

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



Periodico - Anno 4 - n. 17 - giugno 2013 - In edicola nel mese di febbraio • aprile • giugno • settembre • dicembre - Spedizione in abbonamento postale

Notizie
dai

Lambretta Club

A PAGINA 21 : EDITORIALE DEL PRESIDENTE • A PAGINA 24 : TECNICHE DI RESTAURO

COLLEZIONISMO...CAMPAGNA ABBONAMENTI LEGGI A PAG. 36 LE OPPORTUNITA'



di Guglielmo Guidi

Alle radici della passione

Mi piace ritornare con il pensiero a quel lontano 1955 quando mio padre decise di lanciarsi nel settore motoscooter e mi portò, allora quindicenne, al n. 29 di via Ugo Bassi, sede della C.I.S.A. -Commissionaria Italiana Scooter e Affini- rivenditore ufficiale della Lambretta per Bologna e provincia, dove ebbe inizio la mia grande avventura "Lambretta". Il passare del tempo e l'aumento della

mia passione per la Lambretta mi portarono a una sempre più faticosa collaborazione con le Sorelle Bernardoni, dirigenti della CISA. Partecipai nel corso di quegli anni a tutti gli eventi che rendevano il negozio di via Ugo Bassi il punto centrale e di primo piano per il lancio dei nuovi modelli Lambretta. Da qui Cesare Battaglini iniziò il suo giro del mondo, il grande Totò presenziò al lancio della 150 LD, Ave Ninchi e Carlo Dapporto

a quello della LI 125 terza serie. I momenti più belli della mia esperienza lavorativa e di svago sono quelli legati a questo periodo all'interno del mondo dello scooter Lambretta. Il completamento di questo breve cenno di storia della CISA lo affido a colui che sarà in grado di esternare con il giusto risalto la personalità, professionalità e passione dell'operato delle sorelle Bernardoni: Annamaria, Luisa, grazie di cuore.





*In alto a sx: Totò presenza al lancio della Lambretta 150 LD insieme con il comm. Ugo Stefanelli titolare della CISA.
 In alto a dx: Cesare Battaglini inizia il suo giro del mondo – presentazione insieme alle due compagne di viaggio.
 Sotto: Ave Ninchi e Carlo Dapporto alla presentazione della Lambretta LI 125, terza serie.*

NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB



Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

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

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. Il 4 marzo ricorreva 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.

Organigramma Lambretta Club Emilia Romagna 2013-2015

Presidente Guglielmo Guidi
Vicepresidente Mauro Galli

Consiglieri: Michele Benotti, Franco Balboni, Luca Gianaroli,
Milo Lazzarini, Paolo Zucchini

Incarichi di collaborazione del Consiglio Direttivo

Segreteria e Tesoreria	Onorio Serafini
Referente ASI	Luciano Ianelli
Referente FMI	Giorgio Bartolini
Webmaster	Paolo Costigliola
Merchandising	Franco Balboni
Rapporti con i Media	Paolo Costigliola
Archivio storico	Guglielmo Guidi
Rapporti con i Club nazionali	Paolo Zucchini
Rapporti con i Club Esteri	Andrea Mezzini
Rapporti con Scooter Clubs Italiani Riuniti	Andrea Mezzini
Addetto al turismo	Paolo Zucchini

Referenti di zona del Lambretta Club Emilia Romagna

Referente zona di Modena	Luca Gianaroli
Referente zona di Ferrara	Franco Balboni
Referenti per la Romagna	Maurizio Morri e Matteo Trigona
Referente per l'Appennino Tosco Emiliano	Milo Lazzarini
Referente per la Lombardia	Donato Di Dio
Referente per il Triveneto	Paolo Corrà

Nicolini
Bruno

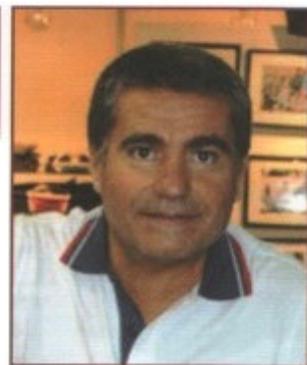


Pratiche Auto

**Pratiche
automobilistiche
ad elevato
grado di difficoltà**

Via Pasteur, 6/E
42122 San Maurizio
REGGIO EMILIA
Tel. 0522 558130
Tel. e fax 0522 558131
E-mail: nicolini@sermetra.it

Motofurgoncino Lambretta 125 FD

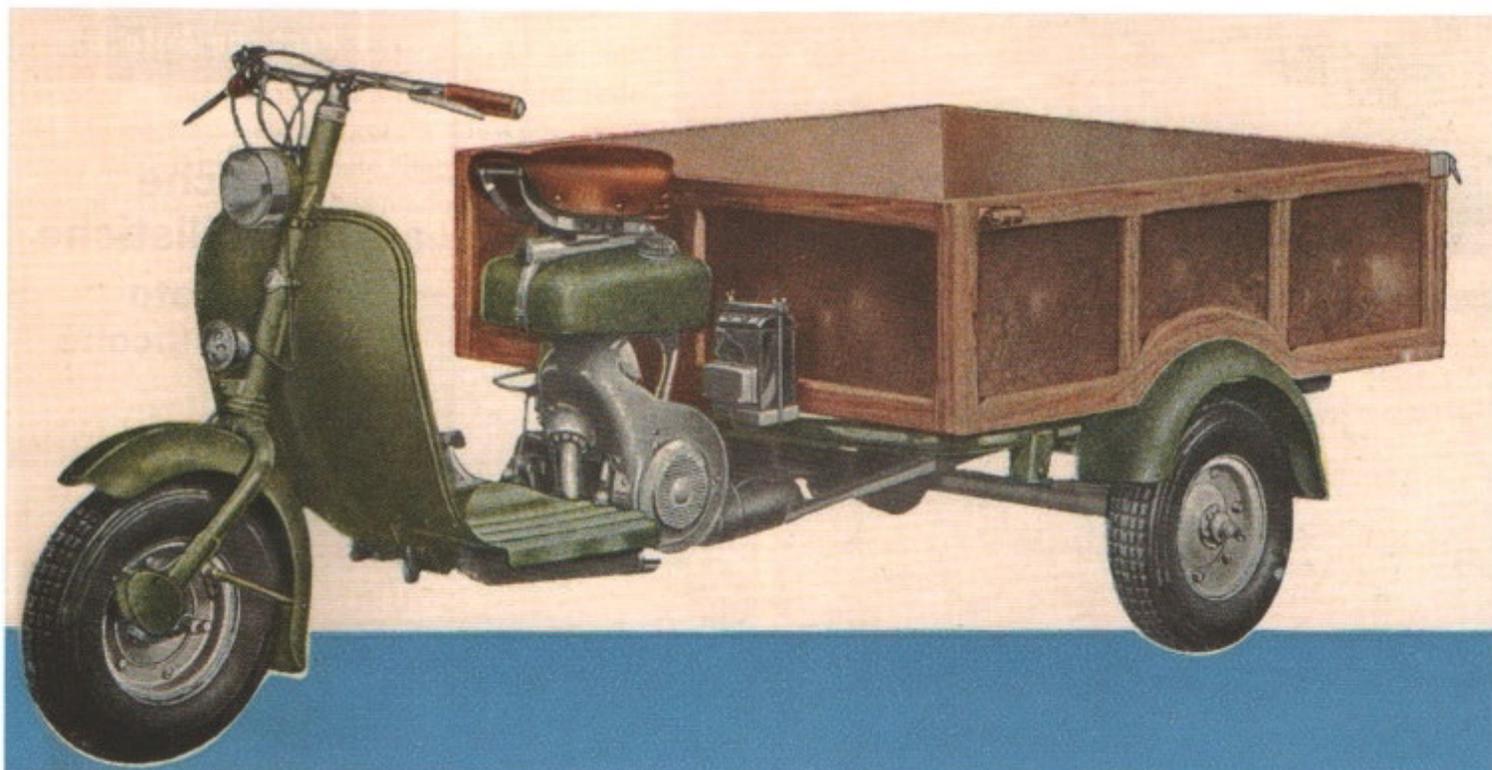


di Luca Pettinari

La comparsa sul mercato, all'epoca, del nuovo motofurgoncino lambretta 125 FD con le sue caratteristiche costruttive e le sue brillanti prestazioni ha soddisfatto un grandissimo numero di commercianti che, richiedevano un veicolo a carico elevato, trasporto rapido, ingombro limitato, pratico e soprattutto economico. Il motofurgoncino lambretta è dotato di tre ruote, una anteriore direttrice e due posteriori motrici; il cassone posteriore è supportato da un robusto telaio tubolare rigidamente collegato nei suoi elementi per evitare ogni distorsione sotto carico. Il cassone è costruito in tre diversi tipi: aperto a sponde basse con la posteriore ribaltabile, oppure chiuso in legno o in alluminio, con portine posteriori. Il motore è lo stesso monocilindrico a due tempi di 125 cc di cilindrata mon-

tato sulla Lambretta LD, con una potenza di 5 CV al regime di 4.800 giri al minuto. E' presente un adeguato ventilatore che assicura al motore un efficace raffreddamento anche nelle condizioni più gravose di temperatura ambiente, di carico e di marcia. L'accensione è sempre ottenuta mediante volano magnete alternatore. Il carburatore è un dell'Orto MA 18 B3. Il cambio di velocità, in blocco con il motore, è a tre rapporti con ingranaggi a bagno di olio, sempre in presa. Comando a manopola sistemato sulla sinistra del manubrio dove è pure sistemato l'indicatore della marcia innestata. Il gruppo motore-cambio è posto sotto la sella del guidatore, esso è montato sul telaio mediante tre attacchi ad occhio ricavati di fusione sul basamento con l'interposizione di cuscinetti in gomma svolgendo

così anche un'azione antivibrante. Con tale montaggio si ottiene il duplice vantaggio di sottrarre il motore alle vibrazioni e ad eventuali deformazioni del telaio, impedendo contemporaneamente che le vibrazioni del motore si trasmettano al telaio e quindi al manubrio, disturbando la guida. La trasmissione dal cambio al ponte posteriore è realizzata a mezzo di albero cavo, con interposti due giunti elastici alle estremità, con funzione anche di parastrappi, ed un innesto a profilo scanalato scorrevole che segue qualunque spostamento del ponte posteriore portante le ruote, rispetto al gruppo motore-cambio. Il ponte posteriore è del tipo non sospeso e portante. I mozzi delle ruote sono supportati dalle estremità delle due braccia del ponte stesso; i semiassi di trascinamento delle ruote sono pertanto sfilabili e



NOTIZIE DAI Lambretta CLUB

soggetti al solo sforzo di torsione. Nella scatola centrale del ponte si ha la coppia conica di rinvio ed il differenziale ad ingranaggi conici, il tutto a bagno d'olio.

Il telaio è formato da tubi: un grosso tubo centrale anteriore unito per saldatura ad un quadrilatero posteriore, che funge da base di appoggio per il cassone.

Sul telaio sono poi riportate per saldatura tutte le soprastrutture e mensole per il fissaggio del canotto dello sterzo, del motore, del serbatoio miscela, della sella, della batteria, della ruota di scorta e dei vari comandi.

La sospensione della ruota anteriore è a bellette oscillanti ed il molleggio è assicurato da molle elicoidale a passo variabile contenute nei foderi della forcella. La sospensione

motofurgoncino

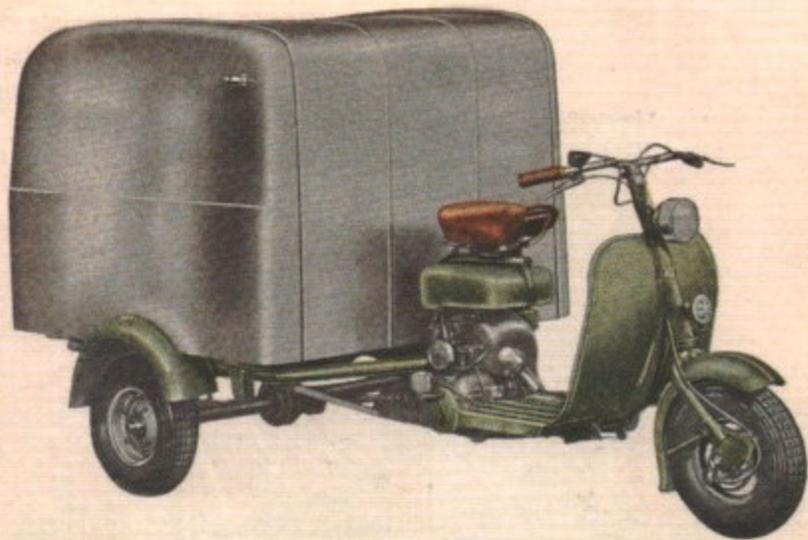
Lambretta 125 fd

**sviluppa
i vostri
affari
soddisfa
i vostri
clienti**



ne del gruppo posteriore è ottenuta con due balestre longitudinali e foglie multiple, con attacco fisso al telaio anteriormente e con biscottino posteriormente. Le tre ruote del

veicolo hanno i cerchioni a disco in lamiera stampata in due parti e montano gomme della sezione 4.00 x 8 Pirelli. I freni ad espansione, con comando a leva sul manubrio per la ruota anteriore e con comando idraulico a pedale sulle ruote motrici posteriori, sono largamente dimensionati per garantire una frenata dolce ed efficace. Il veicolo è fornito inoltre di un comando frenante supplementare con leva a mano per lo stazionamento (il dispositivo di bloccaggio agisce sui freni posteriori). L'avviamento del motore è a pedale. L'impianto elettrico è alimentato dal volano magnete che fornisce la corrente a bassa tensione al faro anteriore, al fanalino posteriore e ai fanalini laterali dotati di luce bianca e rossa.



Caratteristiche generali

Monocilindrico a due tempi

Cilindrata	cc 123,17
Alesaggio	mm 52
Corsa	mm 58
Potenza a 4800 giri	CV 5
Lubrificazione a miscela - Accensione a volano magnete - Raffreddamento ad aria forzata - Avviamento a pedale	
Portata massima	kg 300
Velocità massima	Km/h 55
Consumo alla velocità economica di 33 km orari	1 lit miscela km 35
Capacità serbatoio miscela (compresa riserva di lit 0,700)	ca lit 7,5
Pendenze superabili a pieno carico:	
1 ^a velocità	17%
2 ^a velocità	6,5%
3 ^a velocità	2,5%

Ingombro longitudinale	mt 2,510
Ingombro trasversale	» 1,300
Ingombro verticale con cassone a sponde basse	» 0,725
Ingombro verticale con cassone chiuso	» 1,295
Larghezza utile del cassone	» 1,100
Lunghezza utile del cassone	» 1,200
Altezza minima da terra	» 0,140
Passo	» 1,650
Carreggiata	» 1,150
Raggio minimo di sterzata	» 3,500
Peso a vuoto (con cassone a sponde basse e ruota di scorta)	kg 145
(con cassone chiuso)	» 180
Mototelaio	
Pianale con sponde basse	
Cassone chiuso in alluminio	
Cassone chiuso in legno	

tecniche di restauro

sulla tua LAMBRETTA ... occhio all'etichetta



di Giancarlo Valla

Pubblichiamo questa informazione tecnica estrapolata dagli aggiornamenti Innocenti. Informativa molto semplice, per la quale riceviamo parecchie richieste relativamente al montaggio degli adesivi sul modello DL o Macchia Nera (questo vale per tutte le cilindrate, come riportato anche nelle istruzioni). La richiesta riguarda in particolar modo le misure da mantenere e con questa pubblicazione pensiamo di poter risolvere il problema.

Molte richieste sono concentrate in particolar modo sulle misure ed il giusto posizionamento della macchia nera sullo scudo anteriore.

Non disponendo di istruzioni specifiche per il montaggio, le abbiamo rilevate da esemplari originali conservati.

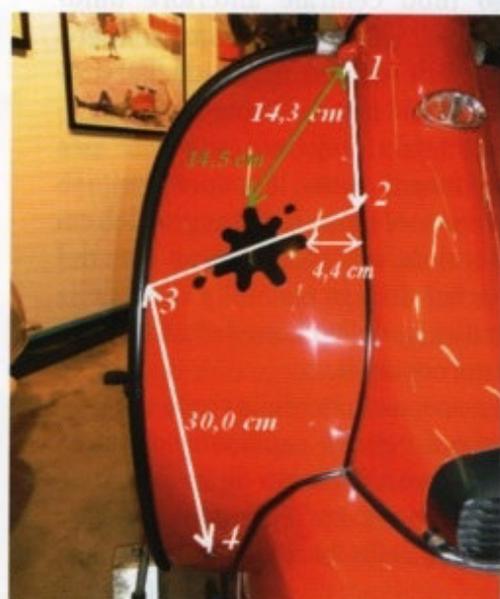
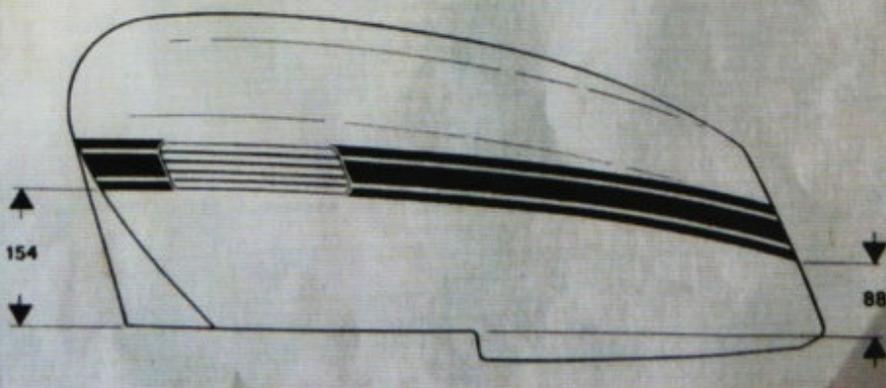
	Tipo	INFORMAZIONE TECNICA	N°	ASA Sezione Scooter
	125 DL 150 DL 200 DL		50	
SEZIONE:			Data: 9/5/1969	
VARIE				

FREGI AUTOADESIVI

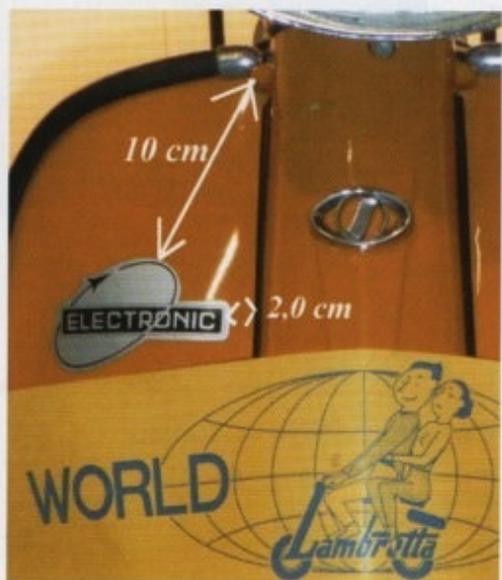
Si riportano di seguito le operazioni consigliate per l'applicazione dei fregi autoadesivi, sulle fiancate delle Lambretta serie DL, al fine di ottenere la perfetta messa in opera dei fregi e la loro durata.

- 1) Pulire con uno straccio di cotone asciutto la parte della fiancata (già verniciata) sulla quale dovrà essere applicata la decalcomania.
- 2) Togliere dalla decalcomania la striscia di carta più pesante, di protezione.
- 3) Posizionare la decalcomania, con il suo supporto di carta, correttamente, secondo lo schizzo di seguito riportato, facendola aderire perfettamente alla lamiera, aiutandosi eventualmente con una spatola di plastica, onde eliminare possibili formazioni di bolle d'aria. Nell'applicare le decalcomanie sulla lamiera, aver cura di far iniziare l'adesione del fregio a partire dalla mascherina nera di plastica.
- 4) Lasciare riposare per circa 8 ore la decalcomania, prima di togliere il supporto di carta dalla stessa, il quale deve essere staccato lentamente, tenendone il lembo più accostato possibile alla fiancata stessa.

Il supporto di carta del fregio può essere tolto dalla fiancata, anche dopo un periodo di riposo di 3 ore, però è sconsigliabile, se non in casi eccezionalmente urgenti.



Il riferimento n°4 è la vite speciale che sostiene il terminale di fissaggio listello anteriore. Esiste la versione Electronic che monta il suo adesivo specifico. Sulla foto sono indicate le misure da rispettare per il posizionamento



ATTENZIONE Le foto pubblicate sono relative a due veicoli perfettamente conservati rilevando che la posizione della macchia nera è leggermente differente, differenza che si aggira sui 2/3 mm; pertanto nel montaggio della stessa su un veicolo restaurato, non dobbiamo impazzire a posizionarla. Le misure rilevate sono quelle che dovrebbero essere rispettate.

personaggi leggendari

I pionieri delle gare in scooter: GUIDO DOMMA



di Paolo Catani

Questa storia inizia appena dopo la fine della seconda Guerra mondiale, che aveva lasciato un'Italia desolata, piena di palazzi distrutti e gente senza tetto e speranza.

Come la storia ci insegna però, questi sono i momenti in cui le menti più brillanti progettano e realizzano gli strumenti necessari alla ricostruzione, in questo caso particolare un economico mezzo di trasporto per muoversi velocemente nel mondo moderno che vedeva lentamente la luce.

Questi pionieri del motociclismo, fra gli altri problemi, dovevano risolvere anche quello di trovare la maniera migliore di vendere i loro prodotti, spesso fatti a mano, con le poche risorse a disposizione. Per fare un esempio alla Innocenti realizzarono che Alfa Romeo era un marchio ben distribuito in tutta la nazione e quindi contattarono i concessionari di tale marchio per chiedere se avessero voluto diventare distributori anche del nuovo motor scooter Lambretta.

Uno di questi rivenditori era situato nel sud della penisola, a Cosenza per la precisione ed il suo nome era Giuseppe Aquino. Era uno dei più conosciuti nella zona. In effetti aveva un'azienda di dimensioni rispettabili e vide immediatamente buone prospettive di vendita in questo nuovo mezzo di trasporto che gli fu proposto dalla casa di Lambrate.

Impiegato come meccanico nel reparto di manutenzione c'era il nipote di Giuseppe, Guido Domma appunto, un giovane appassionato sul quale il nuovo scooter fece im-

mediatamente presa.

Come tutti sappiamo per un giovane di quella età, solo 14 anni, la cosa più importante è andare più veloce degli amici, così Guido convinse lo zio a lasciarlo competere su una Lambretta modello A (se riuscite ad immaginare il fatto di poter gareggiare con una Lambretta A standard!) nelle prime gare 'open' nella città di Cosenza. Data la sua giovane età, non gli sarebbe stato permesso di gareggiare, ma un documento di identità fasullo, oltre a permettergli di entrare nei bordelli, gli permise di risolvere il problema. Non c'è bisogno di dire che vinse la gara.

All'epoca, come detto, queste gare erano aperte a tutti i tipi di moto e scooter e vincere una di queste gare significava per il marchio che aveva trionfato, una lunga fila di persone in negozio la settimana seguente, tutte interessate ad acquistare il sogno che nel frattempo si era materializzato nelle loro menti. Non ci volle molto tempo perchè i costruttori capissero il potenziale commerciale di tali competizioni ed iniziarono quindi a costruire veri e propri mezzi da corsa allo scopo. Ancora una volta Guido fece pesanti pressioni sullo zio per avere uno di questi mostri da corsa da poter usare e fu così che Giuseppe contattò l'Innocenti per chiedere il loro supporto in merito.

Con sua stessa sorpresa tale richiesta fu accettata e quindi il giorno prima di una di queste gare cittadine arrivò un camion Innocenti con un tecnico che presentò la favolosa macchina da corsa della Innocenti la 'monotubo' che aveva



già preso parte ad una competizione in Germania. Ovviamente questo trattamento speciale fu riservato a Giuseppe Aquino perchè la Innocenti conosceva bene i numeri che la concessionaria era in grado di realizzare nella zona.

Lo scooter funzionava con un mix di alcool e metanolo e così dovettero affrettarsi a rifornirsi di una quantità di questa miscela sufficiente per la gara. Qualcuno, a dire il vero, si lamentò dell'utilizzo di questo carburante speciale, ma alla fine si riuscì a mettere tutti d'accordo dietro la linea di partenza e naturalmente Guido vinse la gara.

In un'altra occasione non si riuscì ad ottenere il permesso di usare questa miscela e quindi la 'monotubo' fu dotata di un cilindro per uso di carburanti normali. Le prestazioni non furono ovviamente le stesse, ma lo scooter risultò competitivo ugualmente.

Da allora la passione di Guido furono le corse e le Lambretta. Si recò in viaggio a Milano per vedere lo stabilimento dove incontrò i principali tecnici Innocenti e pure lo stesso Sig. Ferdinando, "un vero gentleman" per usare le sue parole.

Avendo visto tutto con gli occhi di un ragazzo rimase impressionato dalla grandezza dello stabilimento e dall'efficienza con la quale tutto funzionava a dovere. Incontrò personaggi come l'Ing. Cassola e l'Ing. Brunori, il quale gli inviò poi una serie di Lambretta C e D da corsa con le quali competere nelle gare di regolarità e quelle di lunga distanza, come la Scudo del Sud, che partiva da Foggia e terminava a Reggio Calabria. La più importante miglioria rispetto ai modelli di serie che Guido trovò nei mezzi da competizione fu il cambio a 4 marce, montato nel carter fuso in sabbia delle 'monotubo'.

"Quattro marce - come fanno a farcelo stare?" era la frase sorpresa degli altri concorrenti, visto che la maggioranza degli scooter e delle moto ne aveva solo tre a disposizione. In una gara in salita da Cosenza a Montescuro partì malamente e la-



sciò la griglia di partenza in ultima posizione e senza nessuno in vista. Tuttavia, essendo la 'monotubo' molto rispondente in tutti i rapporti, riuscì a sfruttare appena la potenza del motore e per sua sorpresa ad un certo punto riuscì a raggiungere una moto.

Chiese quindi il massimo allo scooter ed uno dopo l'altro riuscì a raggiungere e superare tutti gli altri concorrenti e vincere la gara.

Oggi Guido ha passato la settantina ed è amico degli amici del Lambretta Club Pollino. Piero, il presidente, è andato a trovarlo un giorno con la sua SX 200. Guido gli ha chiesto se poteva provarla. Partenza, poi si stende sul

manubrio, gambe allagate sui cofani. Il tempo passa ma il ragazzo se la cava ancora molto bene.

Torna indietro, toglie i cofani, qualche veloce ritocco alle viti del carburatore; "Ok" dice "adesso è perfetta"...

we love
Lambretta

RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA

Stratos

MADE IN ITALY

www.scooterthefero.com

+39 . 340 86 84 556

ricambi originali

consulenza on-line

elaborazioni