

# 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



## EVENTI

Milano Autoclassica  
Roma Vallelunga Classic  
Reggio Emilia Mostra Scambio

## CURIOSITÀ

Michelotti e l'OSCA  
Moto CM 125 GT

## NOTIZIE

Aci Storico  
Lambretta Club  
Macchine Agricole-Amac  
ASI-verifiche omologazioni

# 125 GT

## LA PICCOLA DI CASA CM

La CM (Cavedagna Mario) di Bologna è stata una piccola casa motociclistica in attività tra la fine degli anni '20 ed il 1960. Ha costruito ottime motociclette tecnicamente all'avanguardia ed affidabili meccanicamente. Nell'immediato dopoguerra, vista la crescente necessità di mezzi popolari, ha prodotto un modello 2 tempi di 125cc semplice ed economico... per quanto lo potesse essere un prodotto CM che doveva pur sempre rispettare i canoni di assoluta affidabilità e di esclusività tecnica della casa. Nacque così la 125 Turismo che venne presto affiancata dalle versioni Gran Turismo, Sport e Gran Sport. La moto era molto interessante, con un telaio completamente elastico, dotata di forcella a parallelogramma sull'anteriore e della sospensione posteriore (brevetto CM) contenuta in due foderi che erano parte integrante inferiore del telaio. Questa soluzione dava alla moto un'insolita snellezza e pulizia estetica. Completavano il reparto sospensioni gli ammortizzatori a frizione sia sull'anteriore che sul posteriore. Il motore di 123.7 cc, con cambio in blocco a 3 marce e frizione a dischi multipli in bagno d'olio, aveva una potenza sufficiente per spingere la piccola CM a 80 km/h. La trasmissione finale era provvista di parastrappi sulla corona dentata della ruota posteriore ed i freni laterali erano in fusione d'alluminio con alettatura di raffreddamento. Molti i segni distintivi della moto come numerose parti marcate con la sigla CM a sottolinearne l'esclusività (pomelli, leve, tappi, carter). Il modello subì negli anni alcuni aggiornamenti e migliorie e gli allestimenti dei modelli più performanti prevedevano carburatori più



grandi ed alettature del gruppo testa cilindro più estese... siccome non si buttava niente, alcuni mezzi prodotti dalla piccola azienda, sulle poche moto rimaste oggi, mostrano qualche ibrido. La piccola CM 125 contribuì non poco a risollevare le sorti dell'Azienda, avvezza alla costruzione di moto di maggior cilindrata, ma di scarsa richiesta negli anni del dopoguerra; questo nonostante un prezzo attorno alle 250.000 lire, circa doppio rispetto gli scooter Lambretta o Vespa di pari cilindrata. Il modello del servizio è stato prodotto nel 1951, ha PEDALE Dell'Orto MA19, alettatura del gruppo termico un po' più estesa e "chiusino" silenziante sulla marmitta; è stato restaurato dal suo proprietario recuperando integralmente quanto ha rinvenuto... pistone compreso.

### Bibliografia:

Moto Bolognesi del Dopoguerra - Campigotto, Grandi, Ruffini

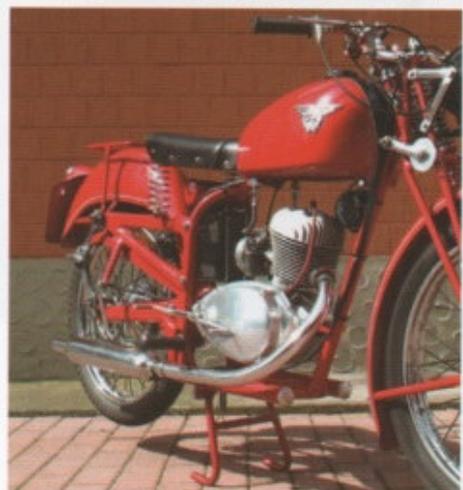
Catalogo CM 1950

[www.motoclubstoricoconti.it](http://www.motoclubstoricoconti.it)

Si ringrazia Marcello Monari per aver messo a disposizione la CM 125 del servizio.



di Mauro Galli





## Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

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

#### *Cari amici Lambrettisti*

molte le novità di questo primo periodo dell'anno che mi rivede confermato per la terza volta alla presidenza di questo MERAVIGLIOSO Lambretta Club Emilia Romagna. Vi ringrazio tutti per la fiducia che avete riposto nella mia persona e mi impegno a mantenere nel Club i principi del Grande CESARE (pur sapendo di non averne né il carisma né le qualità).

In questo spirito, sulla base di unire più che dividere, abbiamo riaperto un dialogo con il Lambretta Club d'Italia. Ci siamo presi un periodo di prova per una valutazione sulle condizioni opportune ad una riadesione nazionale. Sarete poi voi Soci del LCER a prendere la decisione finale.

Scaldiamo i motori delle nostre lambrette e via per incontrarci sereni e felici per le strade del mondo.

Nella foto: Guglielmo Guidi giovane Lambrettista



## VITA DA CLUB

### Rally Trieste-Istambul

Accadde il 30 maggio 1962, al primo giorno del Rally Trieste Istanbul.

Durante il controllo passaporti, al confine con la Jugoslavia, viene fermata una Lambrettista di Bolzano perché priva dei documenti. Suo malgrado la colonna parte senza la signora a cui non resta che tornare a casa alla "ricerca del passaporto perduto".

Arrivati a Lubiana per la pausa pranzo, l'organizzazione intercetta l'amico Guidi a cui chiede l'impresa di recuperare la Lambretta della sfortunata collega di viaggio, ancora ferma al confine. Guidi si rende subito disponibile, ed in sella alla sua Lambretta TV3 175cc, trasporta un secondo centauro in quel di Trieste per compiere il recupero del mezzo (il tutto scortati dalla polizia Jugoslava). Rientrati in Italia non si perde tempo e subito si riparte con direzione Zagabria, per raggiungere il resto della colonna.

Stanco e con alle spalle diverse centinaia di Km, Guidi giunge così a destinazione con la Lambretta della sfortunata signora che nel frattempo aveva recuperato il passaporto.

Il Rally era salvo..... in un angolo della mostra è stato ricostruito il posto di dogana con tre manichini e un cartel-

lo che spiega questa mia avventura. Un'unica cosa mancava in mostra il trofeo (vedi foto) che per un disguido non ho potuto portare.



di Paolo Costigliola



# E' l'ora della Lambretta



Il Lambretta Club Friuli ha realizzato una mostra, "E' l'ora della Lambretta", che si è tenuta presso i locali della provincia di Pordenone, denominati "ex cinema Garibaldi" dal 31 gennaio al 15 febbraio.

I numerosi visitatori hanno infatti ammirato un'esposizione i mezzi più rappresentativi della produzione innocenti e circa 100 quadri, tra stampe dell'epoca, foto e disegni originali in collaborazione con il museo scooter & Lambretta di Milano.

Si ringrazia in particolar modo Vittorio Tessera, che per l'occasione ha concesso in esposizione la Lambretta di Jayne Mansfield, testimonial del brand Lambretta morta prematuramente nel 1967 a soli 34 anni. Lo scopo è stato quello di ripercorre la parabola di un marchio che è ancor oggi nei cuori non solo degli italiani, ma anche di molti appassionati in tutto il mondo: prodotta anche in altri paesi come Argentina, India, Spagna, e Cile, è un fenomeno di massa. Tutto ebbe inizio nel 1947, quando Innocenti presentò il primo modello di lambretta sul mercato delle due ruote con questo messaggio: "E' l'ora della Lambretta".

Questo mentre nel quartiere di Lambrate, nella riconvertita fabbrica che inizialmente era dedicata alla produzione di tubazioni d'acciaio senza giunti - tubi innocenti, si stava lavorando alla produzione del rivoluzionario scooter.

Il primo modello immesso sul mercato con il nome Lambretta, modello A, fu progettato dagli ingegneri Pier Luigi Torre (progettista dei motori dell'idrovolante Savoia-Marchetti S55A della trasvolata atlantica di Italo Balbo) e Cesare Pallavicino (ex direttore tecnico, prima della Breda e poi della Caproni).

Nasce così il mito Lambretta

La produzione degli scooter cresce di anno in anno, con modelli sempre diversi nelle linee e nei colori. La Lambretta si dimostra presto un mezzo affidabile per il lavoro e, perché no, il tempo libero, come mostrano i cinegiornali dell'epoca. Quante volte abbiamo visto immagini in bianco e nero con intere famiglie in viaggio su di una lambretta? Ma ahimè, la crisi per la fabbrica di Lambrate si presenta a metà degli anni sessanta: il boom economico porta ad una forte contrazione della richiesta degli scooter a favore dell'automobile, ormai alla portata di tutti. La strategia commerciale della Innocenti por-

ta così ad una decisione amara: puntare sulle automobili e chiudere la produzione degli scooter. Nel 1971 la mitica Lambretta DL "macchia nera" diventa così, suo malgrado, il simbolo della parabola discendente di un marchio che tutti portiamo ancor oggi nel cuore.

Per l'occasione è stata allestita una piccola sala per la proiezione di un documentario in collaborazione con l'istituto Luce (archivio storico).





Una panoramica della mostra organizzata dal Lambretta Club Friuli di Pordenone, ricca di diorami.

A sinistra, ▶ una veduta parziale di uno di questi.



## TROFEO INTERCLUB Emilia Romagna 2015 Scooter & Scooter

24 Maggio  
Tel. 051.735249

25 Giugno  
Tel. 335.6708264

Lambretta  
Tel. 335.309857

MICRO  
Tel. 335.6840574

Anche nel 2015 il Team San Luca, il LCER, il Motoclub Bartolini ed il Moto Club Micro daranno vita alla manifestazione con quattro gare di regolarità per scooter. Info: [www.teamsanluca.it](http://www.teamsanluca.it) - [www.lcer.it](http://www.lcer.it)



## Motori Minarelli: 12 record ancora imbattuti



di Mauro Galli



nelle gare in salita e nelle gimcana. Nella scuderia Minarelli hanno militato piloti quali: Giuseppe Ascareggi, Pier Paolo Bianchi, Otello Buscherini, Piero Cava, Fausto Gresini, Angel Nieto, Loris Reggiani, Paolo Sottili, Angelo Tenconi, Arteno Venturi. Davvero invidiabile il palmares dell'Azienda: 2 Titoli Mondiali piloti, 4 Titoli Mondiali Costruttori, 1 Campionato Europeo Velocità, 1 Campionato Italiano Velocità Cadetti, numerosi Cam-

pionati Italiani della Montagna e di Gimcana... e diversi Record Mondiali di Velocità di cui 12 ancora imbattuti!

I mezzi da Competizione e da Record di proprietà della Famiglia Minarelli sono esposti in una sala, a loro completamente dedicata, presso il Museo Yamaha della Collezione Poggi a Villanova di Castenaso.

[www.minarelli.com](http://www.minarelli.com)

[www.collezionemotopoggi.com](http://www.collezionemotopoggi.com)

La storia del motorismo emiliano è piena di eccellenze, la Motori Minarelli di Calderara di Reno è una di queste.

La casa fondata nel 1956 da Vittorio Minarelli nasce come seguito della FBM dove, congiuntamente col socio Franco Morini, producevano ciclomotori e motocicli leggeri. Dalla loro divisione nacquero 2 delle maggiori fabbriche di motori a livello nazionale: la Motori Minarelli e la Franco Morini Motori. La Minarelli (prima denominazione sociale: Fabbrica Bolognese Minarelli) ha praticamente fornito molte delle più attive Aziende nazionali ed estere costruttrici di ciclomotori e piccoli mezzi agricoli durante i suoi 60 anni di vita. Dal 2002 è diventata di proprietà della Yamaha Motor Co. Ltd.

Non solo motori sono stati prodotti dalla Minarelli, l'Azienda ha svolto una intensissima attività nel motomondiale, nel campionato europeo, nei record di velocità,





◀ Quasi 50 anni dividono le foto del quadro scattata a Monza 19 novembre 1966 e quella che ritrae Piero Cava vicino al "suo" mezzo dei Record del 1971.

Interessantissimi i racconti di Cava ricchi di particolari ed aneddoti...  
*"di quando costruivano e guidavano quei mezzi per pura passione senza ingaggi o altro"*; altre generazioni di piloti!



▼ Minarelli 100 cc Record.



▲ Minarelli 175 cc Record, mezzo che ha conquistato 4 Primati Mondiali tuttora imbattuti