" del 1952 del collezionista Sergio Sciarpetti (sempre sensibile a



manifestazioni di questo tipo). Al termine della gara a trionfare è stato Marco Tomassini (già vincitore di varie rievocazioni storiche del Motogiro d'Italia e della Milano Taranto) su Mondial 160 del 1954, Roberto Radi con la sua Vespa 125 si è classificato secondo, mentre Alessia Berretta in sella alla sua Moto Perugia 175 si è classificata al terzo posto.

Un ringraziamento particolare a Federico Ambrosi che ha partecipato con la Moto Perugia 175 appartenuta a suo zio Enio Ambrosi, indimenticabile pilota perugino degli anni 50.

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)



Reggio Revisioni

**AUTOVETTURE
MOTO E CICLOMOTORI
AUTOCARRI 35 q.li
QUADRICICLI**

Revisioni in 20 minuti

OSPIZIO (RE) - Via Sicilia, 9

PIEVE (RE) - Via Disraeli, 12

RUBIERA (RE) - Via Guareschi, 15

Prenotazioni

0522.934046

www.reggiorevisioni.it



Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

GUGLIELMO GUIDI, PRESIDENTE DEL LCER (Lambretta Club Emilia Romagna)

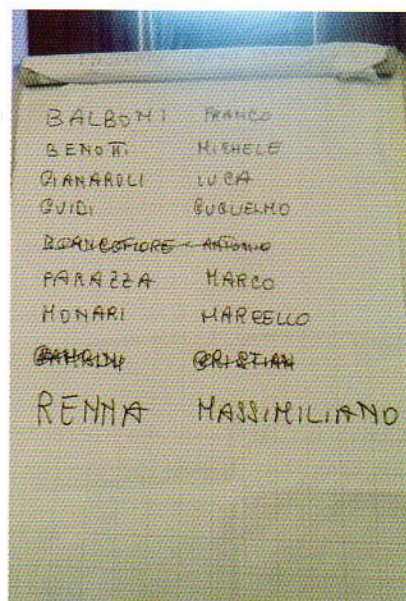
Cari amici lambrettisti
il 14 febbraio ci siamo ritrovati in assemblea straordinaria per eleggere il nuovo consiglio direttivo del L.C.E.R. per il triennio 2015/16 /17. Dopo una lunga chiacchierata amichevole proiettata verso il futuro del Lambretta club Emilia Romagna, si è passati alle elezioni del consiglio.

Questi i neo eletti:

Balboni Franco, Benotti Michele, Gianaroli Luca, Guidi Guglielmo, Monari Marcello, Parazza Marco, Renna Massimiliano.

Fra questi nominativi nei prossimi giorni verrà eletto il presidente e il vice.

A tutti voi un cordiale arrivederci in LAMBRETTA per le strade del mondo



VITA DA CLUB

Promozione e Valorizzazione del Mito Lambrettistico



di Paolo Costigliola

Quali possono essere gli obiettivi di una Associazione come il Lambretta Club Emilia Romagna?

Certamente mettere in collegamento gli appassionati degli scooter d'epoca, organizzare raduni e trasferimenti in gruppo verso meeting lontani, fornire servizi agli associati - come questa splendida rivista -, agevolare pratiche burocratiche e assicurative, mettere a disposizione supporto tecnico, fornire convenzioni con prezzi agevolati. ▶



Ma si può fare di più.

Nell'anno passato 2014 il Club ha consolidato una nuova importante "vocazione". Essere presente ai principali eventi motoristici, e non, con una finalità importante: promuovere e valorizzare la Lambretta, come Mito dello sviluppo sociale, economico e culturale di un straordinario passato ancora non troppo lontano, come strumento per mantenere in vita un gioiello del made in Italy ingegneristico, motoristico ed estetico, una opportunità per sviluppare una vita sociale fra appassionati che restano "giovani" mantenendo giovani e continuando ad usare i loro mezzi d'annata!

Poi, per coloro che ne avevano solo sentito parlare – i più giovani – fornire l'opportunità di vedere e "toccare" Lambrette restaurate alla perfezione, come allora uscivano dalle catene di montaggio.

Così il L.C.E.R. è stato presente alla Mostra Scambio di Reggio Emilia il 5 e 6 aprile, ha allestito un proprio spazio alla Mostra Scambio di Imola dal 12 al 14 settembre, ed infine il 2 novembre ha portato stand e Lambrette al centro di Bologna, nell'ambito dell'iniziativa dei Mercati Petroniani.

In quest'ultima occasione, fuori da un pubblico "specializzato", la nostra presenza ha suscitato nella "gente comune" grande curiosità ed emozione. A seguire lo stupore nel rivedere gli scooter del passato la frase più frequente era "...ne avevo una così da ragazzo" o "...questa è quella che aveva mio padre" ... o uno zio, un cugino, un conoscente o un vicino di casa. Perché per anni una Lambretta era in quasi tutte le case. E via ai ricordi, alle informazioni tecniche, all'incredulità che i nostri scooter viaggino ancora, alla ammirazione per la nostra tenacia con una certa malinconia per la propria Lambretta dalla quale ad un certo punto ci si è separati.

Vita da Club: non solo assicurazione e raduni.



Non si può andare ad Anzola Emilia senza conoscere Alessandro Martini, classe 1931, e la sua numerosa famiglia.

Nei suoi capannoni, dove insieme a tre dei suoi cinque figli svolge la propria attività di fabbro, colleziona motociclette, motocarri e trattori. Tra vecchi e storici magli, tra migliaia di antichi pezzi, è facile imbattersi in gloriose moto Morini, Guzzi, Mondial e i più svariati micromotori che sembrano addormentati in attesa di ritornare ai vecchi splendori. Distratto mi imbatto in uno strano mezzo, un ibrido chiamato CARIOCA.

Nel primo dopoguerra Martini, comprando dai demolitori pezzi e parti di mezzi militari in particolare Americani, li assemblava

costruendo questi trattori artigianali. Più a lato, sotto una grande tettoia allineati come in parata militare, troneggiano una trentina di trattori. Tra questi un Fordson del 1925 con motore a petrolio, alcuni Landini a testa calda; un Fiat 40 Boghetto del 1939 ed un raro trattore cingolato tedesco Deutz del 1950.

Molte sono le antiche macchine agricole, alcune mostrate con le foto allegate a questo articolo, ed è sempre difficile per me abbandonare questo luogo dove un'intera famiglia ha raccolto, con passione, tanti mezzi che illustrano la storia della motorizzazione agricola.

Un grazie ad Alessandro, Giuseppe, Michele e Simone Martini.

Guglielmo Guidi



NOTIZIE TECNICHE LAMBRETТА



di Giancarlo Valla

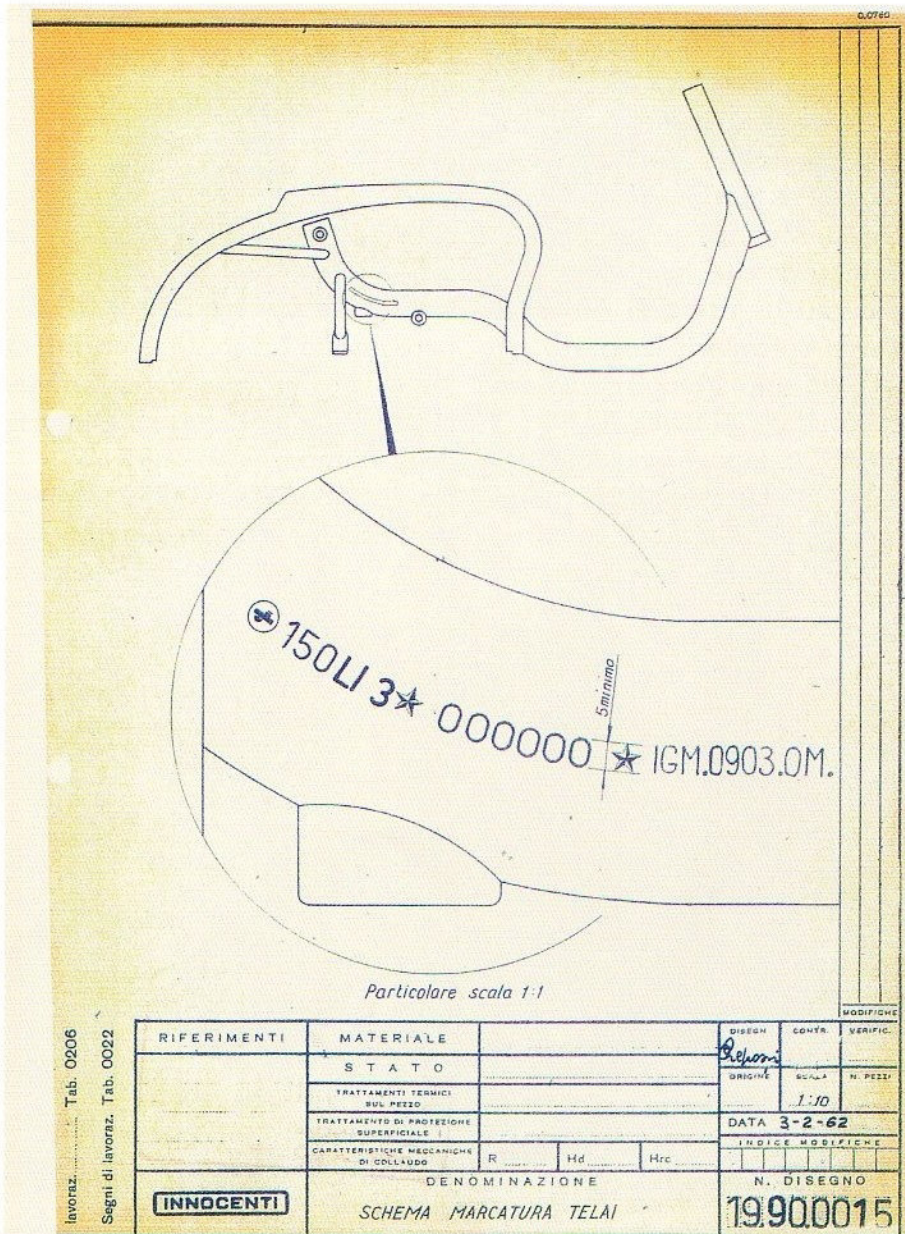
DOVENDO ACQUISTARE UNO SCOOTER LAMBRETТА,
ATTENTI AI CARATTERI DEI NUMERI DEL TELAIO.

Sempre più spesso riceviamo telefonate di gente che deve acquistare oppure che ha già acquistato la Lambretta e ha bisogno di sapere come sono i numeri del telaio per forma e dimensione per avere la certezza dell'autenticità del mezzo, dato che la stampigliatura del telaio è fatta da numeri e lettere che hanno caratteri e forma diversi.

Partiamo con la descrizione delle differenze con un documento ufficiale e originale Innocenti che con assoluta precisione dimostra il carattere con cui deve essere stampigliato il numero di telaio.

- 1) Tutti i telai LI riportano lettere e numeri specifici dell'IGM che devono essere 5 mm di altezza, con carattere molto stretto come si vede dalla foto.
- 2) I primi numeri del telaio sono sempre alti 5 mm ma con un carattere più tozzo dei primi.
- 3) I numeri della cilindrata e del tipo di Lambretta sono quasi sempre uguali al numero di telaio per altezza e carattere.
- 4) Qualche volta si può trovare la cilindrata e il tipo di Lambretta con un carattere che è una via di mezzo tra i due. Le differenze le potete vedere nel disegno.

Concludendo la diversità di carattere con cui sono stampigliati IGM, telaio, cilindrata e tipo di Lambretta confermano l'autenticità del mezzo. Con la pubblicazione di questo documento ufficiale Innocenti speriamo di non sentire più parlare di misure inventate e di leggende metropolitane. Quando decidete di acquistare una Lambretta il consiglio che mi sento di darvi è quello di aver sempre sottomano il documento originale, che vi ho messo a disposizione, per evitare di incappare in una fregatura.



Un esempio di falsificazione grossolana riconoscibile. La codifica 22/1 di questa immagine rappresenta il modello che in questo caso è un 125 DL. I caratteri e l'altezza dei numeri sono originali. La stessa cosa vale per il DGM anch'esso originale. La contraffazione del numero di telaio la si vede molto chiaramente, il numero di telaio precedente è evidentemente stato limato ed è stato ripunzonato un altro numero in modo molto grossolano. I numeri del modello e dell'IGM possono sembrare differenti dall'originale, ma questo è solo un effetto ottico della foto. Probabilmente l'acquisto di questa Lambretta non sarebbe stato fatto, se l'acquirente avesse avuto la possibilità di avere una copia del documento che noi abbiamo pubblicato.