

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

EDITORIALE

Prezzi auto sempre più in alto

CURIOSITÀ

IBIS, motoleggera bolognese

Lambretta Competition

Ferrari Testarossa 500MD/TR

EVENTI

Pratolungo Abarth flash

Marola Regina dei motori

San Polo 8° Raduno auto d'epoca

Fiorano 20° Raduno auto d'epoca

Imola 35ª Mostra scambio

Gonzaga Auto Moto e Cicli d'epoca

Barco 7° Raduno

Ruote a Raggi e il Museo Nicolis

Modena Motor Gallery

LAMBRETTA CLUB

Editoriale

Vita da Club

Amici di Casco

IL MOGUL

La Festa a Canolo di Correggio

IBIS



di Mauro Galli

MOTOLEGGERA BOLOGNESE A CILINDRO SDOPPIATO.

L'IBIS (1948 - 1950) è stata una piccola casa costruttrice facente parte di quel centinaio di Aziende che nel corso del 1900 hanno operato nel settore motociclistico in Bologna e provincia. L'acronimo di Industria Bicimotoristica Italiana Sperimentale è probabilmente l'origine del logo adottato per il marchio.

Degno di nota è il motore che equipaggiava le piccole motoleggere prodotte: un 2 tempi a cilindro sdoppiato.

L'utilizzo di questa soluzione da parte di grandi costruttori come Garelli, TWN, Puch, DKW o ISO è abbastanza noto, ma non furono gli unici! La ragione di questo schema funzionale è il cercare di eliminare la fuga dei gas freschi attraverso lo scarico o la loro mescolanza coi gas combusti... condizioni inevitabili con gli incroci del diagramma di fase caratteristici del motore con ciclo a 2 tempi.

L'adozione della soluzione a cilindro sdoppiato, a scapito di alcune complessità costruttive, offre un maggiore rendimento termico, maggiore potenza specifica e minore

Moto Ibis

MOTO IBIS

La macchina per tutti

Motoleggera	65 c. c. normale
..	65 c. c. Sport
..	75 c. c. corsa - con magnete

Forcella telescopica **Telaio elastico**

Ufficio: Via del Piombo 2 - tel. 21-926 - Fabbrica: Via Cirene 11 - tel. 33-740



In alto: Pubblicità dell'epoca. Sotto: la moto leggera completa.

► consumo in confronto ai normali motori a 2 tempi. Il propulsore IBIS si presenta molto compatto e semplice. Con alesaggio 30 mm e corsa 46 mm (per 2), ha una cilindrata di 65 cc.

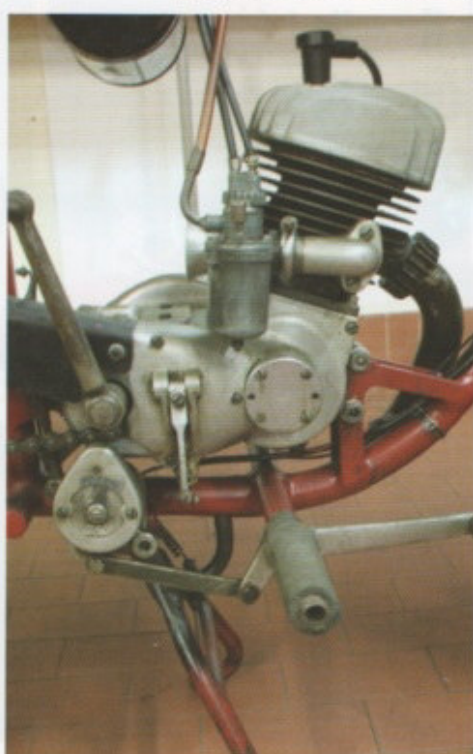
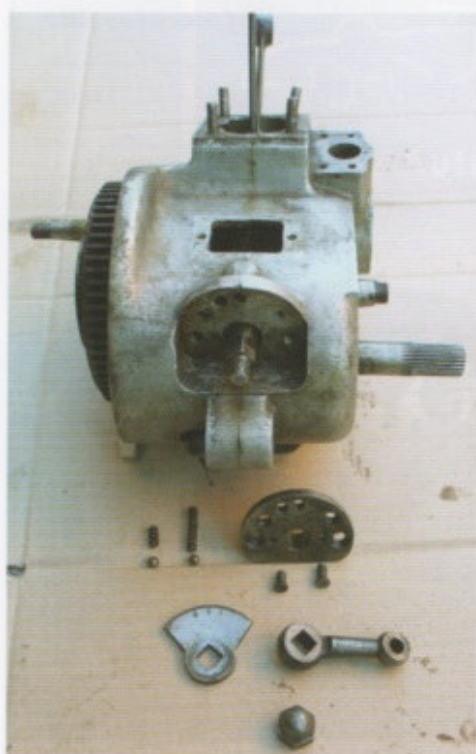
La trasmissione primaria è ad ingranaggi con frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Il cambio, a 3 marce, è in blocco col motore e l'accensione tramite volano magnete FILSO. L'albero motore ha un imbiellaggio costituito da biella madre e biella figlia. Il cilindro posteriore ha tre travasi per l'alimentazione, mentre l'anteriore ha un'ampia luce di scarico divisa da un traversino intermedio. Il motore è dotato di distribuzione a valvola rotante ricavata direttamente nell'albero, ma fu prodotto anche con aspirazione tradizionale (vedi moto servizio). Complessivamente tutta la produzione fu inferiore alle 600 unità.

La motoleggera IBIS delle foto, oltre il motore, presenta altre soluzioni costruttive interessanti come la sospensione telescopica sull'anteriore (con perno avanzato) e a ruota guidata sul posteriore, comando del cambio a pedale con preselettore, freni a tamburo in lega leggera e pomello frenasterzo di serie.

L'IBIS si dedicò anche alle competizioni con i modelli più performanti delle sue



Esplosione generale del motore nei suoi componenti principali



A sinistra: dettaglio selettore marce. Al centro e a destra: dettagli del motore senza valvola rotante che allestisce la motoleggera della collezione Nigelli.



Dettagli delle sospensioni.



motoleggere partecipando, nei tre anni di vita dell'Azienda, a 37 gare di vario tipo. Fu condotta con discreti risultati da piloti quali Ezio Farnè, Filippo Montanari, Bruno Muller, Ruggero Ruggeri ed altri.



Bibliografia:

Catalogo collezione Nigelli, Moto bolognesi del dopoguerra.

Si ringraziano i collezionisti:

Renato Belletti e Bruno Nigelli per il materiale messo a disposizione per il servizio fotografico.

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



Lambretta Competition

UN INASPETTATO COLPO DI FORTUNA HA DATO RISPOSTA ALLA NOSTRA CURIOSITÀ

In visita alla mostra-scambio di Gonzaga abbiamo scattato alcune istantanee di una strana Lambretta. Per saperne di più ci siamo rivolti a un esperto lambrettista, il sig. Mauro Galli di Bologna

Zacchi era un meccanico di auto che in vita sua ha lavorato solo sui mezzi che gli piacevano. Aveva un'officina ai Gessi (frazione di Zola Predosa) e restava aperto grazie al fatto che suo figlio era in società e lavorava anche per lui.

Zacchi tutto il giorno trappolava con vecchi motorini, era molto abile, ma di scarso senso pratico. Guardava nella cassetta dei ferrivecchi e si inventava qualcosa a sua immagine e somiglianza. Da niente realizzava qualsiasi cosa, esteticamente perfetta e meccanicamente estrosa, ma senza poi che gli al-

tri avessero anche la pretesa che funzionasse correttamente.

Era la prima metà degli anni 90 (circa o forse prima). Zacchi si ritrovò una mezza Lambretta C. Volle ricavarne un mezzo simile a quello che usava Donati (Mc Donald) agli inizi della sua carriera negli anni '50, ma con tutta una serie di artefici atti a peggiorarne la situazione.

Si inventò e costruì una improbabile forcella earles che la rese inguidabile. Non ricordo da dove prese gli ammortizzatori.

Montò una ruota più piccola all'anteriore ricavandola da una B che, variando ulteriormente l'avancorsa e il passo, la rese ancor più inguidabile. Diceva che se le moto moderne avevano la ruota anteriore più piccola della posteriore... una ragione "giusta" doveva esserci! Ma il pneumatico rigato anteriore

(se è ancora quello) era/è da carriola e quindi senza portata in velocità! Mise un serbatoio che fissò al canotto di sterzo contravvenendo alle (vecchie) regole della categoria scooter che volevano il



telaio aperto... alle nostre rimozioni la chiamò "motolambretta" ribadendo il fatto che così non era più uno scooter. Face un anticipo manuale rendendo il piattello porta puntine mobile tramite un bellissimo e ingegnoso leveraggio esterno al motore... unico neo era che la variazione di fase possibile era così ampia che era praticamente utilizzabile solo in 1-2 o max 3 posizioni, poi diventava deleteria. L'ammortizzatore posteriore che montò in originale sullo snodo del motore, mi sembra ricordare fosse stato preso dal cestello di una lavatrice.

Il bauletto posteriore è una vera opera d'arte, fatto interamente a mano da Zacchi con lamiera e martello. Anche la ver-





► niciatura è stata fatta tutta da Zacchi; aveva una camera di verniciatura ricavata dentro una vecchia tenda da campeggio a fianco dell'officina. Praticamente una camera a gas, ma riusciva ad ottenere risultati incredibili! Ho visto Morini Corsaro e Tresette verniciati da Zacchi da far invidia ad un carrozziere. La testa, più grande dell'originale Lam-

bretta, proveniva da un motore tipo Malanca, Minarelli, Morini o simili... non ricordo più... Completarono l'opera un po' di fori di alleggerimento, una limatina ai travasi e un paio di strumenti meccanici ricavati dalla demolizione di qualche cinquantino o 125 degli anni 70/80.

Ecco qua. Di tanti miscugli che Zacchi fece, questo è rimasto. Credo che sia di proprietà di un ragazzo di Savigno che fa i mercatini. Ogni tanto quando lo vedo, scuoto la testa, ma insieme al ricordo di Zacchi (scomparso oramai circa 15 anni orsono), mi viene in mente il sabato pomeriggio presso la sua officina, quando ci si trovava per perdere un po' di tempo.

Mauro Galli

Nelle foto in dettaglio notare: il tromboncino con reticelle sul carburatore; lo scarico, quasi una espansione moderna; la forcella tipo Hearless, molto in voga a quei tempi.

COL.MAX S.R.L.

COMMERCIO COLORI E VERNICI

TINTE ORIGINALI PIAGGIO E VEICOLI D'EPOCA
Spedizione Ovunque!

COL.MAX

Distributore prodotti Max Meyer e Nexa Autocolor



Via Tonale 5 - 42124 Reggio Emilia

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



Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

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

Cari amici Lambrettisti

l'anno Lambrettistico va verso il suo termine. Fra poco ritorneremo da Cesare a Schinevaglia a rinnovare sulla sua lapide la nostra memoria. Dopo, a breve, ci ritroveremo al Pranzo Sociale e alla contemporanea Assemblea dei Soci. Il momento sarà di straordinaria importanza: il Presidente del Lambretta Club d'Italia ha accettato l'invito e sarà presente per riferire sul nuovo corso del Club Nazionale e a rispondere ai nostri quesiti. Sarà così più facile per l'Assemblea confrontarsi e formulare una decisione per un eventuale rientro nel Lambretta Club d'Italia.

Sarà il culmine di un anno memorabile. Una nuova aria percorre il nostro Club. Forze nuove hanno ravvivato l'attività dell'associazione.

Maggiore coordinamento con i Soci, nuove iniziative ed idee, presto un nuovo sito su Internet, una sempre maggiore presenza sui social network, nuovi gadget, contributi per la rivista Collezionismo, allargamento delle esperienze ad altri Club scooteristici. Una decisa accelerazione, un vento fresco di grande novità.

Sono felice di aver traghettato il Lambretta Club Emilia Romagna verso il futuro, che con l'arruolamento prossimo di ulteriori forze nuove e giovani, sarà sempre più attivo e intraprendente. Potrò allora ritirarmi come Cincinnato alla mia amata campagna, ma sempre pronto a balzare su una Lambretta per ripercorrere come sempre insieme le strade del mondo!

VITA DA CLUB

Belgio - Sicilia Tour



Per la seconda volta, il Lambretta Club Hainaut è uscito dal Belgio.

Dopo la Sardegna nel 2014, il LCH si è spostato verso Marsala, una settimana per un «Belgio-Sicilia Tour» memorabile.

Durante la sua permanenza, è avvenuto l'incontro con Club siculi come il Lambretta Club Sicilia ed il Paul Chris Automotoclub di Partinico.

La partenza di un furgone dal Belgio (e a lui un rimorchio agganciato: totale 12 Lambrette e 2 Vespe) è avvenuta domenica 13 settembre. Vincenzo e Giuseppe hanno puntato verso il porto di Genova, dove

si sono imbarcati su una nave diretta a Palermo.

Due giorni dopo, il furgone è giunto all'albergo, campo base, a Marsala, insieme ai 24 soci del Club, mogli e figli.

Lo scopo di questa avventura era di scoprire, in Lambretta, la costa occidentale della Sicilia.

Da Marsala, ci siamo spostati verso Erice, San Vito Lo Capo, Partinico, Castellammare del Golfo, Scopello e Lido di Valderice.

Così, insieme ai nostri amici siculi, abbiamo goduto di paesaggi ▶

► stupendi, piatti abbondanti e tipici con vino rosso fresco, tra risate, applausi felici e cannoli siciliani DOC.

Il gruppo belga si è portato 12 Lambrette quasi tutte restaurate (una LD150, una Serie 2, quattro Serie 3, due Special 125, una TV175 seconda serie conservata, una SX150 ed una DL150) e due Vespe coraggiose.

Il 16 mattina, il sottoscritto, accompagnato dal papà, dalla moglie e da Vincenzo, l'autista del furgone, si è diretto con le due Special in centro isola verso Calascibetta (EN), il paese natio di papà Roberto.

Negli anni '60, Roberto e suo cugino guidavano le stesse Lambrette, comprate da loro, in quella zona. Con tanta emozione, il cugino Gaetano ha chiesto a Roberto se poteva guidare ancora una volta la sua 125 Special rifatta a nuovo che ritornava dal Belgio.

Parlando con i compaesani, si sentono frasi come «Aiu angora 'na Lambretta ducintu, ma m'a tigghiu macari ch'un funziona cchiù!» (Ho ancora una Lambretta 200. Ma me

la tengo anche se non funziona più!), oppure «Ti interessa un Ape conservatissimo di 40 anni e migliorato?» Il 16 settembre era una giornata da non mancare a Calascibetta: era il 95° compleanno di mia nonna, papà tornava in paese dopo 19 anni d'assenza e, infine, le «sorelle» Special tornavano a girare insieme dopo quasi 45 anni!

Ritornati al gruppo (già abbronzato) a Marsala, ci aspettavano sole cocente, zibibbo, cannoli ripieni di ricotta, fichi d'india, cuscus di pesce e grigliate, spesso in compagnia dei Lambretta Club locali... il tutto mandato giù con del buon vino.

Le escursioni giornaliere iniziavano con partenza verso le 9-10 del mattino e ritorno nel buio della sera. Con 170 km medi quotidiani, le nostre Signorine di lamiera hanno ben resistito alle alte temperature. Nessun incidente, nessun guasto pesante: si vedeva che erano contente di macinare chilometri siciliani!

Il Lambretta Club Hainaut si è fatto ben notare nella zona, sia durante scambi amichevoli (con l'ac-

cento belgo) con i vicini, che per una marmitta rumorosa o fumosa. La gente, soprattutto anziana, salutava felice nel vederci scorazzare con casco, maglietta e pantaloncini. L'anno prossimo, il Lambretta Club Hainaut potrebbe andare in Corsica.

Nel mio cuore però, rimarrà questa immagine del papà e delle due Special in Sicilia dopo tanti anni, sotto raggi di sole caldissimi.

Concetto Bandinelli
L.C. Hainaut

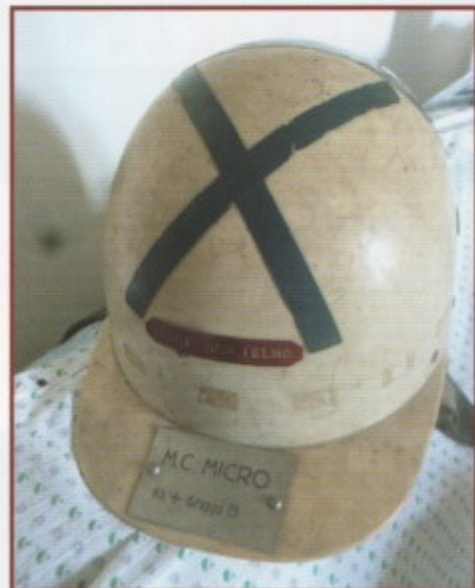


GUGLIELMO GUIDI: l'uomo LAMBRETТА

Nato a Bologna il 25.04.1940 nel retrobottega dell'officina meccanica gestita dal padre Alberto, in via Emilia Ponente 116. Insieme al latte materno e altre poche risorse, considerato il periodo bellico, ha assaporato l'odore del grasso da cuscinetti, della benzina, del petrolio, il profumo dei pneumatici freschi e il fumo della miscela con olio di ricino al 10% dei primi 2 tempi. All'età di tre anni indossa la sua prima tuta da meccanico (vedi foto) colore blu scuro modello fonderia; con il passare degli anni questo indumento, con le varianti di colore e marchio, vestirà la sua persona per gran parte delle giornate, passando dalla prima taglia XXS all'ultima XXL. Nel 1957 ha inizio la sua vita con la Lambretta, sotto l'insegna della ditta A.Guidi e Figlio, come rivenditore autorizzato dei primi modelli 125 e 150 D e LD. Dopo il primo corso di aggiornamento promosso dalla ditta CISA, concessionaria di Bologna, si reca alla Innocenti di Milano per approfondire le tecniche di riparazione e in quella occasione conosce il tecnico-collaudatore Cereda, che diventerà suo grande amico e maestro. Nella stessa epoca inizia la sua attività turistico-sportiva partecipando al raduno di Arezzo (1959) con la LI 150 prima serie; successivamente inizia il suo periodo corse con il Lambrettino 48, che lo vede vincitore del campionato "Audax" regionale.

Dal 1959 al 1970 partecipa a circa settanta raduni regionali e nazionali, sotto l'insegna del Lambretta Club Bologna, con funzione di meccanico al seguito.

Partecipa al primo raduno internazionale a Losanna nel 1959 con i compagni Pelloni e Quarantini del Lambretta Club Bologna. Nel 1960 è presente al Raduno Internazionale di Bruxelles con i compagni Battaglini, Quarantini, Babini e Di Piazza del L.C.B. Nel 1961 al 3° Raduno Internazionale di Barcellona con i compagni Battaglini, Quarantini e altri (vedi foto). Nel 1962 al 4° Raduno Internazionale di Istanbul, il più grande raduno motoci-



clistico della storia lambrettistica. Nel 1963 al 5° e ultimo Raduno Internazionale a Reims (molto sottotono rispetto ai precedenti e con scarsa partecipazione italiana) come rappresentante del Lambretta Club Bologna, insieme a Ascani del Lambretta Club Terni e Venditti del Lambretta Club Campobasso. Ha inizio anche il periodo delle più importanti gare di regolarità a squadre fra i vari Lambretta Club



internazionali e nazionali: il Lambretta Club Bologna non ha rivali! Guidi, Di Piazza e Bartolini possono solo vincere:

- giro dei Passi Dolomiti con il Gavia ancora sterrato e la neve sul Passo Pordoi

- trofeo della Piccola e Grande Sila

- Milano-Taranto prima edizione

- Milano-Taranto seconda edizione

Inoltre partecipa al primo e secondo motogiro, vincendo solo alcune tappe essendo la squadra penalizzata dal peso di Di Piazza specialmente nelle prove in salita.

Successivamente, Bartolini corre sul circuito dell'isola di Man e Guidi nello stesso periodo alla Motosciatoria. Durante la terza Milano-Taranto una rottura al motore della 175 di Guidi mette fine al periodo delle sue competizioni.

La chiusura della Innocenti ne rallenta l'attività commerciale e sportiva e di conseguenza prende il via il settore delle moto; frequenta corsi di aggiornamento alla Laverda per la 750 - 1000 e 250 enduro,



alla Guzzi per la V7, il nuovo Falcone 500, la V35, la V50 e il veicolo militare in dotazione alla NATO, denominato 3x3. Alla Benelli per la 125 e la 250 bicilindrica e successivamente per tutti i modelli

4T fino alla 6 cilindri. Alla Suzuki segue i corsi dalla 380 3 cilindri fino alla 1000 con motore rotante. Alla Honda per la 350, 500, 750 Four e per tutti i pluricilindrici e per la Goldwing 1000. ▶



► Alla Kawasaki per la 500 a tre cilindri e la 900 4T- 4 cilindri. Alla metà degli anni '70 nasce la Olympic Motor's e ha inizio il periodo del fuoristrada con la concessionaria delle moto Rond-Sachs e rientra nel mondo delle competizioni formando un reparto corse con la collaborazione del futuro ingegnere Alberto Strazzari. La preparazione delle moto avveniva nelle ore serali nel "bunker" dell'officina lavorando sui travasi, le "unghiate" dei cilindri, le espansioni ecc. per le corse che si svolgevano il sabato e la domenica inizialmente in ambito provinciale, poi regionale e infine nazionale. Le moto preparate per la squadra corse erano della Rond-Sachs, Puch e SWM; per questa ultima casa si reca in Austria alla Rotax per approfondire il sistema della valvola rotante. Spinto dalla grande passione per i motori e per il mondo delle corse, inizia la costruzione di una moto con un suo marchio, avvalendosi della collaborazione tecnica dell'Ing. Strazzari e dell'esperienza di Diego Forti, allora titolare della D.M. telai, nasce la GKD 50, seguita dalla 125 e dalla 250 ambedue con motore Hiro.

Verso la fine degli anni '80 consapevole della notevole esperienza e conoscenza acquisita attraverso una serie di felici opportunità, decide di dedicarsi all'insegnamento con scuole ed enti diversi per passare agli studenti il testimone di quanto appreso. Ha ottenuto per



circa venti anni la carica di presidente provinciale del settore cicli e moto della C.N.A. La presidenza della C.N.A. di Anzola Emilia per otto anni e la vice presidenza per altri quattro anni. Per diversi anni ha tenuto i rapporti per l'Italia con Historic Bicycle Researc, gruppo inglese per il restauro e il collezionismo di velocipedi e biciclette d'epoca. Durante la sua vita motociclistica non ha mai abbandonato la sua Lambretta inizialmente quale socio del Lambretta Club Bologna e poi come meccanico al seguito delle manifestazioni, come rifondatore del Lambretta Club d'Italia insieme a Di Piazza, Tabacco, D'Alessandro e i membri della Federazione Motociclistica Italiana e il dott. Candelo della Innocenti. Poi, insieme a

Cesare Battaglini, ai rappresentanti dei Lambretta Club di Milano e Matera ha contribuito alla costituzione del nuovo Lambretta Club d'Italia. Per 25 anni e sotto la presidenza di Cesare Battaglini ha sostenuto il ruolo di vice presidente del Lambretta Club Emilia Romagna del quale da sei anni ad oggi è presidente.



f YouTube Twitter P
stf
www.stflambretta.com
 +39 . 340 86 84 556
 ricambi originali
 consulenza on-line
 elaborazioni
we love Lambretta
 RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA
Stratos
 MADE IN ITALY