

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

LEGGI A PAG. 32
LE TUE OPPORTUNITÀ
DI ABBONAMENTO



Notizie dai **Lambretta** Club

Periodico - Anno 4 - n. 18 - settembre 2013 - In edicola nel mese di febbraio • aprile • giugno • settembre • dicembre • Spedizione in abbonamento postale

curiosità



di Alessandro Pisacane

La Lambretta coi doppi comandi: un'esclusiva inglese

Lambretta Concessionaires, l'importatore dello scooter Innocenti in terra di Albione, nel 1960 introdusse la Lambretta coi doppi comandi.

Non fu un'esigenza dettata dal mercato ma dalla necessità di far fronte ai numerosi incidenti stradali che accadevano sulle strade inglesi, con numerose vittime, a cui bisognava porre un rimedio.

Al Salone del Motociclo di Earls

Court (Londra) sia Piaggio sia Innocenti presentarono le loro rispettive versioni di scooter 125cc con i doppi comandi per venire incontro alla nuova legislazione inglese, che introduceva la possibilità che i principianti prendessero lezioni di guida insieme all'istruttore sullo stesso scooter. La previsione era che i rivenditori acquistassero uno stock di questi mezzi per poter poi trovare potenziali acquirenti

all'interno delle numerose scuole guida presenti sul suolo britannico. Sfortunatamente ben pochi rivenditori furono entusiasti di questa idea, soprattutto per gli alti costi del mezzo, difficilmente ammortizzabili. L'utilizzatore principale di questi scooters fu il RAC (Royal Automobile Club) che gestiva molte scuole guida per scooter.

Gli scooters erano, più precisamente, lambrette LI 2°



▶ 150 e 3° serie 125, dotate di un doppio manubrio, il secondo dei quali era posto immediatamente dietro il sellino anteriore. Questo rendeva la guida del pilota molto scomoda, perché non si poteva stare altro che rigidamente dritti, mentre l'istruttore, appollaiato dietro, aveva le gambe direttamente sotto il manubrio e si trovava costretto a piegarsi sui comandi per raggiungere la frizione e la leva del freno. Per fortuna anche l'istruttore aveva un bottone di spegnimento posto vicino alla manopola destra del manubrio. Freno, frizione e spegnimento erano alimentati da altrettanti cavi che fuoriuscivano da fori ricavati sulla carrozzeria, lateralmente al manubrio; non era presente l'acceleratore né un secondo pedale del freno ma l'effetto frenante era "tosto", con un maggiore effetto leva sul braccio del freno posteriore, che risultava più esteso di quello di serie.

Il manubrio del "passeggero" era costituito da un piatto metallico imbullonato sulla scocca, in mezzo ai due sellini; da questo piatto partiva un tubo cromato, saldato al piatto, che saliva diritto fino ad un morsetto che fissava le due ali del manubrio di stile ciclistico.

Non si sa quante di queste lambrette siano state prodotte né quante ne rimangono. Fu un tentativo decisamente originale di migliorare le capacità di guida degli scooteristi inglesi ma sembra che, paradossalmente, facesse paura sia agli istruttori, sia ai principianti.



E AUTOFFICINA
CANOSSINI ERO

Riparazioni meccaniche auto d'Epoca

Auto sostitutiva gratuita

Soccorso stradale

Bollino Blu

Riparazione auto senza patente

Rimappatura personalizzata centraline elettroniche

Servizio collaudo



Via D. Ricardo, 4/E - Casale di Rivalta - Tel. 0522 569000

R Reggio
Revisioni

REVISIONI DI:

- AUTOVETTURE
- AUTOCARRI fino a 35 qli.
- MOTO - CICLOMOTORI
- RINNOVO PATENTI

Via Disraeli, 12
Pieve Modolena (RE)
Per appuntamento
tel. 0522 934046

Via Sicilia, 9
Ospizio (RE)
Per appuntamento
tel. 0522 334934

NUOVA SEDE

Via Guareschi, 15
Bagno (Rubiera)
Per appuntamento
tel. 0522 1845974

www.reggiorevisioni.it

Presentandosi presso le nostre officine con questo giornale, si avrà diritto ad uno sconto del 10% sulla tariffa di revisione di autoveicoli.

NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB



Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

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

Cari amici lambrettisti, anche quest'anno ho avuto il piacere di viaggiare con voi e vivere 10 giorni fantastici al Jamboree ad Avignone. Nonostante qualche tentativo maldestro per ostacolare la nostra partecipazione all'interno del Camping, il presidente Bo Martin e la calma determinata del mio vice Mauro Galli hanno appianato il tutto.

Ci hanno raggiunto al Camping, il giorno dopo il nostro arrivo, con due superlambrette, Giancarlo Valla e Luca Gianaroli, che hanno poi proseguito alla volta di CAPO NORD: lì, sul palo di Capo Nord hanno lasciato l'emblema del WORLD LAMBRETTA CLUB. Sale così a 6 il numero dei lambrettisti del L.C.E.R. che nel corso di questi anni hanno portato il nostro vessillo a Capo Nord: Cesare Battaglini con una lambretta F; Giancarlo Nanni per la prima volta da solo con la sua LI 150 prima serie "L'ammiraglia", e una seconda volta sempre con

la stessa lambretta ma in compagnia di suo nipote con una special 125cc; per finire quest'anno Giancarlo Valla e Luca Gianaroli.

Abbiamo inviato anche quest'anno una delegazione al Raduno del Brallo, punto di confine fra le regioni Lombardia, Piemonte, Liguria ed Emilia Romagna: posto bellissimo che sicuramente nel 2014 sarà meta di un raduno di più giorni fra i quattro Club Regionali.

Il Raduno nazionale di Montepiano si è confermato evento principale, per la felice ubicazione, per il programma su 3 giorni, oltre che per la scelta della data.

Alto gradimento sta incontrando anche la nuova formula dei raduni fra Club Motociclistici con gara di regolarità e trofeo.

A ottobre ci aspetta come di consueto il nostro amico Cesare.

Organigramma Lambretta Club Emilia Romagna 2013-2015

Presidente Guglielmo Guidi
Vicepresidente Mauro Galli

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

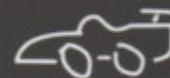
Incarichi di collaborazione del Consiglio Direttivo

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
Articoli Collezionismo	Paolo Costigliola, Mauro Galli, 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

Mod...uno stile di vita in Lambretta



di Andrea Mezzini

Gli anni '60 del secolo scorso sono stati un decennio che, ha detta di molti storici hanno rivoluzionato la vita e la società sotto molteplici aspetti, sono stati un decennio in cui l'arte, la musica, l'abbigliamento, l'architettura, il design, hanno toccato livelli di creatività ed originalità mai più eguagliati. Sono stati anni davvero "intensi", le mode e il conseguente stile di vita cambiavano in pochi mesi, se non settimane, la musica era in continua evoluzione, trasmutava e si trasformava in forme sempre diverse ed originali, nascevano nuovi balli, nuove sonorità provenienti dagli USA venivano importate nel vecchio continente e rivisitate o riadattate alle esigenze di una nuova generazione di teenagers, che per la prima volta dalla fine della Seconda Guerra Mondiale, aveva finalmente la possibilità di poter vivere una vita diversa da quella dei loro genitori.

Il boom economico aveva dato la possibilità a questi giovani di accedere a quei beni di consumo che precedentemente gli erano stati negati, erano diventati per l'establishment un nuovo soggetto economico.

In questo contesto generale, alla fine degli anni '50 in Gran Bretagna si sono formati gruppi di teenagers che, attratti dalla musica nera suonata nei Clubs frequentati dai GI's, i militari americani di stanza nelle basi britanniche, hanno cominciato a frequentarsi e a definirsi come "Modernisti".

Modernisti in quanto erano, per attitudine musicale, piuttosto che per la cura e il dettaglio nel look dell'abbigliamento davvero più "moderni", "avanti" rispetto ai loro coetanei del tempo.

Verso il 1962-63 questa nuova tendenza giovanile è esplosa in tutto il Regno Unito, in particolare nella zona di Londra... questi giovani teenagers cominciarono a definirsi e a riconoscersi come Mods!

Come già detto precedentemente, l'attenzione all'estetica, allo stile nell'abbigliamento, alla ricerca di sonorità quali il R&B ed il soul nero di importazione americana, hanno fatto sì che nascesse un po' ovunque negli anni successivi locali e clubs dove i Mods potevano ritrovarsi e divertirsi come a loro più piaceva.

Per muoversi e spostarsi liberamente dalle periferie al centro delle città dove si trovavano i Clubs e i locali "in", per i Mods ci fu la necessità di adottare un mezzo di trasporto autonomo, elegante e in qualche modo a prezzi accessibili che potesse adempiere a tale scopo.

Quale mezzo, elegante nella linea, che permetteva di non "sporcarsi" l'abbigliamento "buono", versatile e accessorabile quale lo scooter italiano? Fu così che Lambrette e Vespe diventarono per migliaia di Mods l'unico ed insostituibile mezzo di trasporto per raggiungere i Clubs del centro o le località di mare della costa sulla Manica negli scontri tra Mods e Rockers!

Non c'era una particolare propensione ad uno scooter piuttosto che ad un altro... Vespa e Lambretta erano equamente presenti, i modelli più "in" erano la GS 160 per la Vespa e la TV175 II Serie per la Lambretta.

Una peculiarità del tipico scooter Mod, era la customizzazione, verniciatura personalizzata, parti di carrozzeria cromate, specchietti e fari su parascudi cromati, perimetrali ed accessori in genere.

La rivalità con i "nemici" rockers, enfatizzata ad arte dai media inglesi del tempo, portò a numerosi scontri di massa nelle località di mare della costa sud inglese, noti i "riots" di Hastings, Clacton-on-Sea e Brighton nel 1964, in cui migliaia di Mods e rockers si scontrarono sulle spiagge di queste località, l'eco delle quali valicarono i confini della terra di Albione, giungendo anche in Italia.

Le vendite di Lambrette nella Gran Bretagna ebbero un'impennata tra il 1962 e il 1966 con l'avvento sul mercato britannico della Lambretta LI 3° serie e poco dopo con i modelli TV175 III Serie e il range delle Special.

Negli anni immediatamente successivi, ovvero tra il 1966 e il 1970 molti ex Mods della prima ondata hanno ingrossato le fila dei sempre più numerosi Lambretta Clubs ufficiali, impegnati tra l'altro ad innumerevoli attività "sportive" e "ricreative".

Negli anni Settanta, la passione per la Lambretta non è mai scemata in Gran Bretagna, a differenza del movimento

Mod che già verso la fine degli anni Sessanta ha subito diverse trasformazioni fino a quasi scomparire.

Una parte dei Mods all'inizio degli anni Settanta avrà un ruolo importante in quello che diventerà un movimento prettamente musicale definito "Northern Soul", relegato esclusivamente a solo alcune zone centrali e settentrionali della Gran Bretagna, da qui il nome appunto "Northern Soul" - il Soul del Nord, un genere di soul sempre Made in USA che veniva proposto da DJ's inglesi e che avevano un forte impatto sui teenagers di quegli anni.

La Lambretta non è mai scomparsa, anche in questo periodo si potevano vedere molti ragazzi in Lambretta davanti ai locali e ai clubs, gli stessi Lambretta Clubs inglesi, ha differenza di quelli italiani, che vennero "chiusi" nel 1971 in seguito alla chiusura dello stesso Lambretta Club d'Italia, continuarono imperterriti a sostenere la passione per la Lambretta con attività sportive piuttosto che con raduni nelle principali località di mare.



NOTIZIE DAI Lambretta CLUB

E' nel 1979 con l'uscita nei cinema di tutto il mondo del film di Quadrophenia di Frank Roddam che il movimento Mod vede una seconda rinascita, questa volta a livello planetario; in tutti i cosiddetti paesi "sviluppati" nascono comunità di Mods, dal Nord America a tutta l'Europa Occidentale, dal Giappone all'Australia, il movimento Mod assume sempre di più una connotazione di movimento trasversale. Centinaia di gruppi musicali nascono un po' ovunque e cominciano a diffondere le sonorità e la cultura mod.

Si ricominciano a cercare nei luoghi più disparati le nostre amate Lambrette e Vespe, per essere restaurate ed abbellite con gli stessi accessori, specchietti, fari, cromature ecc. degli anni Sessanta.

E' in questo momento storico, che anch'io alla fine degli anni Ottanta, vivendo a Londra, vengo per puro caso in contatto con questo incredibile mondo; rimango affascinato dalla musica Soul, R&B, Beat e soprattutto dagli splendidi e super accessoriati scooters parcheggiati fuori dal pub... è un colpo di fulmine!

Ero convinto che i Mods fossero una realtà unicamente inglese, quando rientrai in Italia, ero del tutto ignaro che potessero esserci Mods anche nel nostro paese. Con mio grande stupore venni a conoscenza che anche da noi esistevano i Mods!

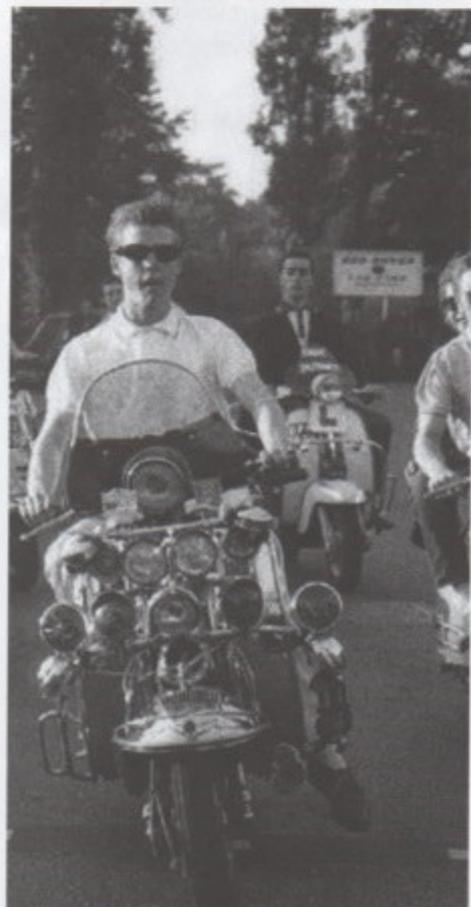
A Rimini già da qualche anno si teneva il più importante raduno Mod d'Italia,

centinaia e centinaia di Mods che con le loro Lambrette e Vespe cariche di "voglia di divertirsi" si ritrovavano in Piazzale Kennedy prima di andare ai locali delle serate.

Credetemi, non è per essere nostalgico, ma quelli sono stati i raduni più belli della mia vita! Già alla vigilia della partenza una certa adrenalina, una sensazione che è impossibile descrivere, la voglia di divertirsi, conoscere belle ragazze e vedere tutti gli amici che magari non vedi dall'anno prima, il viaggio in gruppo, 15-20 scooters carichi di bagagli, il cartello "Rimini" quando stai per entrare in città e sai che per quel weekend Rimini è solo dei Mods, bè non ci sono parole che possono spiegare cosa si prova!

La mia vita come Mod e Lambrettista continua tuttora, dopo oltre 25 anni di raduni, feste, scooter rallies, viaggi e raduni in Lambretta in mezzo mondo, e soprattutto continua anche nei momenti brutti che purtroppo nel percorso di vita di quasi ogni persona possono esserci; essere Mod per chi come me ci ha creduto e ci crede ancora, può essere quel valore aggiunto che in certi momenti difficili della vita possono farti "sopportare" meglio la tua condizione.

Andrea Mezzini



11 Agosto 2013

Marola (R.E.) invasa da Vespa e Lambretta

Marola è un piccolo insediamento di case, dove la borghesia reggiana si ritira per sfuggire il caldo torrido dell'estate, alla periferia di Carpineti altro luogo di villeggiatura, e sotto l'ombra della pietra di Bismantova, famosa anche per essere citata da Dante Alighieri nel suo poema.

La seconda domenica di Agosto, grazie alla pro Loco locale che si dà un gran daffare per mantenere alta l'attenzione sulla località con molteplici iniziative, Marola è stata invasa da vespe e lambrette che se pure senza pungiglione ronzavano come gli insetti avvolgendo il paesaggio in una fitta nebbia di colore azzurrognolo.

Ben oltre 200 i partecipanti al raduno, fra Vespa, Lambretta e altri motocicli di tutte le marche, comprese alcune auto. Chi singolarmente e



10/08/2013 1



10/08/2013 15:57

chi in coppia con l'amico o la ragazza, tutti giovani, che hanno contribuito a rendere ancora più festosa e colorata la manifestazione.

Dopo le iscrizioni tutti in sella per un giro turistico nel territorio con la disposizione, da parte degli organizzatori di marciare lentamente e in ordine. Ma chi ci crede? Dopo poche sgasate gli scooter disegnano un variopinto serpentone lungo la strada che porta al capoluogo Carpineti salutati festosamente da abitanti e villeggianti.

Dopo una breve sosta per l'aperitivo presso la Trattoria "La Svolta" si rientra a Marola, dove si è tenuta, la premiazione dei partecipanti, e parcheggiati i mezzi, si va tutti alla sede della Pro Loco per il rituale pranzo.

Nel pomeriggio possibilità, per chi lo voleva, di fare una passeggiata per i boschi di Marola, ricchi di secolari piante di castagno, con visita ai "metati", capanni dove venivano essicate e sbucciate le castagne. Forse qualcuno lo fa ancora.



ENNE PI

s.n.c. di PERTMER NICOLO' e C.

targhe d'epoca e decorative

Visita il nostro sito internet:
www.targheetarghe.it



Via Vienna, 28 - Zona Ind. sett. D
38014 Spini di Gardolo (TN)
Tel. 0461 991631 - Fax 0461 956831
Cell. 339 1045787 - 340 2209880
E-mail: pertmer2002@yahoo.it



ASSICURAZIONI

- AUTO STORICHE
- ASSICURAZIONI SULLA VITA
- INVESTIMENTI
- PENSIONI
- RC AUTO
- INCENDIO
- FURTO
- INFORTUNI
- RESPONSABILITÀ CIVILE
- MALATTIE
- TECNOLOGICI
- GRANDINE
- TUTELA GIUDIZIARIA

FERRARI ASSICURAZIONI

Agenzia Generale

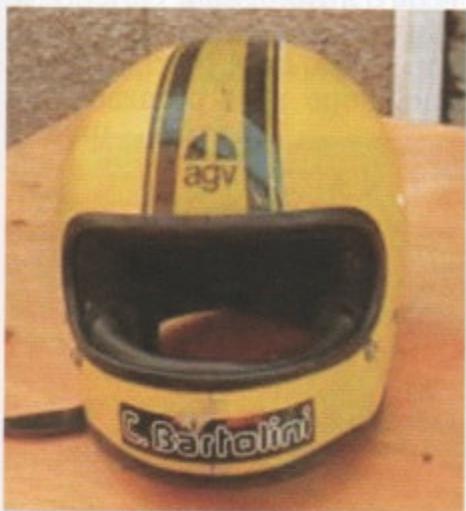
Via C. Battisti, 2 - 42020 BARCO (RE)
Tel. 0522 875154 - Fax 0522 243007

ag4005@axa-agenzie.it - www.axa-agenzie.it

Cesarino Bartolini



di Guglielmo Guidi



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 i momenti di gioia e dolori, che solo la moto ti può dare (donne e motori, gioie e dolori). Cercherò di trasmettere, attraverso questa serie di articoli e al di là dei risultati di gara, la bellezza interiore di ognuno di loro, la loro vita in famiglia, la caparbieta che li distingueva e la mia fortuna di essere stato loro amico.

Fin dalla giovane età era stato attratto dalla meccanica, per cui, dopo alcuni anni di frequenza nella scuola professionale Aldini Valeriani di Bologna e una ulteriore esperienza come dipendente presso l'officina meccanica Vittoria e la ditta Cimatti biciclette, si mette in proprio con un collega ad assemblare biciclette e a smontare e rimontare le prime motociclette (...)

Negli anni cinquanta inizia la sua carriera motociclistica con una Gilera 150 cc dimostrazione, (pagata con cambiali). Nel 1952 il suo primo Motogiro, si reca pochi giorni prima della partenza ad Arcore con la stessa moto e comincia un rapporto di collaborazione che durerà per anni con i meccanici della Gilera.

Cesarino rodava le Saturno

500 cc dei corridori ufficiali e i meccanici mettevano a punto la sua moto (qualche pezzo nuovo, qualche elaborazione in più e qualche copertone nuovo).

Nei primi tre anni fra Motogiro e Milano-Taranto sono più i ritiri che gli arrivi.

La sua preparazione alle gare non era certo delle migliori. La settimana prima di ogni gara doppie ore da passare a lavorare in officina: per i clienti e per la sua moto; non disponendo poi di alcun mezzo di trasporto, raggiungeva la partenza con la moto stessa; si aggiungeva anche lo sforzo rappresentato dal sovrappeso dei suoi 95 kg, da qui il soprannome scherzoso di "MASTELLONE" datogli dal dott. Jannini della Gilera, con riferimento dialettale al grosso recipiente in legno usato dalle



Cesarino Bartolini - Milano Taranto su Gilera 175

personaggi leggendari



nostre lavandaie.

Nel 1954 cambia moto (la nuova Gilera 175cc dimostrazione) e termina il motogiro al 26° posto; mentre alla Milano-Taranto con la stessa moto si ferma per guasto meccanico a Riano Irpino, finisce a spinta la ripida salita e, scendendo poi a motore spento fino dal concessionario Gilera di Foggia. Da qui, riparata la moto in qualche giorno, ritor-

casioni, conoscendo già il suo passato, non mi meravigliai quando, prima di cominciare la tortuosa salita che da Avellino porta a Riano Irpino, ci fermammo sul ciglio della strada per qualche scongiuro (...)

Nel 1957 Cesarino allarga la sua officina in Punto Vendita Lambretta come sub agente della concessionaria C.I.S.A. di Bologna e comincia a correre con le lambrette; vince

slalom. Quella volta mi piazzai 5° assoluto davanti a lui (grande fu il merito del mio sciatore che si classificò primo).

In quegli anni compra dalla concessionaria CISA la Fiat 600cc con carrello per il trasporto moto. La utilizza il martedì di ogni settimana per venire a Bologna e caricare le lambrette e i ricambi. Come suo solito, quel giorno di giugno, dopo aver pranzato con

amici meccanici e aver caricato sul carrello al centro una lambretta 150 LI, parte per rientrare a Savigno. Il sole picchia, il caldo è insopportabile. Le strade fino a Bazzano sono dritte e asfaltate e il piede preme gagliardo sul pedale del gas. Alla Bersagliera la strada è tutta una curva in salita e per giunta polverosa e inghiaiata: su queste strade Cesarino è imbattibile.

Dopo alcune curve dà uno



Partenza della gara finale di Campionato Italiano in Sicilia - Nel 1961 Cesarino vince la finale di campionato italiano a Palermo

nava a Savigno nel minor tempo possibile.

Nel 1955 con la sua 175 si classifica 17° assoluto al Motogiro e di nuovo rompe alla Milano-Taranto durante la discesa che da Riano Irpino scende a Foggia (peccato perché al suo passaggio ad Avellino gli avevano comunicato che era primo di categoria). (...)

Molti anni dopo, Io, Cesarino e Di Piazza corremmo la Milano-Taranto Lambrettistica per i colori del Lambretta Club Bologna, vincendola per ben due volte. In entrambe le oc-

per almeno due anni il "Trofeo Acqua Cerelia", una bellissima gara di gincana cross sul crinale e sul pratone delle Fonti Acqua Cerelia.

Lo incontro come avversario da battere alla seconda motosciatoria. Nella prima aveva usato un Morini regolarità. Alla motosciatoria si partiva da Bologna in zona funivia per arrivare fra strade sterrate e coperte di neve ghiacciata fino alle piste da sci del Corno alle Scale: qui uno sciatore, abbinato per sorteggio, completava la corsa attraverso la gara di

sguardo allo specchietto retrovisore e alla sua vista dal piccolo vetro posteriore, in un nuvolò di polvere, intravede una lambretta che tenta di seguirlo, anzi di sorpassarlo. (Mi immagino il suo pensiero!) "Chi sarà quel matto che vuole battermi sul mio terreno?! Curva dopo curva si aumenta la velocità e si innesta una vera e propria sfida, fin quando dopo Zappolino la 600 slitta sul ghiaino e vola dritta in un prato. Cesarino esce dalla vettura e si precipita verso il lambrettista per soccorrerlo. Sorpresa:

personaggi leggendari

correva per battere se stesso! La lambretta che lo inseguiva non era altro che quella caricata sul carrello a Bologna! (Quante bevute, in cantina da lui, mi sono fatto per mantenere il segreto!)

Già, la cantina di Cesarino. È tuttora un tempio: qui si festeggiava ogni rientro dalle gare, qualunque fosse stato il risultato; di qui sono passati



Corno delle Scale (BO) - Cesarino Bartolini alla Motosciatoria

“brocchi e campioni”, “vincitori e vinti”.

Si scendevano tre gradini in pietra un po' usurata dal tempo; un muretto a mo' di anfiteatro fungeva da sedile per tutti. Al soffitto a volte, in pietra ad archetti, appesi in ordine di stagionatura una miriade di salamini, coppe di testa, prosciutti, e ogni ben di Dio che si potesse insaccare. Alle pareti, poste in buon ordine, bottiglie di vino a volontà: non chiedetemi di che qualità fossero, di certo sempre molto buono. Le poche etichette si riferivano a chi gli aveva fornito il vino; in una partita stava scritto: “riparato motocarro”. Per me, era un buon Barbera!

Qui, alla fine della seconda Milano-Taranto vinta da noi, ci giocammo una due giorni con la squadra del Lambretta Club Spagna. Entrammo nel “tempio” alle 16 di giovedì per uscirne il venerdì alle 14: la squadra Spagnola, capitanata

da Estevil, ne usciva sconfitta (...).

Nel 1961 Cesarino vince la finale di campionato italiano a Palermo in squadra con Zanna e Fava tutti e due di Savigno; poi, dal 1961 al 1967 la squadra del Lambretta Club Bologna (BARTOLINI - GUIDI - DI PIAZZA) vince la gara dei passi Dolomitici, il trofeo della piccola e grande Sila, la prima e la seconda Milano-Taranto, correndo prima con la 175 TV e poi con le 200 SX preparate dalla Innocenti.

Cesarino nel 1967 si classifica 2° di categoria al primo motogiro con la Lambretta 200 SX.

Nel 1968 corre il motogiro con la 150 DL e si classifica 3° di categoria. Nello stesso anno con la 200 SX vince all'Isola di Man la prima prova di velocità delle 400 miglia ed è insignito della GOLD CUP di “maestro di scooter” per le molte vittorie nelle prove a cui ha partecipato.

Nel 1969 con i colori della 200 bianco-blu all'inglese, Lambretta verniciata dal figlio Andrea, e con il n. 311 si classifica 3° al motogiro. Sempre nel 1969 replica la sua partecipazione all'Isola di Man con una Lambretta 150 DL modificata con forcella e freno a disco della SX, ripetendo i successi del precedente anno.

Mi piace ricordare Cesarino durante le corse: il suo piegarsi

ad uovo non tanto per essere più aerodinamico ma per ascoltare, sentire il motore. Si apriva un dialogo fra lui e la strada, fra lui e il mezzo: “Questo inghiaiato è mio”, “Questa è una curva a radicchio: cala motore e apri in curva”, “Vai al massimo motore, poi nella discesa ti faccio riposare”...

Non ho mai saputo se ritenerlo migliore come corridore o come meccanico. Di certo “il meglio” lo è stato come Uomo e come grande Amico.

Gli anni passano. La Innocenti chiude gli stabilimenti, e Cesarino coadiuvato dai suoi figli ANDREA, MAGDA, MIRELLA dal 12 giugno 1988, compleanno di Cesare Battaglini, organizza ogni anno per tutti i Lambrettisti il Lambretta Day. È un successo che ancora si ripete ogni anno nel nome di Cesarino.



www.scooterthefero.com
 +39 . 340 86 84 556
 ricambi originali
 consulenza on-line
 elaborazioni
goditi il viaggio
 RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA





