

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. 19 - ottobre 2013 - In edicola nel mese di febbraio • aprile • giugno • settembre • dicembre • Spedizione in abbonamento postale



Notizie
dai

Lambretta Club

curiosità

Motogiro d'Italia in lingua inglese

Dal Lambretta Club LCER, testo dell'autore non corretto



di Tony Tessier

Ho comprato la mia prima Lambretta circa nel 1961. Avevo 17 anni, ed era una di seconda mano 1957 LDB III 150cc a £ 55, (95.000 lire). Mio padre, un poliziotto motociclista, non mi permetteva di avere una moto, ma in qualche modo una Lambretta andava bene. Mi sono iscritto al club locale, Greenford Lambretta Club, e iniziò una lunga relazione con la Lambretta che finora ha durato più di 50 anni. Ero molto coinvolto nella scena sportiva nazionale Lambrettistica del Regno Unito, la costruzione e la modifica delle Lambrette e nella partecipazione ai raduni, sprint e gare come il 'Scoot in Scozia', il 'Rally Nazionale ACU' e numerose 'Prove di Affidabilità 12 ore' al circuito di Snetterton.

Questo è stato all'altezza del primo 'boom' dei motorini nel Regno Unito, c'era un evento quasi ogni fine settimana. Mi sono iscritto al comitato di gestione Lambretta British owners association, che fu presto ribattezzato il Lambretta Club Gran Bretagna. Ho lavorato con 'Concessionari Lambretta', che importavano Lambrette nel Regno Unito, per organizzare molti di questi

eventi in tutto il paese e invogliare gli inglesi per molti raduni europei e altri eventi.

Nel maggio del 1965 ho guidato una delle tre squadre di tre piloti che formano la squadra LCGB per la Milano-Taranto, un rally su strada di 5 giorni, che correva per tutta la lunghezza di Italia su strade secondarie e persino fuoristrada. Concessionari Lambretta mi hanno prestato un nuovo GT200 (TV200 in Italia) da utilizzare per l'evento, che Innocenti ha sponsorizzato. Naturalmente, durante la nostra visita a Milano per l'evento, siamo stati invitati a visitare la fabbrica Innocenti, dove abbiamo visto la costruzione di una Li150 'Golden Special'

Al termine della manifestazione, a Taranto, la mia squadra è stata classificata al secondo posto e io mi sono qualificato 13° assoluto. L'evento era stato piuttosto faticoso, ma le nostre Lambrette sono state ben curate dai meccanici Innocenti che hanno viaggiato con noi, lavorando ogni notte per riparare eventuali problemi che si sono verificati durante il giorno precedente.

Nel 1968, ero un membro della squa-

dra LCGB al Motogiro d'Italia. Questo evento è stato una rievocazione della famosa corsa su strada in moto, italiana che ha avuto luogo tra il 1910 e il 1957, quando il governo italiano ha ufficialmente bandito corse su strade pubbliche, dopo una serie di incidenti mortali che coinvolsero gli spettatori nella 'Mille Miglia'.

Il Motogiro inizia di nuovo nel 1966, questa volta come un rally su strada con tappe cronometrate e prove speciali. Questa non solo per la Lambretta, era aperto a moto e scooter di tutte le marche in diverse classi, e questa volta abbiamo dovuto usare le nostre Lambrette! Il LCGB Rally Van, carico di attrezzi e pezzi di ricambio, ha accompagnato la nostra squadra di sei piloti, Neville Frost, Colin Tomlin, John Foster, Paul Chambers, Ken Herlingshaw ed io.

Ho preso un modello 1967 SX150 'S' dalla concessionaria leggendaria Arthur Francis e le ho preparato in livrea Supertune. (Supertune era una concessionaria Lambretta rivale e ho avuto un lavoro vacanza lì in quel momento).

La squadra ha rimorchiato nostre sei Lambrette all'inizio dell'evento a Chianciano Terme e così ha iniziato l'evento di otto giorni. Il tempo era atroce, con la pioggia non-stop e anche la neve in montagna, come abbiamo fatto il nostro viaggio verso sud. Nel mezzo del terzo giorno, Ken Herlingshaw, (l'autore della 'Lambretta Tuning Manual') ed io ci siamo persi ed abbiamo finito la giornata con più di un'ora di ritardo, il che significava che eravamo completamente esclusi dal concorso. Ken ed io abbiamo fatto il nostro viaggio di ritorno a Milano con le nostre Lambrette sul treno per aspettare gli altri per tornare alla fine della competizione. Questo è stato uno degli ultimi eventi internazionali ai quali ho partecipato.

Poi, il mio vecchio amico Ken Herlingshaw ha nota-



I trofei conquistati dalla squadra LCGB alla Milano-Taranto

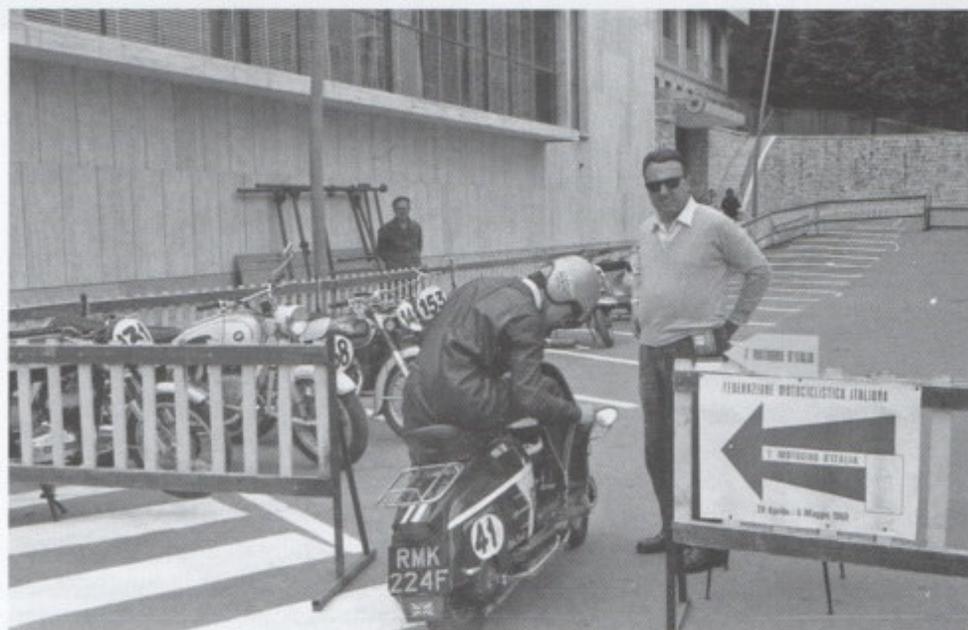


▶ to un sito web che annuncia il 2007 Motogiro d'Italia, che era stato fatto rivivere ancora una volta nel 2001, utilizzando il formato di raduno dal '60. E 'stato sponsorizzato in parte dalla Ducati, la casa motociclistica italiana. Abbiamo deciso che sarebbe stato divertente fare di nuovo l'evento nel 2008, in occasione del 40° anniversario del nostro precedente tentativo. Alla fine, Ken non era in grado di partecipare, ma sono entrato. Si è rivelato essere molto costoso per il trasporto di una moto verso l'Italia dagli Stati Uniti, così ha organizzato di noleggiare una Ducati Multistrada per l'evento come un pilota 'fuori concorso'. Ho anche fatto un corso di allenamento nel deserto del Nevada su un' Yamaha affittata durante un viaggio d'affari a Las Vegas, poiché io non guidavo una moto da tanto tempo. L'inizio e la fine del Motogiro erano a Roma e l'itinerario preso in alcune delle stesse città e le strade che avevano visitato nel 1965 e nel 1968. E 'piovuto tantissimo, come aveva fatto quaranta anni prima! Non pensavo che fosse così in Italia a maggio! L'evento è stato molto piacevole, ma mi mancava non essere in grado di competere. Uno dei classici entranti moto in caso, Tullio Masserini, in sella a una Morini, aveva preso parte al Giro '68 su una Lambretta TV200 e qualche anno dopo ha vinto l'evento a titolo definitivo su un 200DL.

La mia seconda missione era di visitare Rimini Lambretta Centre, gestito da Dean Orton. Volevo incontrare Dean e la sua squadra e vedere alcuni esempi del loro lavoro.

Per farla breve, come ho parlato con loro e ho visto l'impressionante qualità e attenzione ai dettagli del loro lavoro, ho avuto l'idea di commissionare una replica della SX150 che ho usato nel MotoGiro nel 1968 da utilizzare nel Motogiro 2009.

La moto era già in Italia, ho dato loro tutte le immagini che ho avuto della moto originale e scrivo di tutto quello che potevo ricordare che avevo fatto per prepararlo per l'evento '68. L'unico inconveniente era che ci fossero così tante moto in loro coda di restauro che dodici mesi sono stati un programma aggressivo. Tuttavia, avendo trovato una Lambretta adatta 'donatore', uno SX150 originale di 1966 in buone



condizioni, i ragazzi hanno lavorato e fatto miracoli. E così, a maggio 2009, ho lasciato Washington per Bologna con destinazione per il Motogiro con al seguito il mio casco e tuta da corsa, Dean mi ha assicurato che la moto sarebbe stata pronta. Sono arrivato in hotel, la mattina dopo, un giorno prima dell'inizio dell'evento, ho ricevuto una telefonata da Rimini che era per strada con la Lambretta. E così fu! Molto visibile nel giallo Daytona che è stato così alla moda nel 1968, la moto era una perfetta replica dell'originale in ogni dettaglio, ben rifinito e quasi meglio del nuovo.

Quando hanno fatto rivivere il Motogiro, le classi erano più limitate rispetto alla corsa originale e in realtà non c'era una classe di scooter nel 2009. Ho finito per correre nella classe SuperSport Touring per le moto di 250cc fatte fino al 1968. Ero l'unico scooter a partecipare. I miei compagni di classe inclusi due Ducati dal Regno Unito e una superba Pannonia moto e sidecar fatte in Ungheria, con piastre Texas cavalcato da un anestesista dal Texas.

L'evento è iniziato a Bologna e abbiamo percorso la nostra strada fino a Treviso. Questa doveva essere la nostra base per i prossimi giorni. La tappa quotidiana era di circa 300 km e comprendeva diverse fermate con prove speciali di 'agilità' che comprendevano percorsi stretti segnalati con conconi per il traffico in un certo tratto, di solito nella piazza principale di qualche città o paese per fornire intrattenimento per la gente del posto. Queste

prove sono programmate per centesimi di secondo e sono il vero fattore decisivo per chi vince l'evento globale. Non sono troppo difficili da percorrere le sezioni stradali, c'è un road book e la maggior parte delle curve sono chiaramente contrassegnate. C'è una velocità media da rispettare, ma è abbastanza bassa che raramente si deve guidare a tutto gas. (Fatta eccezione per il povero ragazzo su una Guzzi 65cc dal 1950 che doveva guidare sempre a pieno regime solo per tenere il passo!) Ero contento di come la moto ha superato il primo giorno e quella sera tutto quello che dovevo fare era prendere un po' la mano ai nuovi comandi. Alcune delle moto classiche degli anni '50 e '60 hanno avuto ben più gravi problemi - in un caso qualcuno ha sostituito il motore completo nel parcheggio dell'hotel! Il secondo giorno ci ha portato attraverso la pianura da Treviso a Udine e Oderzo, e poi ritorno a Treviso. Il traguardo in Piazza Cattedrale della città con musica, stuzzichini locali e degustazione di vini, dopo di che ci hanno accompagnato in massa al nostro hotel dalla Polizia Stradale motociclista che ha viaggiato con noi per la tutta la manifestazione, bloccando il traffico per noi e, a volte ci ha portato ad alta velocità sul lato sbagliato della strada! Mi è piaciuto molto questo!

Il percorso ci ha portato oltre passi di montagna di 2000 metri, dove c'era ancora un po' di neve.

Dopo innumerevoli tornanti ci siamo fermati di nuovo ai piedi delle montagne.

Il quarto giorno è iniziato il nostro ritorno a Bologna intorno alla laguna di Venezia e il delta del fiume Po. Dopo un po' di pioggia del mattino e alcune strade molto trafficate piene di camion, eravamo di nuovo in campagna pianeggiante. Il mio unico dramma era quasi a corto di benzina, senza stazioni di servizio. Questo è stato il secondo aspetto negativo, il consumo di benzina, circa 100 km a serbatoio pieno. In ogni caso, un paio di miei compagni di squadra sono rimasti con me nel caso rimanessi a secco, ma con le ultime gocce di miscela della riserva ho finalmente raggiunto una stazione di rifornimento aperta! La pioggia ha iniziato di nuovo per l'ultima tappa in Bologna e il ritorno al punto di partenza. A causa di alcuni errori e omissioni nel road book abbiamo finito per andare in giro e in giro per circa un'ora alla ricerca del controllo finale. Per quel tempo, ero seguito da circa una mezza dozzina di altri concorrenti altrettanto-perse, dato che ero l'unico ad avere una conoscenza anche sommaria della lingua italiana. Alla fine abbiamo fatto bene e siamo stati ancora una volta

scortati dai poliziotti in motocicletta al nostro albergo con le luci lampeggianti e sirene.

All'alba dell'ultimo giorno Il nostro percorso è stato quello di portarci fuori Bologna in direzione di Firenze, per la pista del Mugello, dove abbiamo avuto il nostro mini 'track day', 6 giri del famoso tracciato della moto GP, proprietà della Ferrari. Il test è stato quello di impostare un tempo per il primo giro, e poi ripetere quel tempo il più possibile per altri tre giri, seguita da un giro di defaticamento. In realtà, naturalmente, tutti sono andati più veloce possibile. Per arrivare alla pista abbiamo girato il famoso Passo della Futa, probabilmente una delle più famose strade di motociclismo nel mondo. E 'dove la Ducati prova su strada le sue moto. Dopo la sessione di pista, abbiamo fatto tutto di nuovo nella direzione opposta!

Nella serata, il gruppo intero si ripulito e arrivavano in Bologna per la cena di premiazione in un palazzo molto elegante. Naturalmente, gli italiani hanno avuto la maggior parte dei premi - al vincitore assoluto un'Alfa

Romeo nuova! Almeno sono riuscito ad ottenere il secondo posto nella classe SuperSport Touring, che mi ha reso felice!

Da allora, ho ripetuto il Motogiro d'Italia nel 2010, 2011 e 2012, e parteciperò di nuovo nel 2013. L'anno scorso, ho anche completato il Giro dei Tre Mari e la Milano-Taranto, nel mese di luglio di quest'anno, parteciperò al 'Lammie Drive 2', dove si attraverserà l'Australia da nord a sud (6500 km). Sarò in sella a una versione speciale 'enduro' Lambretta 140cc Vega. Ma questa è un'altra storia!

Tony Tessier ha più di cinquanta anni di esperienza guida Lambrette in Europa e nelle Stati Uniti. E membro del Lambretta club di Gran Bretagna, Francia e degli Stati Uniti d'America e il Vespa Club Dauphinois (Francia). Dopo una carriera nel campo della formazione e dell'istruzione industriale in Inghilterra e negli Stati Uniti, ora è in pensione e vive in Alvernia, Francia. In collaborazione con l'amico Christian Gentilini del Lambretta Club "Teste Cromate S.C."



Lambretta INNOCENTI

stf

www.scooterthefero.com

+39 . 340 86 84 556

ricambi originali

consulenza on-line

elaborazioni

goditi il viaggio

RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA

Stratos

MADE IN ITALY

Twitter Facebook YouTube



Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

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

Cari Amici, come sulle note di una canzone, abbiamo vissuto queste giornate bellissime del 2013 da Lambrettisti Liberi guidati da un'unica regola: quella del BUON SENSO.

L'amicizia è veramente il collante che ci lega in questo mondo e il Lambretta Club Emilia Romagna, grazie a questa caratteristica, è diventato più che mai una forza nazionale; lo dimostrano le continue richieste provenienti da ogni

parte d'Italia di Lambrettisti che aderiscono al nostro Club.

Anche questo fine anno ci troveremo il 10 novembre per il Pranzo Sociale, dove presenteremo come sempre il bilancio e visto che c'è qualcosa disponibile in cassa... abbiamo deciso di contribuire per ridurre ai Soci la quota del pranzo. Inviteremo i Presidenti regionali dei Lambretta Club italiani per ribadire i rapporti di grande stima e di amicizia che ci accomu-

nano nella nostra passione.

Domenica 6 ottobre gli Amici di Cesare Battaglini si sono recati a Schivenoglia (MN) per il "Back to Cesare" nel secondo anniversario del suo ultimo viaggio. Battaglini resta per tutti il riferimento morale del nostro agire da Lambrettisti e da Uomini.

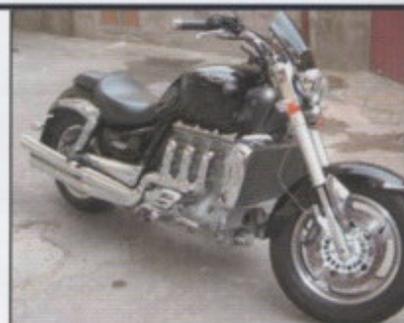
A tutti gli Amici rinnovo un saluto e un arrivederci a presto, per percorrere assieme le strade del mondo.

DECO-GROMO

GALVANOSTEGIA

Dal 1973 cromature a specchio per AUTO D'EPOCA

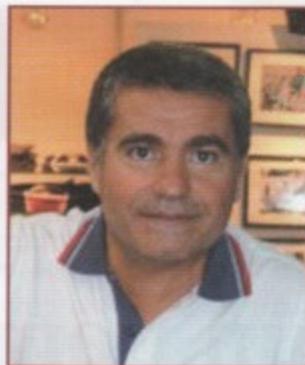
- Lucidatura a specchio di tutti i metalli
- Sabbiatura a microsferi
- Ramatura
- Nichelatura opaca tipica anni venti
- Blacknickel
- Nichelatura lucida
- Nichelatura duplex
- Cromatura nera
- Cromatura a tre strati a forte spessore
- Cromatura zama
- Cromatura a cinque strati ad altissima resistenza alla corrosione
- Doratura
- Ottonatura Argentatura
- Rimozione ammaccature da paraurti, radiatori ecc.
 - Rimozione elettrolitica dei vecchi depositi senza danneggiare il metallo base
 - Smerigliatura e lucidatura con controllo manuale di ogni singolo pezzo



Decocromo di Mendola Pietro
Via E. Zacconi, 30/A
43100 Parma
Tel. 0521-782973
www.decocromo.it
e-mail: pietro@decocromo.it



NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB



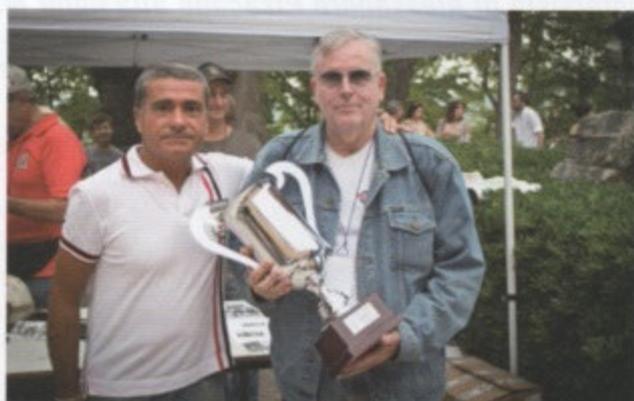
di Luca Pettinari

5° Trofeo Borgobello...

2° Trofeo Moto Perugina

Dal 2009 il Lambretta Club Umbria organizza la rievocazione storica della Coppa Città di Perugia, che nell'edizione 1954 si disputò su un circuito cittadino ricavato all'interno del centro storico della città. Dal 2012 viene assegnato anche il Trofeo Moto Perugina, in onore delle moto che venivano realizzate negli anni '50 nell'immediata periferia del capoluogo umbro. La gara di regolarità si è svolta Domenica 8 Settembre, su un percorso di circa 6,2 Km che i concorrenti hanno dovuto percorrere per 4 volte con partenza ed arrivo ai Giardini del Frontone. Lungo il percorso erano previsti due controlli timbro ed un controllo orario (con rilevazione del tempo mediante fotocellula). La manifestazione era riservata a scooter costruiti fino al 1972 e a moto costruite fino al 1965. All'edizione 2013 hanno partecipato 40 concorrenti e al termine dei 4 giri previsti, ad aggiudicarsi il Trofeo Borgobello è stato Angiolini Andrea su Moto Gilera 202 del 1965 (ha bissato il successo del 2012), che ha preceduto Sbicca Emanuele su Lambretta LI del 1966 e Chiavini Cristiano su Vespa del 1963. Marchesini Francesco su Lambretta si è aggiudicato la Coppa Città di Perugia per aver realizzato il miglior tempo sul giro, mentre Pulcioni Remo (Motom Delfino 160 del 1956) si è aggiudicato il Trofeo Moto Perugina messo in palio dal Motoclub Manlio

Menigatti di Castel del Piano. Con una targa ricordo è stato premiato Federico Ambrosi, che ha partecipato con una Moto Perugina 175 Turismo appartenuta a suo zio Ennio Ambrosi, indimenticato pilota perugina che per alcuni anni ha corso in sella alla Moto Perugina. Tra gli altri partecipanti da segnalare: Giottoli Lucio su Moto Guzzino 65 del 1947, Sciarpetti Sergio su Rumi Formichino 125 del 1958, Berligi Sauro su Moto AJS Model 20 del 1951, Siena Michele su Ceccato 125 Sport Lusso del 1957, Puliti Silvano su Moto Perugina 175 Sport del 1960 ed una nutrita pattuglia di lambrettisti provenienti dalla vicina Romagna. Il Lambretta Club Umbria dà appuntamento a tutti gli appassionati di motorismo storico all'edizione 2014.



Pier Luigi Torre un uomo, un papà



di Alessandro Pisacane

Intervista di Alessandro Pisacane alla figlia Mariella

Ingegnere meccanico ed elettrotecnico a soli vent'anni, poi aeronautico, Pier Luigi Torre (Vieste 1902- Milano 1989) studiò e progettò i motori per la trasvolata atlantica di Italo Balbo nel 1933 e brevettò il sistema di registrazione dei dati in volo, antesignano della scatola nera. Lavorò in Innocenti dal 1946 fino al 1962, fu il papà della Lambretta e insegnò Disegno Macchine e Progettazione al Politecnico di Milano quasi fino alla fine dei suoi giorni, spesso accompagnato da Luigi Cassola, che gli faceva da assistente.

La figlia dell'ing. Torre, Mariella, ha organizzato nel 2011 una mostra a Milano, col patrocinio del Comune, dal titolo "Omaggio a mio padre", mentre la nipote Roberta, affermata regista, dedicherà al nonno un lungometraggio biografico intitolato "Rose e matematica"; un affresco sociale che attraversa due epoche fondamentali della storia recente italiana, il cui spartiacque è la Seconda Guerra Mondiale.

Il titolo del lungometraggio è un riferimento alle grandi passioni di Pier Luigi Torre, tra cui spiccano gli studi scientifici per quella che fu, forse, la più importante ricerca della sua vita: quella sulla rosa blu.

Finalmente Pier Luigi Torre esce da un oblio in cui la storia e la memoria comune sembravano, inspiegabilmente, lo avessero relegato. Sembra incredibile ma un personaggio che mise a disposizione conoscenza, preparazione, serietà e genialità a servizio della scienza e dell'industria italiana non ha neanche un posto in internet, a differenza, per esempio, di Corradino d'Ascanio, di cui esistono riferimenti bibliografici, informatici ed immagini.

Come riempire questo vuoto?

Difficile a dirsi e a farsi. Come, ad

esempio, reperire immagini dell'ingegnere in sella ad una delle sue lambrette, perché, come dice la figlia Mariella "lui aveva il dono di sentire i motori e non aveva bisogno di salirci". Questa risposta dona una certa aura di leggenda al nostro protagonista, complicando un'eventuale ricerca storica fedele.

Allora, ho provato a cominciare dall'inizio chiedendo a Mariella Torre di descrivermi suo padre fin da ragazzo. Quella che segue è una breve intervista realizzata nel 2011.

Che interessi aveva da giovane e come sviluppò l'amore per la matematica?

I suoi interessi da giovane non li conosco con precisione (allora in famiglia non si parlava ai figli con la libertà di oggi), so che era un gran bell'uomo sempre dedito agli studi (due lauree in ingegneria meccanica ed in ingegneria aeronautica a Torino) e proprio a Torino incontrò mia madre una donna che lo ha accompagnato con molta discrezione nella sua vita. Morì a 54 anni, purtroppo, ed io ne feci un po' le veci accompagnandolo nelle sue uniche uscite mondane che erano dedicate alla musica e alla Scala. Passione questa che mi ha trasmesso.

Come venne in contatto con Innocenti e quali erano i suoi rapporti?

Venne chiamato dall'ing. Innocenti, che era al corrente della sua genialità per tutto quello che aveva fatto in campo aeronautico e, poiché il progetto era quello di costruire una motoretta, la scelta era dettata anche dal fatto che papà aveva una grande competenza nei materiali leggeri e resistenti impiegati in aeronautica. La stessa scelta fu fatta dalla Piaggio. Anche D'Ascanio proveniva dall'aeronautica. Il rapporto con Innocenti fu ottimo. Erano due grandi lavoratori



Pier Luigi Torre, all'imbarco per New York, posa con al collo una macchina fotografica per foto tridimensionali

e, questo me lo ricordo, lui preferiva avere rapporti con lui piuttosto che con i vari direttori commerciali. Si sentiva più in sintonia.

Esistono appunti o disegni legati allo studio della Lambretta?

Purtroppo, dopo la cessazione della produzione della Lambretta e il pas-

NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB

saggio dei macchinari all'India, tutti i documenti, disegni e altro furono stipati in un capannone che subì un grave allagamento e la maggior parte di essi andò persa. Io ho solo un disegno, non bellissimo, di quello che fu chiamato "il siluro" e cioè la Lambretta da corsa che papà progettò evidentemente nostalgico delle velocità degli aerei e con la quale stabilì un record (il famoso record del 1951 sul chilometro lanciato).

Pier Luigi Torre ha sempre affrontato con metodo (scientifico) qualsiasi progetto, non ultimo la ricerca della "rosa blu"; come procedeva nello studio e riuscì nell'intento?

Anche la ricerca della rosa blu fu un suo studio personale. Con l'uso di tavole e di molti esperimenti vi arrivò. Le rose del resto erano la sua grande passione e le faceva coltivare e le curava personalmente davanti al Centro Studi dell'Innocenti. Sul suo tavolo di lavoro non mancavano mai.

Quali furono le esperienze di suo padre al di fuori del mondo Lambretta; è interessante in generale tutta la sua storia tecnica, come ad esempio il sistema di registrazione dati di volo, ecc. Mi può dire qualcosa a riguardo?

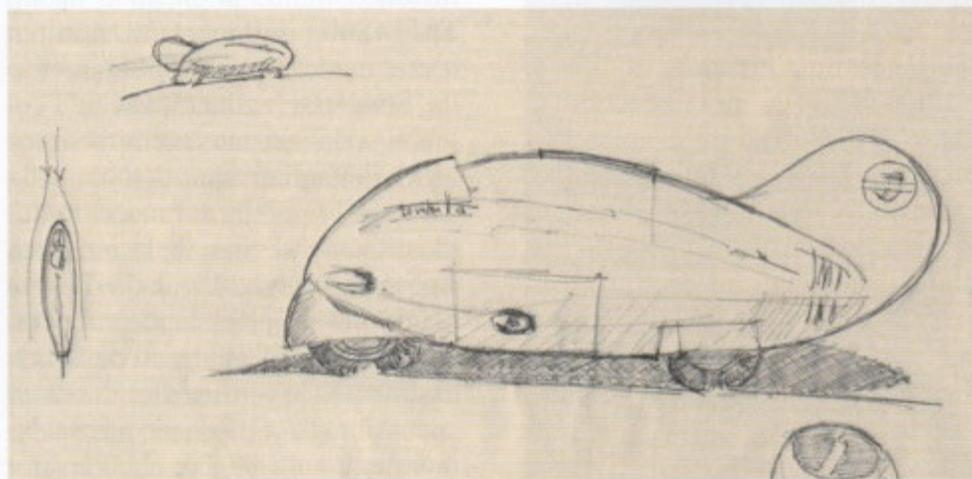
Non molto; le posso dire, però, che era appassionato di fotografia (anche lì in maniera diciamo scientifica) e soprattutto di fotografia tridimensiona-

le. In Galleria ci saranno anche queste foto da vedere.

Che carattere aveva suo padre?

Di papà ricordo che aveva un'ironia così spiccata e speciale da essere un vero patrimonio per vivere bene. Grazie a Dio un po' l'ho ereditata.

Questo è proprio amore filiale!



COLMAX S.R.L.

COMMERCIO COLORI E VERNICI

TINTE ORIGINALI PIAGGIO E VEICOLI D'EPOCA

Spedizione Ovunque!

COLMAX

Distributore prodotti Max Meyer e Nexa Autocolor



Via Tonale 5 - 42124 Reggio Emilia

Tel. 0522.515560 - Fax 0522.271092 - email: info@colmaxsrl.it

Una delle richieste più frequenti...

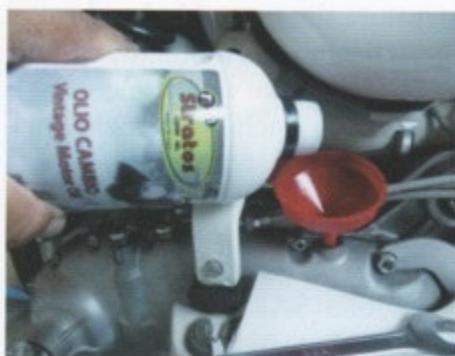
Spesso riceviamo telefonate che chiedono quale olio mettere nel motore della Lambretta e quanto ne occorra e su questo argomento si sentono le cose più disparate: chi dice di metterne 6 etti, chi dice di usare del multigrade, chi dice di attenersi ai dati forniti dall'Innocenti per l'intervento.

Ma quali sono i dati certi su questo argomento?

Vogliamo aiutare i nostri lambretisti, fornendo loro dati e istruzioni, pubblicando un documento che possa fugare ogni dubbio una volta per tutte.

Il disegno tecnico originale Innocenti della foto sotto ci mostra i vari punti in riferimento all'olio (i particolari segnalati in rosso li abbiamo evidenziati per maggiore chiarezza).

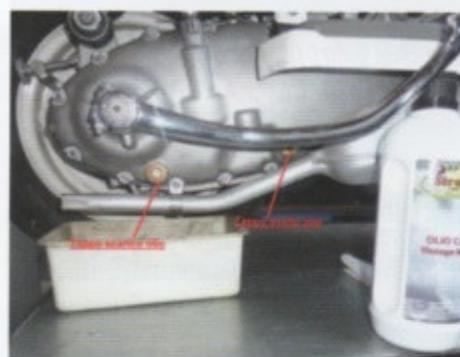
Come potete notare, l'olio indicato per i motori Lambretta è il SAE 90



Rabbocco d'olio

e dobbiamo segnalare che attualmente questo tipo di olio spesso è additivato e riporta la sigla GL accompagnata da un numero (es.: GL4 - GL5) **IMPORTANTE** non utilizzare oli additivati con basi siliciche o teflonati in quanto rischiate di non fare nemmeno l'uscita dal garage che la frizione ha già "fumato".

Personalmente utilizziamo e consigliamo olio SAE 80/90 (per lo scarico importante utilizzare il tappo originale con le calami-



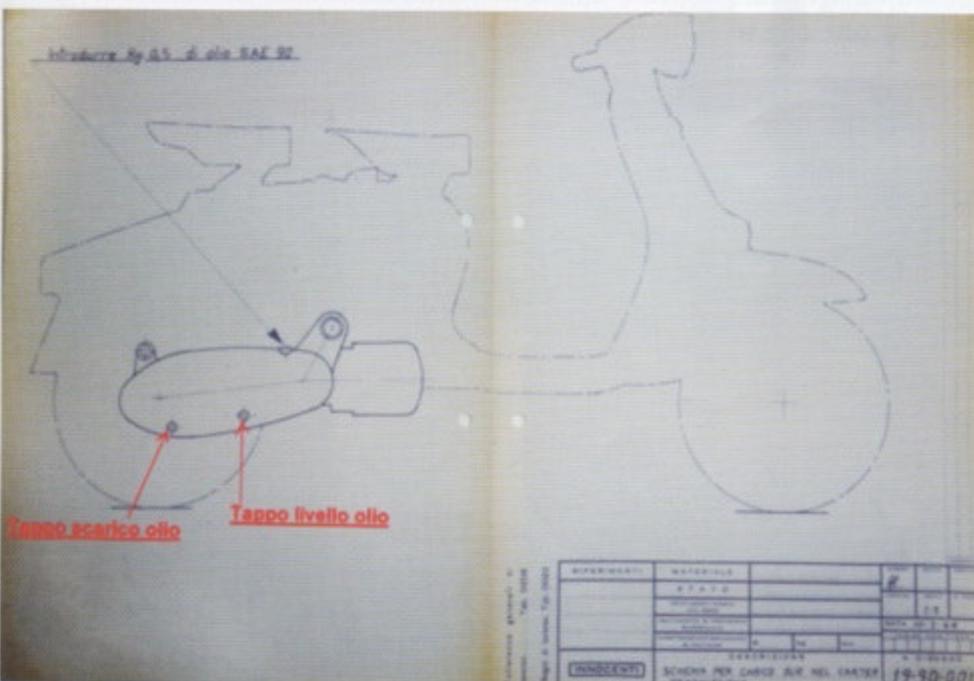
Posizionamento dei tappi olio



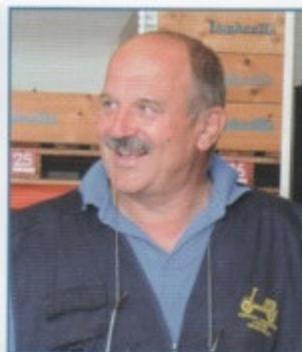
Tappo di scarico



Tappo di livello



(Documento originale INNOCENTI) Il rabbocco olio viene eseguito attraverso il foro del tappo di sfiato come indicato dal disegno tecnico.



di Giancarlo Valla

te incorporate per raccogliere tutti i frammenti metallici che possono venire a trovarsi all'interno del motore)



Perché i tappi devono essere in ottone?

Essendo che i tappi sono avvitati su un carter in alluminio, la dilatazione di quest'ultimo è quasi immediata, mentre l'ottone si dilata a temperature superiori, di conseguenza l'alluminio stringe ulteriormente il tappo.

Utilizzando tappi di bassa qualità, spesso ci si ritrova con la testa del tappo tranciata; per testare il tappo dovrete tirare lo stesso a 2 kg (circa 19 n-m) Ecco cosa succede viaggiando con un tappo di bassa qualità o con la tiratura sbagliata (figura sopra); se non ci si accorge di questo disastro, si potrebbe distruggere il motore. Quando si toglie il tappo per qualsiasi operazione, si consiglia di sostituire sempre la guarnizione in fibra.

Spesso le case costruttrici danno indicazioni sul tipo d'olio da usare per le frizioni a bagno d'o-



Frizione rivestita con materiale sinterizzato

lio, in base al rivestimento di attrito con cui vengono prodotte. Generalmente il SAE 80/90 è più consigliato per le frizioni rivestite con materiale organico definito "sughero", mentre per frizioni rivestite con materiale sinterizzato (miscele di materiali sintetici) sono più indicati dei multigrado. Senza approfondire troppo tecnicamente sappiamo però che il multigrado non è indicato per la struttura di un cambio Lambretta, in particolare sul modello DL dove deve lubrificare una bronzina; se includiamo anche una frizione rivestita con materiale organico, i problemi aumentano.

Da un motore lubrificato con un buon olio SAE 80/90 non additivato, supportato da una buona frizione organica a bagno d'olio, è possibile ottenere questi risultati:

- motori da 12/14 cv con notevole potenza ai bassi, percorsi 18/20000 km in condizioni estreme, problemi zero e nessun segno di cedimento;
- motori da 22/24 cv con frizione a base organica, 5 dischi a bagno d'olio anche questi con notevole potenza ai bassi, anche in questo caso nessun tipo di problema.

Quanto pubblicato sopra è anche in relazione alle telefonate che ri-



Frizione rivestita con materiale organico (sughero)

ceviamo, che lamentano di frizioni che slittano o danno problemi; spesso questo argomento viene dibattuto anche sui forum. Questi problemi di frizione si accentuano su motori estremamente potenti, che montano elaborazioni estreme (addirittura si ipotizzano motori con 30 / 40 cavalli) i nostri motori hanno minore potenza, di conseguenza non siamo in grado di risolvere i loro problemi, perché mancano test efficaci. Vorrei aggiungere un particolare: alcuni, montando la frizione, per tenere in posizione corretta le molle ne sporcano la base di grasso, al fine di poterle tener ferme. Questo è il più grosso errore che possano fare, in quanto i grassi sono super additivati con teflon o con altri materiali. Nel momento che si avvia il motore, a causa della forza centrifuga, il grasso viene sparato sui dischi frizione, rovinando la stessa.

Se per caso non avete avuto problemi facendo questa operazione, probabilmente il vostro grasso è solubile dal tipo d'olio che avete messo nel motore (la possibilità però è poco frequente).

Tutto ciò che ho scritto è basato sulla nostra esperienza diretta e conoscenza, che riteniamo di dover mettere a disposizione dei Lambrettisti che trarranno le dovute riflessioni in merito.



Frizione rivestita al 90% con materiale organico (sughero)