

# 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. 32 - Maggio 2016 - Solo in abbonamento - esce nei mesi di febbraio - aprile - giugno - settembre - dicembre - Spedizione in abbonamento postale



IN QUESTO NUMERO:

P. 5

CURIOSITÀ  
MOTOFALCIATRICI BUCHER GUYER

P. 6

CURIOSITÀ  
L'OGGETTO MISTERIOSO

P. 13

EVENTI  
6ª RIEVOCAZIONE FIRENZE-FIESOLE

P. 17

EVENTI  
36ª MOSTRA SCAMBIO DI REGGIO E.

P. 21

NOTIZIE DAL CLUB  
MUSEI E COLLEZIONI  
MUSEO MEMORIALE DELLA LIBERTÀ

P. 35

NOTIZIE DAL CLUB  
CAMBIO DELLA GUARDIA CAMER

P. 39

IL MOGLIA  
TRATTORE BALILLA II SERIE

P. 43



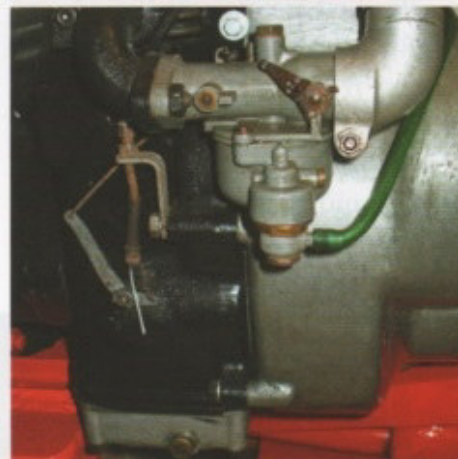
# MOTOFALCIATRICI Bucher Guyer

**I**l collezionismo di mezzi d'epoca si manifesta sotto vari aspetti. Esempio ne è la raccolta di ben 15 motofalciatrici Bucher Guyer del sig. Sandro Giorgi di Castelletto di Serravalle. Giorgi ha raccolto e restaurato numerosi esemplari di motofalciatrici Bucher a testimonianza di quanto questi mezzi siano stati importanti nelle prime fasi di meccanizzazione agricola delle nostre colline e montagne. La Bucher era prodotta nella vicina Svizzera, ma ha conosciuto una discreta diffusione anche in Italia. I modelli, seppur simili tra loro, hanno sempre avuto una continua evoluzione col passare degli anni, migliorando le loro prestazioni. La raccolta parte dai primi modelli Rekord di inizio anni '50 con alimentazione mista benzina/petrolio... senza freni; abilissimi artigiani locali producevano appositi kit a tamburo da applicare ai mozzi delle ruote. La Rekord, motorizzata Universal aveva l'avviamento a manovella. Si passa poi al modello K3, attorno al 1960, che monta motore MAG, con avviamento a pedale, la quale con marcia innestata ha un interessante sistema per cui, azionando la frizione, interviene un freno interno che blocca le ruote. Il motore MAG ha

anche impianto ausiliario a 6 volt per l'applicazione di un fanale per l'illuminazione notturna. Fanale originale, già rarissimo all'epoca, oggi praticamente introvabile. Le Bucher, oltre che la barra falciante, avevano una discreta quantità di accessori dedicati disponibili: pala per la neve, zappatrice e pompa da applicare alla presa di forza, ecc... Giorgi, conoscitore delle Bucher, fa notare come i proprietari usavano sostituire gli pneumatici originali con altri di spalla leggermente più alta nel tentativo di aumentare l'esigua luce da terra dei mezzi sui terreni accidentati... sortendo l'effetto negativo di aumentare anche la velocità di avanzamento della motofalce, che risultava così meno idonea per segare il foraggio in seconda marcia. Curioso e utile il "cavalletto", applicato al manubrio, da utilizzare in caso di smontaggio della barra falciante, atto ad impedire il rovesciamento del mezzo all'indietro. Così pure la leva da utilizzare per rendere folle una delle due ruote ed agevolare l'operazione di svolta della motofalciatrice. Giorgi espone i suoi mezzi nelle manifestazioni (sagre e fiere) che si svolgono a Castelletto.



di Mauro Galli







## Lambretta Club Emilia Romagna



**STEFANO M. ACQUARONI, PRESIDENTE DEL LCER  
(Lambretta Club Emilia Romagna)**

*di Stefano M. Acquaroni*

### *Cari amici Lambrettisti*

come certamente saprete il nostro Club ha da qualche tempo intrapreso un percorso di rinnovamento che, fra l'altro, ha portato alla nomina di un nuovo Consiglio Direttivo e, di conseguenza, alla nomina di un nuovo Presidente.

Il Consiglio Direttivo neo eletto ha infatti deciso di affidarmi questo incarico che, contemporaneamente, mi riempie di soddisfazione ma anche di timore. Soddisfazione perché entro a far parte, attivamente, di una famiglia che fino ad ora mi limitavo a guardare (e perché no, talvolta anche a criticare); di timore perché mi viene affidato un incarico fino ad ora rivestito da persone molto più competenti e preparate di me, con gesta epiche sulle spalle e che il solo nominarle incuteva rispetto, con la sincera convinzione di non essere assolutamente in grado di essere loro pari.

Questo, certamente, non vuole essere un mettere le mani

avanti per proteggermi dalle inevitabili cadute che le difficoltà comporteranno, ma, anzi, una maggiore presa di coscienza del lavoro che attende me e tutto il Consiglio direttivo che mi affianca. Se ho accettato l'incarico, infatti, è grazie anche al fatto di sapere di essere affiancato da uno staff superlativo, pieno di voglia di fare e più resistente e coriaceo del ferro delle nostre amate Lambrette.

Il caro Guglielmo Guidi, che mi cede il testimone e che ringrazio per aver saputo guidare il LCER in un periodo non certamente facile, rimane parte integrante del nuovo Direttivo e, assieme agli altri, continuerà nella sua opera di divulgazione dello spirito lambrettistico che anima ognuno di noi. Ci aveva lasciati su queste pagine dandoci appuntamento ai prossimi eventi del Raduno Nazionale e Rapallo ed all'Euro-Lambretta di Geiselwind; ora che questi appuntamenti sono dietro l'angolo già si vede in prospettiva la partecipazione all'Euro Lambretta 2017 che, come tutti sappiamo, si terrà in Italia. Proprio in occasione del Raduno di Rapallo verranno rappresentate dal Presidente nazionale, Ing. Gianpiero Cola, ai Presidenti dei club regionali le ultime novità che, con prontezza, riferirò a ciascuno di voi attraverso i canali ufficiali. (sito ed e-mail).

Mi auguro, infine, di incontrarvi numerosi ai prossimi eventi che il LCER organizzerà, ma anche a quelli a cui il Club verrà invitato, e che potrete costantemente tenere d'occhio sul sito. Per ora vi saluto. Ci vediamo in giro!

**stf**
  
[www.stflambretta.com](http://www.stflambretta.com)
  
 +39 . 340 86 84 556

ricambi originali  
 consulenza on-line  
 elaborazioni

**we love  
Lambretta**

RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA

## COMPOSIZIONE CONSIGLIO DIRETTIVO

TRIENNIO 2016 -2018

STEFANO M. ACQUARONI	-	PRESIDENTE
MASSIMILIANO RENNA	-	VICE PRESIDENTE
FRANCO BALBONI	-	CONSIGLIERE
MICHELE BENOTTI	-	CONSIGLIERE
MAURO GALLI	-	CONSIGLIERE
GUGLIELMO GUIDI	-	CONSIGLIERE
MILO LAZZARINI	-	CONSIGLIERE
MARCO PARAZZA	-	CONSIGLIERE
ENRICO ZANNI	-	CONSIGLIERE



## ACCADDE A BOLOGNA 60 ANNI FA...



foto e testi di Paolo Corrà

**15** luglio 1956, Via Ugo Bassi 31: davanti alla concessionaria Lambretta "CISA" sta per iniziare un'impresa che ancora oggi ha dell'incredibile, un autentico primato motociclistico.

Un giovane di belle speranze, il "bolognese" Cesare Battaglini (era nato in provincia di Mantova) sta per partire per un lungo viaggio, che alla fine risulterà essere il GIRO DEL MONDO. Lo accompagnano nell'impresa due ragazze straniere, amiche di università: la tedesca Felicitas Hauck e l'olandese Rita Van de Weerd. La strada è lunga, molto lunga, ed altre 4 persone si avvicenderanno a fianco di Cesare, sostituendo le due ragazze, ma Cesare sarà l'unico a compiere l'intero tragitto: egli ha già all'attivo un ottimo "rodaggio" con i 2 raid in solitaria del 1953 e 1954 con i quali ha percorso 47.000 chilometri in sella alla sua "Checca", una Lambretta 125 E poi parzialmente modificata in "F" per il secondo viaggio.

I tre partono a bordo di due Lambrette modello 150 D, strettamente di serie, equipaggiate con serbatoio e filtro aria maggiorato, e con un robusto portapacchi posteriore sui fianchi del quale erano posizionate due taniche supplementari per il carburante (autonomia 1.000 km).

Inizialmente il progetto di Cesare Battaglini prevedeva una lunghezza complessiva di 68.000 km, ma alla fine risulteranno essere "qualcosina" di più. Qualche dato?: 160.000 km effettivi percorsi in Lambretta (in totale saranno 218.000), attraverso Jugoslavia, Turchia, Pakistan, India, Indo- ▶





► cina, Australia, isole del Pacifico (Nuova Caledonia, Nuove Ebridi, Tahiti), Panama, Colombia, Ecuador, Perù, Cile, Argentina, Uruguay, Brasile, Guyana, Venezuela, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Guatemala, Messico, Canada e Stati Uniti.

Utilizzati 7 treni di gomme e consumati 5.000 litri di miscela.

Durata del viaggio: 3 anni, 1 mese e 25 giorni (dal 15/07/1956 al 09/09/1959).

Se si pensa al tipo di strade incontrate da Cesare 60 anni fa, viene anche da chiedersi come hanno fatto le Lambrette a resistere a sollecitazioni a vol-

te spaventose e sopportare carichi di peso incredibili (il bagaglio ed il carburante erano circa 180 kg). Esse, a parte la normale manutenzione, durante tutto il viaggio non hanno mai avuto bisogno di interventi straordinari e nessun organo vitale si è rotto, nonostante gli strapazzi e le numerose cadute, dimostrando una robustezza fuori del normale.

Cesare Battaglini diceva sempre "sono orgoglioso di essere italiano, ma mi considero cittadino del mondo" e con questa splendida impresa lo ha dimostrato ampiamente.

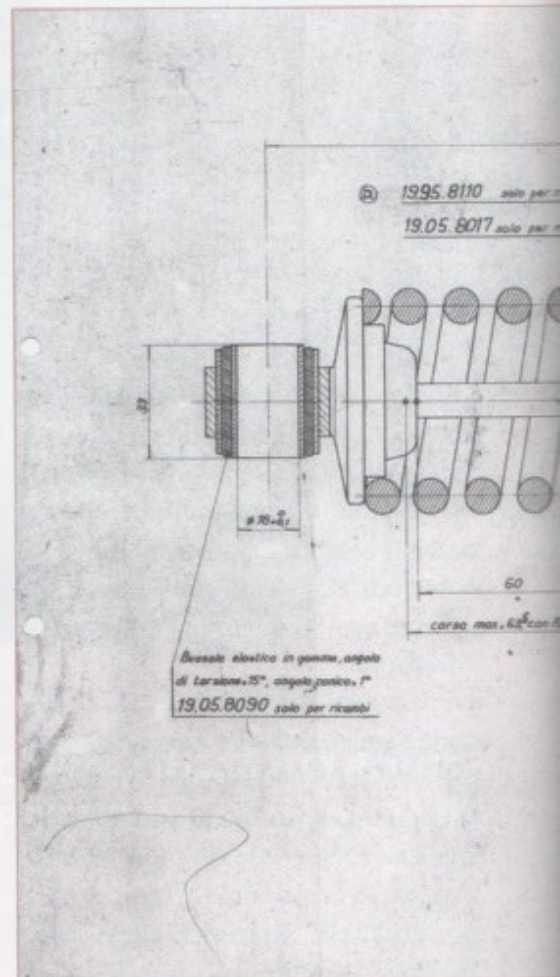
## NOTIZIARIO TECNICO

# Lambretta

### L'AMMORTIZZATORE:

il nome stesso racchiude tutta la sua funzione.

**PREMESSA:** Attenzione nell'acquisto scegliere sempre un prodotto che sia di qualità e coperto da garanzie, e qua la scelta sarà dura, essendo che, ogni ditta spaccia il suo prodotto per il meglio che esiste sul mercato. Cerchiamo di fare chiarezza, e di consigliarvi nell'acquisto, partiamo con una certezza di ricerca, accompagnata da prove di laboratorio, su lambrette originali e con motori elaborati. L'ammortizzatore montato su motori basculanti, (tipo quello della lambretta) è il più gran trasmettitore di insonorizzazioni e vibrazioni in assoluto, e come da ricerche effettuate, vibra molto di più il telaio che il motore stesso, portando punti esterni del telaio a delle vere e proprie oscillazioni, (vedi il manubrio lambretta). Quindi accertarsi che i silent block che erano montati sull'ammortizzatore, devono sempre essere di gomma morbida anche i due





smorzatori (silent block montati sul perno motore) devono essere morbidi, non vecchi e non induriti dal tempo. Quello sopra descritto sarebbe un ammortizzatore tipico (coi silent block in gomma), che si montano fra telaio e motore basculante. **ATTENZIONE:** non montate mai un tipo di ammortizzatore specifico da forcellone, del tipo di quelli montati fra forcelloni e telaio, per essere più chiaro quelli che al posto del silent block in gomma hanno il teflon. Quindi sono rigidi e questi possono essere pericolosissimi, in quanto il motore lambretta ha dei silent block abbastanza grossi, nel punto di attacco sul motore e per questo motivo il motore flette anche vistosamente trasversalmente, soprattutto con due persone a bordo, quindi l'ammortizzatore ha bisogno di flettere anche in modo trasversale pena la rottura dello stelo dell'ammortizzatore e qua si va ha sbattere il naso sull'asfalto, a qualcuno è già successo e qualcun altro ci è andato vicino. Se poi vi è un cedimento strutturale di uno dei due silent block, si ha la quasi certezza che accade, (tenete presente che un silent in gomma costa il 300% in più che il teflon). Scusate di questa lunga premessa, ma il motivo del nostro articolo è per spiegarvi il tipo di ammortizzatore che montava la lambretta. Alla fine del 2015, una lambretta LI 150 terza serie restaurata nella nostra officina, viene guardata da un attento esaminatore

e al cliente gli viene contestato l'adesivo S. C.M. sull'ammortizzatore posteriore, dicendo che andava appiccicato un adesivo ovale con scritta R.I.V. L'unica lambretta che montava sospensioni R. I. V. sia anteriori che posteriori era il TV 175 prima serie. Mi chiamò il cliente, e mi fece parlare con l'esaminatore, dopo avergli assicurato che avrei inviato la documentazione di quell'adesivo che dimostrava l'incontrarlo di quello che lui affermava, e così è stato, gli inviai il documento che voi vedete pubblicato nella pagina accanto. Dopo alcuni giorni e dopo aver letto il documento l'esaminatore mi chiamò gentilmente, mi fece le scuse per la sua ignoranza, spiegandomi che i guru della lambretta lo avevano informato male. Ora per essere più precisi, l'ammortizzatore R.I.V. veniva realmente montato sulla lambretta di primo impianto, ma abbastanza di rado, e quel tipo di ammortizzatore (R.I.V.) si riconosceva si per l'adesivo ma soprattutto perché montava una molla unica a passo variabile, questo tipo di ammortizzatore si trovava nelle prime e seconde serie dal 1958 al 1961 ripeto raramente. Il più usato dalla Innocenti il primo impianto è stato il modello S. C. M., nelle prime versioni si riconosceva per l'adesivo, poi con l'avvento della terza serie 1962, la produzione si alternava. Su alcuni vi era l'adesivo e ad altri era stampigliato direttamente sullo stelo dell'ammortizzatore, soprattutto sui mo-



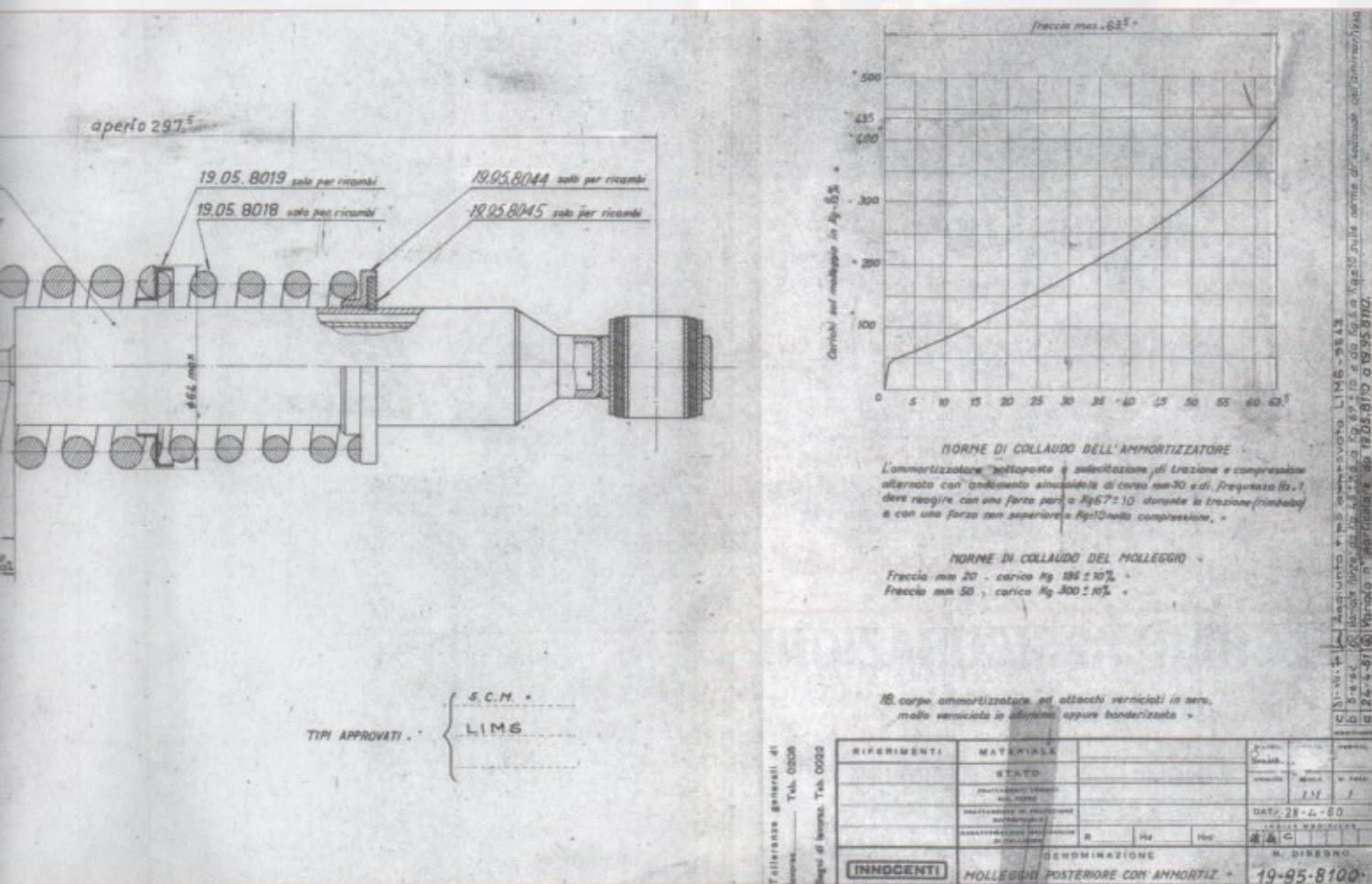
delli anteriori della TV modello terza serie con freno a disco. Mentre il modello L. I. M. S. come spiega l'aggiornamento originale Innocenti sarebbe stato montato ininterrottamente dal 1970 su tutti i modelli DL. Come si riconoscevano quest'ultimi due tipi L. I. M. S. e S. C. M. montavano due molle indipendenti e quella inferiore faceva il passo variabile essendo il diametro di filo più piccolo. Dopo questa piccola curiosità sulle nostre amate lambrette, vi saluto sperando di avervi fornito curiosità e qualche consiglio utile. Nel prossimo numero pubblicheremo una grossa curiosità, una modifica sostanziale che doveva essere fatta sulla LI terza serie e su tutte le cilindrate nel 1962 sulle terze serie, ma Ferdinando Innocenti la scartò.



Adesivo R.I.V



adesivo S.C.M.





## Museo Memoriale della Libertà



di Mauro Galli

**A**lle porte di Bologna, grazie alla passione di Edo Ansaloni, è stato realizzato il Museo che raccoglie la sua collezione di mezzi della seconda Guerra Mondiale, ma non solo. Il Museo è diviso principalmente in 3 grandi aree: una esterna, una espositiva sotto un'ampia tettoia prefabbricata, ed una interna multimediale.

Sull'area esterna vi è un treno completo di locomotiva a vapore e carrozze che ospitano una mostra sulla deportazione nei campi di sterminio, un aereo bimotore Piaggio P166M, alcuni pezzi d'artiglieria, un'auto-pompa Opel, un rullo battistrada a vapore ed altro.

Il colonnato a tettoia con esposizione dei mezzi è diviso in due grandi settori: Forze Alleate e quello relativo alle Forze dell'Asse. Tra i mezzi alleati degni di nota lo Sherman M4, nella versione con motore stellare a 9 cilindri da 400 cv, recuperato in un campo di demolizione a Mantova privo di torretta e poi completato successivamente. La nota Jeep Willis







MB e la sua... sorellina anfibia Ford GPA con la quale condivide la stessa meccanica. L'autocarro da trasporto a 6 ruote motrici CCKW 353 e la sua versione anfibia DUKW... utilizzata (nello specifico dell'esemplare esposto) fino e per tutti gli anni '60 da un reparto dei Vigili del Fuoco italiani.

Tra i mezzi dell'Asse spiccano l'autocarro Phänomen Granit 1500, a 4 ruote motrici, con le insegne dell'Africa Korps ed il motore raffreddato ad aria per sopperire ai problemi di ebollizione dell'acqua nel suo utilizzo in zone desertiche. Le Fiat 508 verniciate con i colori coloniali della divisione Ariete e della Regia Aeronautica. Sicuramente la cosa più curiosa è la trattoria per obici, FIAT/SPA Pavesi P4/100; telaio articolato, trazione integrale, artigli a scomparsa sui cerchi privi di pneumatici.

La parte interna nel capannone ospita una mostra multimediale sulla linea Gotica e lo sforzo bellico che essa comportò per entrambe le fazioni in guerra. Praticamente un Museo nel Museo in cui sono allestite scene in grandezza naturale (case, mezzi, soldati in divisa, armi) dove il visitatore, grazie ad accurati effetti sonori e visivi, vi si trova completamente immerso. E' possibile rivivere nelle sale allestite la piazza di un borgo dell'Appennino con il reclutamento da parte della TODT di manodopera civile. La vita nei rifugi sotterranei antiaerei di Bologna; con bombardamento e le trasmissioni di Radio Londra. La battaglia di Porta Lama e la presa di Monte Riva che diede il via alla liberazione del 25 aprile. La

visita alla parte multimediale è solo guidata e preceduta da una serie di spiegazioni e racconti riferiti al contesto storico rappresentato a cui è assolutamente piacevole ed istruttivo assistere.

Si ringrazia la Sig.ra Carla della Segreteria del Museo per la cortese ospitalità.

Museo Memoriale della Libertà, Via G.Dozza 24, 40139 Bologna. Visite al Museo nei giorni feriali, 10:30-13:00 e 15:00-18:30, previo appuntamento tel. 051 461100

**info@museomemoriale.com**  
**www.museomemoriale.com**

