

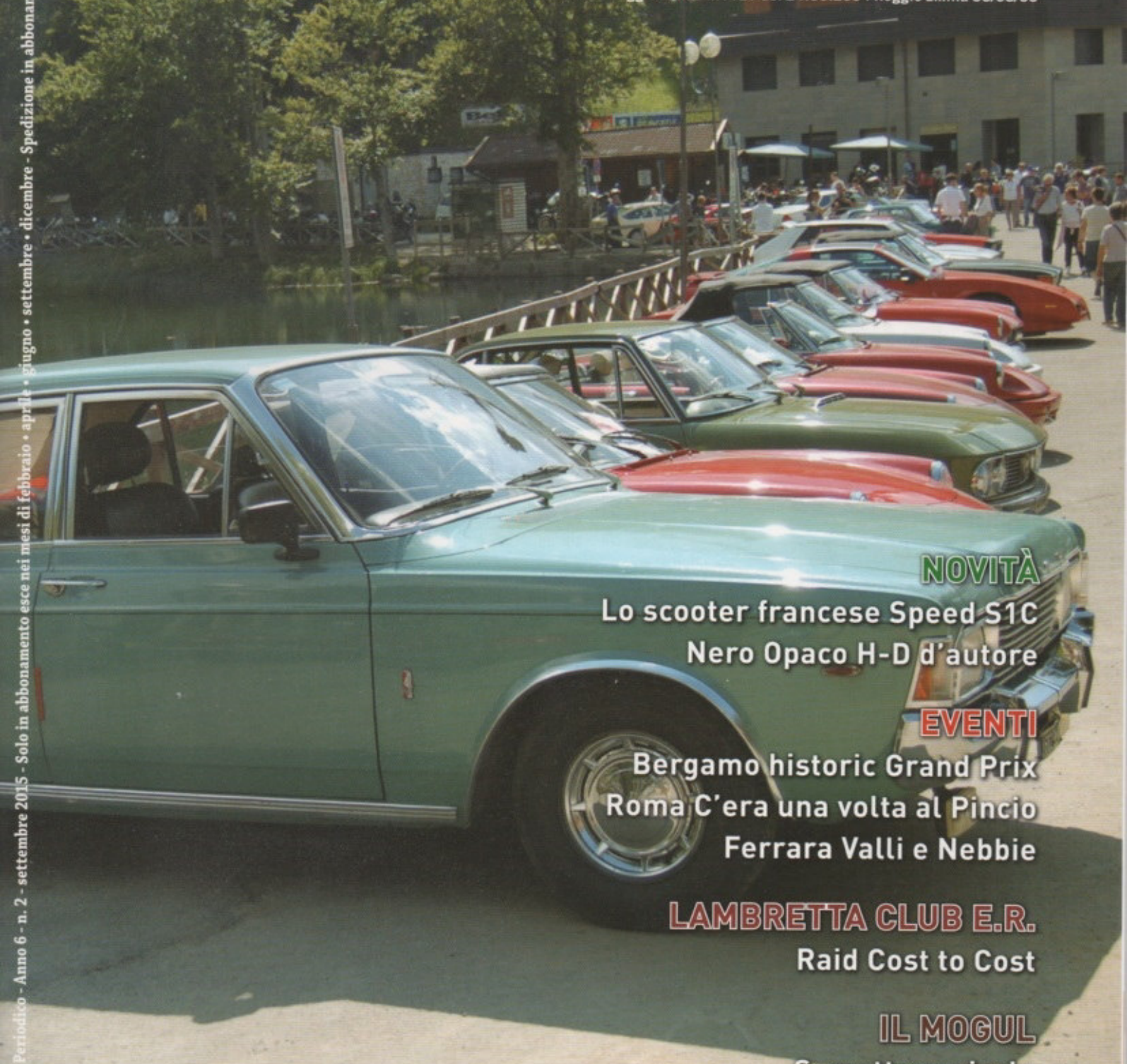
# collezionismo

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

Periodico - Anno 6 - n. 2 - settembre 2015 - Solo in abbonamento esce nei mesi di febbraio • aprile • giugno • settembre • dicembre - Spedizione in abbonamento postale



## NOVITÀ

Lo scooter francese Speed S1C  
Nero Opaco H-D d'autore

## EVENTI

Bergamo historic Grand Prix  
Roma C'era una volta al Pincio  
Ferrara Valli e Nebbie

## LAMBRETTA CLUB E.R.

Raid Cost to Cost

## IL MOGUL

Sametto agricolo

# Le scooter léger Speed S1C



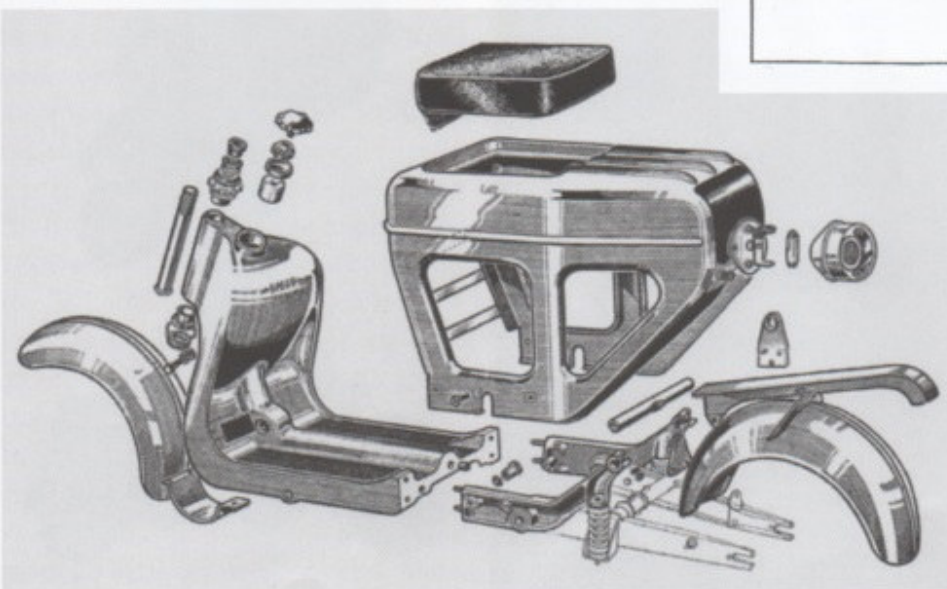
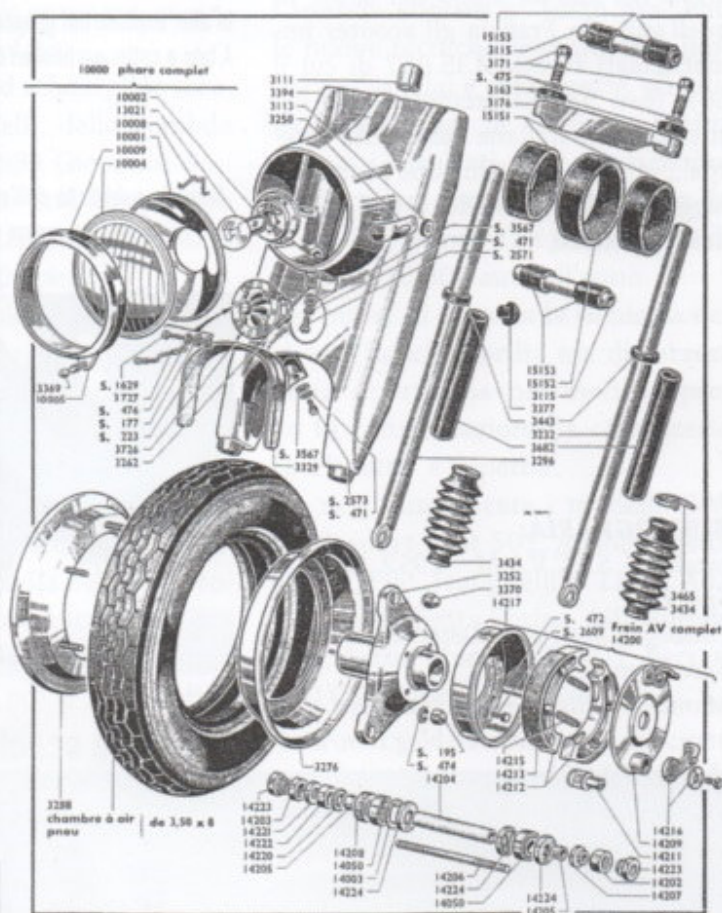
di Mauro Galli

con telaio in lega leggera, come l'italiano Formichino RUMI che arriverà 4 anni dopo.

Nel panorama dei veicoli a due ruote costruiti in Francia possiamo trovare diversi scooter.

Lo Scooter Speed S1C costruito dalla ditta Mors e commercializzato dalla S.I.C.V.A.M. (Société Industrielle de Construction de Véhicules à Moteurs) di Parigi, è senz'altro degno di nota nonostante non abbia raggiunto elevati quantitativi di produzione. L'appellativo di "scooter léger" era veramente appropriato perché, grazie alle fusioni in Alpac utilizzate per realizzare le parti del telaio e della carrozzeria, imbullonate tra loro, il peso finale del veicolo era circa 60 kg!

Lo scooter fu presentato in anteprima alla stampa nel 1949, il modello quasi definitivo venne esposto alla fiera di Parigi del 1950 e la produzione cominciò l'anno successivo. Il modello Speed S1C aveva un motore a 2 tempi di 115 cc (SAGGIO 54 mm, corsa 50 mm), potenza 3,8 cv, alimentazione a miscela olio-benzina al 6% a cui provvedeva un carburatore Gurtner R15 e cambio a 2 marce comandato da 2 leve poste sulla pedana ed azionabili dal conducente coi talloni. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio, accensione tramite a volano magnete (NOVI o SAFI) con impianto elettrico a 12 volt. Il manubrio era diviso in due parti ampiamente registrabili per adattarlo alle esigenze del pilota. Il reparto ruote, costituito da

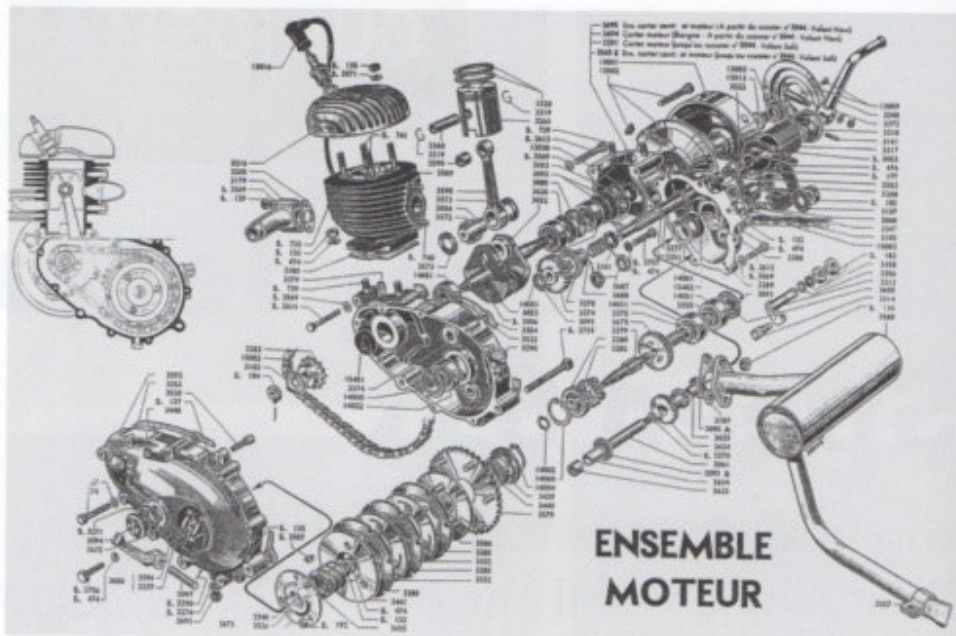


piccoli pneumatici 3,5"x8", era dotato di freni a tamburo da 120 mm di diametro. Il telaio era completamente elastico con sospensione anteriore telescopica ad utilizzo di anelli elastici Neimann e forcellone oscillante posteriore affidato alle tradizionali molle a compressione. Il mezzo era fornito di serie con solo il sedile anteriore, quello del passeggero era un optional a richiesta così come il parabrezza ed i pannelli in rete di chiusura del vano motore, tutti fornibili direttamente dalla casa costruttrice. ►

► Lo scooter destinato ad un pubblico giovane, con riferimenti specifici nelle pubblicità alle utenze femminili, era però poco performante come prestazioni e si adattava prevalentemente ad un uso urbano.

Nel 1953 ne venne allestita una nuova versione con motore da 125 cc e cambio a tre marce che assunse il nome di "Parigi Nizza" a sottolinearne le diverse prestazioni. Nel 1955 la Mors, non più interessata alla produzione, cedette lo scooter alla Alcyon che continuò a produrre la versione "Parigi Nizza" fino al 1958.

I numeri di produzione non sono mai stati consistenti: 540 esemplari nel 1951, 1.835 nel 1952, 1.520 nel 1953, 2.125 nel 1954 e 1.055 nel 1955. In quell'anno in Francia gli scooter immatricolati furono 135.657 di cui il 66% (ben 93.653 esemplari) era costituito dalle italiane Lambretta e Vespa... mentre la produzione Mors non raggiunse quota 1% del totale nazionale registrato.



In alto: esploso del gruppo termico.

A lato e sotto: particolari del telaio fuso in Alpac.



Sotto: le pubblicità dell'epoca esaltano soprattutto il basso costo del mezzo e la possibilità di averlo a credito.



#### BIBLIOGRAFIA:

catalogo S.I.C.V.A.M. 1952 *Scoter Speed*

*Catalogue des Pièces Détachées Scooter Speed Type S1C*

*Manuel d'utilisatuer Scooter Speed*

<http://zhumoriste.over-blog.com/article-speed-115-le-scooter-qui-avait-presque-tout-d-un-grand-113887948.html>

Si ringrazia Renato Belletti proprietario dello Scooter utilizzato per il servizio.





## Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

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

### *Cari amici Lambrettisti*

mi scuso se in questi ultimi mesi non sono potuto essere con voi nelle varie manifestazioni in giro per il mondo. Sono comunque sempre con voi mentalmente per seguire le vostre grandi avventure lambrettistiche.

Colgo l'occasione per ringraziare tutti quelli che in qualsiasi forma rendono grande il nostro club.

Un particolare ringraziamento al nostro webmaster che passa il testimone, dopo un bellissimo periodo, pieno di ogni sentimento nel gestire il sito portandolo ad essere

uno dei più seguiti in campo lambrettistico. Un grazie di cuore da parte mia e di tutti i soci del LCER.

E come sempre un sereno saluto a tutti voi per un'estate in LAMBRETТА per le strade del mondo.

**Si ricorda l'appuntamento dell'11 ottobre 2015  
Back to Cesare - Schivenoglia (MN)**

## VITA DA CLUB

# Road to Elba 2015

Il viaggio parte giovedì mattina quando Alex bussa alla mia porta all'alba, si va diretti a prendere Giuse che ci aspetta qualche km più avanti; direzione Forlì dove ci aspettano Krusty, Matteo B e Le roi Maio. Si riparte spediti verso la Futa per recuperare Donato, Milo e Antonio. Un po' di cazzeggio go-liardico insieme all'amico Claudio che con la sua lambretta

è venuto da Bologna per augurarci buon

viaggio, ci si ferma nel baretto del passo della Futa per un brindisi di buon viaggio sperando che il tempo tenga e la buona sorte la faccia da padrona.

La legge di Murphy paradossalmente la fa da padrona e il primo acquazzone piomba sulle nostre teste, abbigliamento da pioggia e via direzione Pontassieve con in mente il nostro obiettivo: Piombino. Si viaggia con nuvole minacciose che ci seguono ed altre che ci an-



di Christian Gentilini

ticipano facendoci trovare strade di collina impregnate d'acqua con effetto saponetta che quando sono da affrontare con le famose 3.50-10, in dotazione, ad ogni curva si spargono santini a iosa.

In questi momenti nella solitudine del proprio casco si incomincia un rito che ognuno interpreta a suo modo, io personalmente ▶



► instaurò un dialogo con la mia lambretta e senza scendere nei particolari posso confidarvi che a suo modo mi risponde.

Non vorrei sembrare uno che soffre di disturbi mentali ma noi lambrettisti non consideriamo il nostro mezzo una "macchina" fine a se stessa, per noi è come se fosse un essere vivente da coccolare da curare da accudire da fotografare e da esibire.

Ritornando a noi il viaggio prosegue passando per Figlie Valdarno dove ci si ferma per pranzo sotto uno dei pochi sprazzi di sole. Ottimo pranzetto e puntualmente altro temporale.

Si riparte accompagnati da una costante pioggerella fastidiosa e insidiosa, il viaggio prosegue a rilento la media è bassissima e il serpente di lambrette si allunga sempre di più; i problemi aumentano quando causa un'incomprensione un gruppetto gira a sinistra direzione Montevarchi e l'altro verso destra direzione Greve in Chianti. Visto che siamo le Teste Cromate di nome e di fatto chiudiamo il problema riagganciandoci a Gaiole in Chianti... tutto ok e rispunta pure il sole, si rifà il pieno e si riparte tutti insieme verso Poggibonsi e Volterra dove i diversi acquazzoni intervallati dal sole e il traffico lentissimo ci portano a pensare di non riuscire a prendere il traghetto già prenotato per le 20.00.

Detto fatto!

Terminale marmitta di Antonio decide che è ora di abbandonare il mezzo, sosta per cercare di risolvere ma si decide di continuare così; i mezzi cominciano ad essere stanchi ed alcuni mostrano qualche sintomo premonitore.

Finalmente dopo diverse peripezie acquazzoni vari si imbecca la strada per Piombino ma il buio incombe e si arriva all'imbarco per il traghetto alle 21.20, prenotazione persa e si riesce per fortuna a prendere l'ultima corsa per l'Elba, alle 23 siamo a Portoferraio desti-



nazione raggiunta si arriva velocemente in un residence immerso nel verde a strapiombo sul mare che data l'ora non riusciamo a intravedere ma a ruote ferme ci si guarda in faccia e si notano i segni della fatica e l'orgoglio di avercela fatta.

Personalmente questi momenti li ricorderò tutta la vita anche perché le 12 ore in Lambretta all'interno del mio casco mi hanno fatto riflettere e come ogni viaggio le riflessioni in solitaria fanno meditare su quello che si ha, sulle cose vere della propria vita sui propri affetti sul senso dell'amicizia e su chi veramente puoi e potrai contare, su quello che si è detto e fatto e quando si leva il casco tutto rimane indelebilmente inciso nella propria mente e la stanchezza

svanisce insieme a quel bicchiere di birra offerto da un amico che fa ritornare il sorriso e l'allegria.

Questo è il nostro modo di vivere e condividere il mondo della Lambretta che per alcuni è incomprendibile o da pazzi ma che inorgoglisce ed in parte spiega il vero significato di passione.



# Dal Tramonto all'Alba: l'avventura di una notte



di Giampiero Ricci

Una cosa a cavallo tra Raid ed esperimento scientifico, con il sapore delle grandi gare di regolarità.

Questa la domanda: in Lambretta, nella notte più corta dell'anno, sarebbe possibile partendo da Marina di Pisa al momento del tramonto del sole nel Tirreno, percorrere tutta la Strada Statale 67 Tosco-Romagnola, attraversare l'Italia via Muraglione, ed arrivare a Marina di Ravenna in tempo per vedere l'alba sull'Adriatico?

L'idea mi è venuta da una concomitanza di fattori e un pò motivato dal fatto che non è una cosa che fosse ancora stata provata, ho cominciato a prepararmi per affrontarla, all'inizio per scherzo ma via via con maggior impegno. Imposto la cosa come una gara di regolarità, disciplina a cui sono stato legato in passato, ed i numeri che ne sono venuti fuori sono questi: 245 km in 8 ore e 23 minuti (almanacco alla mano tramonto ore 21.03 e alba ore 05.26) attraversando 5 grossi centri urbani, ed un passo a 900 mslm; il tutto con una media teorica di 30 km/h considerando soste, rotture, smarrimenti e quant'altro... Abbozzo quindi una tabella di marcia che mi avrebbe aiutato ad orientarmi ed a capire se nel procedere del percorso mi fossi trovato in orario o in ritardo per giungere alla meta in tempo. Cerco quindi di studiare le caratteristiche del percorso, che per una generosa metà ignoro assolutamente. La prima parte cela le difficoltà maggiori nell'attraversamento delle 3 città che si sviluppano sulla statale (Pisa, Empoli e soprattutto Firenze). Non ho intenzione di usare un navigatore GPS anche se la cosa

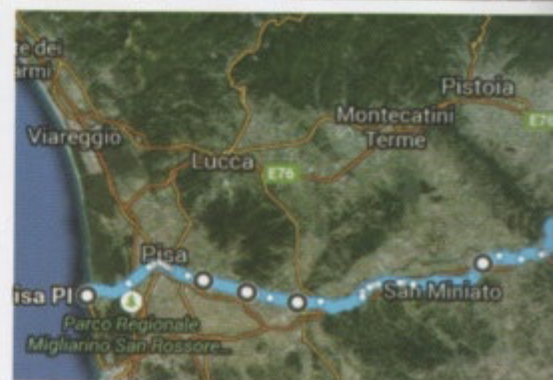
mi spaventa. Subito dopo mi si presenterà la salita diretta fino al passo del Muraglione e le insidie di una discesa da affrontare in piena notte, con una Lambretta carica e con condizioni meteo che mi si delineeranno solo sul momento.

Fortunatamente passato Portico di Romagna e Rocca San Casciano (zona che ha dato i natali alla mia famiglia) la strada diventerà per me qualcosa di consueto e avrò la possibilità di recuperare eventuali ritardi accumulati. Infine Forlì e Ravenna non costituiscono pensiero e da temere mi rimarranno soltanto il sonno ed il guasto meccanico. Non essendo certo che qualcuno mi avrebbe accompagnato, ho subito pensato di allestire la Lambretta per un viaggio in solitaria, e facendo tesoro dei racconti di viaggio di lambrettisti ben più varati di me inizio a modificare la mia cavalcatura.

Trattandosi di LI seconda serie ho subito pensato ad incrementare la potenza luminosa frontale con l'adozione di un nasello da prima serie ottenendo così una inusuale Lambretta a doppio faro. Due lampadine 35+35w alimentate da una accensione elettronica hanno egregiamente soddisfatto il mio bisogno di luce, dandomi anche una certa tranquillità in caso uno dei due si dovesse essere fulminato in montagna. Al posteriore una lampadina a led ha eliminato l'effetto di abbassamento dei fari in frenata; fenomeno tollerabile quando si va a spasso di giorno in pianura, ma incubo tra i tornanti notturni. Per scongiurare blackout ho poi posizionato una lucetta a batterie al posteriore e attaccato adesivi

rifrangenti sulla carrozzeria... decisamente "Rischio" non è il mio secondo nome. Per ottimizzare gli spazi ho poi adottato la ruota di scorta longitudinale nella pedana con due borse a bisaccia saldamente assicurate ad essa. Tutti gli attrezzi e i ricambi hanno trovato spazio nel bauletto e per rendere più veloci le soste rifornimento ho creato un porta-taniche al posteriore per 1 lt di miscela pronta e 1 lt di olio con il misurino posizionato sotto la gobbia della sella al posto della griglia di alluminio.

Questa configurazione generale mi ha permesso di poter caricare tutto il necessario senza avere sbalzi o ingombri fuori sagoma mantenendo invece il peso centrato e subito accessibile il kit per il rifornimento. La sella sportiva poi è stata scel-

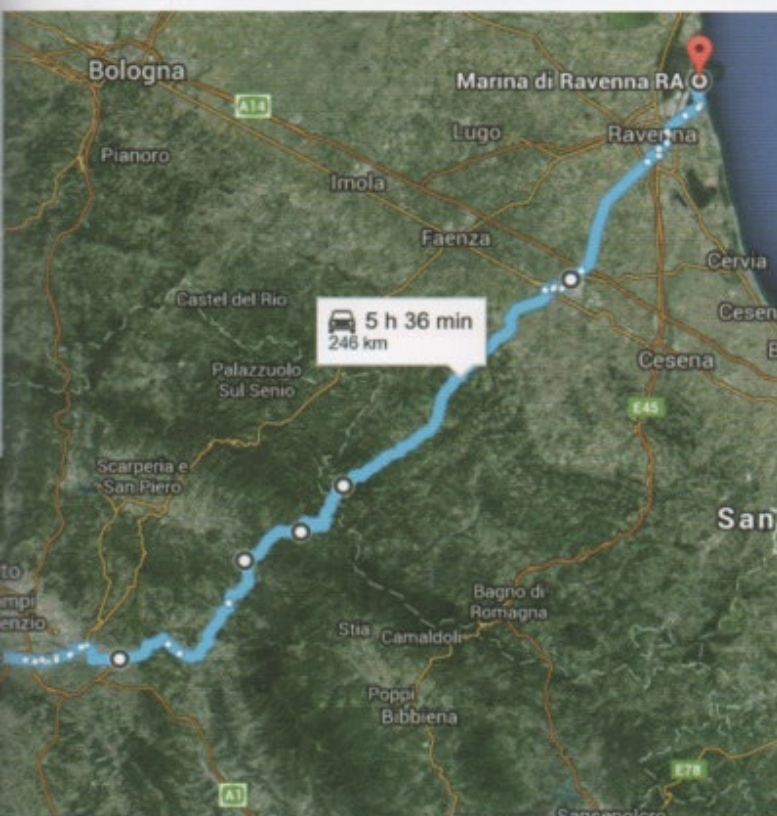


ta per avere la massima reattività nella guida in montagna anche se a scapito della comodità globale. Si avvicina il giorno fatidico con l'ansia... Alle 21.03 la sfera infuocata scompare nel Tirreno e viene il momento di ingranare la prima. I miei timori sul rischio di sbagliare strada nella parte toscana del tragitto sono confermati e proporzionali alla grandezza delle città: Pisa ed Empoli mi costringono a qualche girotondo ed inversione, ma il senso dell'orientamento e il doppio senso di marcia sempre possibile ci mettono una toppa. Firenze invece segna la mia resa. Scendo a compromessi con l'orgoglio e mi costringo ad accendere il GPS almeno per oltrepassare il centro. Sarebbe stato impossibile riuscirci senza cono-

scere la zona... Fortunatamente sul Muraglione non piove e a parte un po' di nuvole basse, strade umide dalla nebbia e un gran freddo non ho intoppi. A Portico di Romagna inizio a vedere qualche viandante notturno, la cosa mi tranquillizza e le strade meno tortuose mi consentono di aumentare l'andatura. Ormai mi sento a casa! Ma la Lambretta inizia a singhiozzare tipo carburazione magra in rilascio... ACCIDENTI. Opto per una soluzione poco ortodossa: tengo l'aria tirata e mi sforzo di procedere così. Non voglio rischiare scaldate, ma voglio arrivare in tempo. Da Dovadola a Forlì è come se volassi e riesco a recuperare parecchio mettendoci a conti fatti la metà del tempo preventivato. Mi fermo per l'ultima sosta benzina e la Lambretta riparte bene, tiene il minimo, non ha vuoti,



ma in rilascio smagra... BOH! Tiro l'aria e via, Ravenna e poi Marina, sforzo finale. La Lambretta regge e insieme ci gustiamo gli ultimi chilometri. Alle 4.30 sono all'inizio del molo. La gara è vinta, l'esperimento è riuscito; ma voglio riscuotere il premio a modo mio, addentrandomi nel mare per un paio di chilometri ancora...



**stf**

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

+39 . 340 86 84 556

- ricambi originali
- consulenza on-line
- elaborazioni

**goditi il viaggio**

RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA

**Stratos**

MADE IN ITALY

Facebook, YouTube, Twitter, Pinterest icons and a QR code.