

COLLEZIONISMO

AUTO · MOTO · MACCHINE AGRICOLE · RESTAURO
PERIODICO DI NOTIZIE - TECNICA - CURIOSITÀ - MERCATO



IN QUESTO NUMERO:

MOSTRA SCAMBIO
DI REGGIO EMILIA

VITA DI CLUB
L'ATTIVITÀ DEL CAMER

P. 10 CURIOSITÀ
LA MICRO PEEL

P. 19 EVENTI
MUGELLO CLASSICO

P. 23 **Lambretta** CLUB
NOTIZIE DAL CLUB

P. 29 EVENTO INTERNAZIONALE
PEBBLE BEACH - USA

P. 36 MUSEI E COLLEZIONI
PARCO DELLA STORIA MILITARE - PIVKA (SLOVENIA)

P. 39 IL MOGUL
TRATTORE FIAT OM 45/R E 35/40C



COMET 250

La bicilindrica di Alfonso Drusiani

All'inizio è una storia come tante altre.

Un borghetto pedecollinare, dove abitano alcune famiglie, formato da una corte di 4 case ed una chiesetta con canonica. Una tettoia danneggiata dal tempo e dall'incuria da dove sbucca la ruota anteriore di una moto.

E' una tipica moto anni '50 con le sue forme tondeggianti. C'è da sgombrare e fare pulizia e qualcuno si chiede se mai quel ferrovicchio può interessare a quei "matti" che rincorrono queste cose.

Gira così la notizia che c'è una moto da andare a vedere. E' là semisepolta nel ciarpame. In un passato remoto era stata coperta con un telo nel tentativo di proteggerla; telo di cui rimangono briciole e pezzi un po' ovunque. La pioggia negli anni, dai buchi della tettoia, l'ha martellata parecchio: cerchi, collettori di scarico, marmitte... tutto marcio e anche l'alluminio delle fusioni mostra vistosi segni di ossidazione.

Mozzi ruote bloccati e bisogna trascinarla; è un rottame! Ma non il solito rottame, ha 2 cilindri ed una scritta si intravede: Comet!

Mille pensieri si accavallano con un caleidoscopio di immagini: Alfonso Drusiani, costruita a Bologna... da non perdere!

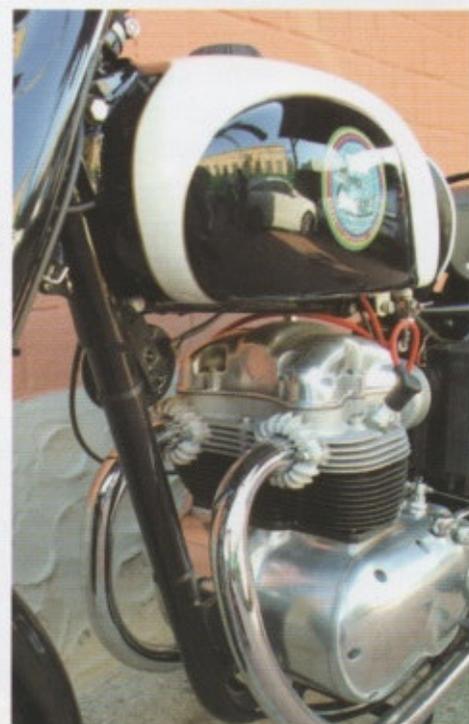
Il cuore batte forte! Incoscienza, passione? Si vedrà.

La moto ad un più attento esame, si rivelerà poi essere una rarissima Comet 250, che verrà ripristinata nelle originali condizioni.

E' stato necessario un importante lavoro di ricerca e documenta-

zione, favorito dai collezionisti bolognesi che hanno messo a disposizione tutto quanto era loro possesso per aiutare il recupero del mezzo; in particolare il ringraziamento va a Renato Belletti scomparso recentemente.

Altra cosa che ha contribuito in modo considerevole alla realizzazione del restauro è stata la presentazione, al Museo Poggi di Villanova di Castenaso, del libro di Nunzia Manicardi dedicato a Drusiani ed alla sua Comet.





CARATTERISTICHE TECNICHE COMET 250:

Motore bicilindrico 4 tempi, alesaggio 57 mm, corsa 48 mm, cilindrata totale 245 cc.

Potenza 13 CV a 6500 rpm, rapporto di compressione 6,5:1

Distribuzione comandata a catena con albero a cammes in testa, 2 valvole per cilindro.

Albero motore con supporti centrali e manovelle a sbalzo, teste di biella su rulli.

Accensione con spinterogeno ad anticipo automatico, impianto elettrico con dinamo e batteria.

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio, cambio in blocco a 4 marce.

Telaio elastico con forcella ed ammortizzatori idraulici.

Pneumatici 2,50" x 19" anteriore, 2,75" x 19" posteriore, freni a tamburo da 160 mm.

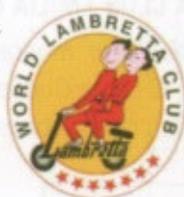
Peso 113 kg, velocità max 120 kmh.

»»» Tra i personaggi presenti un anziano meccanico che lavorò con Drusiani, alcuni proprietari di Comet 175 e il produttore originale dei segmenti per la 250... che ancora ne conservava alcuni!!! La Comet fu fondata da Alfonso Drusiani dopo la sua uscita dalla Mondial all'inizio degli anni '50. In un primo tempo doveva costruire moto di cilindrata 160cc, ma la produzione fu quasi totalmente dotata di motore 175 cc a cui, nell'ultimo anno di vita dell'Azienda, venne affiancata la versione 250 cc costruita in un esiguo numero di esemplari. Nel contesto storico di metà anni '50 una bicilindrica 4 tempi di 250 cc era una moto davvero fuori dagli schemi. La produzione nazionale di quel periodo era costituita da piccole cilindrata ed i mezzi monocilindrici di 175 o 250 cc erano già moto importanti! Insieme alla Comet possiamo ricordare altre coetanee bicilindriche a 4 tempi: la Berneg 175 prodotta a Bologna, la Parilla Veltro 350, la Benelli Leonessa 250 e la Gilera 300. Eccetto la Gilera tutte le altre hanno avuto scarsa diffusione.





Lambretta Club Emilia Romagna



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

di Stefano M. Acquaroni

Amici Lambrettisti, bentornati!

Anche l'ulteriore impegno che ci eravamo presi con voi, riguardo la presenza del LCER alla mostra scambio di Imola, siamo riusciti a mantenerlo in maniera, ritengo, egregia, anche se, ahimè, la partecipazione non è stata da memoriale.

Ritengo, ad onore del vero, che questo aspetto sia da imputare però ad una minore presenza di visitatori all'evento, trend questo, che oramai da qualche anno sembra avere preso una brutta piega. L'ospitalità offerta ai soci, invero, è stata degna della migliore tradizione del LCER, con ciccioli e vino a farla da padrone. Un personale grazie di cuore agli artefici di tutto ciò. Come avrete appreso dalla comunicazione a suo tempo inviata per e-mail, si è tenuta qualche giorno addietro, presso la sede di Nontanola, l'assemblea del Consiglio Direttivo del Club alla quale ha partecipato il consiglio al completo oltre ad un bel gruppetto di soci. Come oramai sapete, abbiamo piacere che le assemblee del Direttivo siano aperte a tutti i soci e, infatti, è sempre più frequente che alcuni di voi vi facciano capolino. Sono occasioni, queste, necessarie per dare una linea all'azione del Club, per assumere decisioni che ci coinvolgono tutti quanti e, di conseguenza, tutti le opinioni sono ben accette. E poi, essendo ormai consuetudine che questi incontri vengano preceduti da una pizzata, sono un'occasione per, come dice sempre Mauro, "fare un po' di ballotta!". Gli appuntamenti passati hanno registrato una buona presenza di partecipanti, soprattutto l'invito arrivato da Guglielmo Guidi per la partecipazione ai festeggiamenti di S.Maria in Strada ad Anzola; le finalità umanitarie ed il programma proposto, comprendente la visita alla Collezione Righini, han fatto sì che numerosi mezzi vi abbiano partecipato. Purtroppo non il mio, che per un inconveniente tecnico, non mi ha permesso di prendervi parte: sarà per la prossima.

Una menzione d'obbligo mi sembra doveroso farla anche per la 4^a tappa conclusiva del Trofeo Interclub svoltosi a San Giovanni in Persiceto; il fatto che purtroppo si sia svolto in concomitanza con Imola non ha favorito la presenza di tanti ma, ugualmente, un nostro fascione è salito sul podio. Ma anche a tutti gli altri appuntamenti a cui il LCER è stato invitato a partecipare, un nugolo di imperterriti lambrettisti ha sempre fatto sentire la propria allegra e scoppiettante presenza.

Ormai poche altre occasioni d'incontro si frappongono alla pausa invernale; fra queste, due a cui tengo in maniera particolare che però saranno già avvenute nel momento in cui leggerete queste righe: infatti, il giorno 22 settembre saremo impegnati in un piacevole incontro con il Lambretta Club Hainaut del Belgio che da Cervia (RA) arriveranno a Villanova di Castenaso (BO) dove, insieme, potremo visitare il Museo Poggi e pranzare assieme. Il giorno 2 ottobre, quindi, si svolgerà l'ormai tradizionale "Back

to Cesare", ovvero un incontro tra amici, come ci piace definirlo, per ricordare il fondatore e presidente del nostro club, Cesare Battaglini. L'intento è quello di fare una sorta di passo indietro nel tempo, quando le occasioni ed i momenti di convivialità erano un "must". Come detto, leggerete queste righe ad eventi avvenuti ma spero che, a queste uscite, vi abbia partecipato il maggior numero di soci ed avere avuto così la conferma che il Lambretta Club Emilia Romagna c'è!

Ultimo, ma non per importanza (anzi!), vi ricordo del pranzo sociale fissato per il giorno 6 novembre presso la "Villa Taverna Napoleone" di Castelnuovo Rangone (MO). Tutti i dettagli vi verranno comunicati al più presto.

Vi aspettiamo numerosi con le vostre famiglie. A presto!

Advertisement for STFLambretta featuring a Lambretta scooter. The ad includes social media icons for Facebook, YouTube, Twitter, and Pinterest. The STFLambretta logo is prominent, along with the website www.stflambretta.com and phone number +39 340 86 84 556. Services listed include original parts, online consultation, and customizations. The slogan "we love Lambretta" is written in a stylized font. At the bottom, there is a QR code, a logo for Stratos (Authorized Dealer - Verona), and a "MADE IN ITALY" logo.

CONSIGLI TECNICI D'EPOCA

DAL NOTIZIARIO DEL LAMBRETTA CLUB EMILIA ROMAGNA N.1 – MAGGIO 1993

Note tecniche sui carburatori dell'Orto montati sulla Lambretta modello D, redatte da un certo G. Biella G come Guglielmo ?? L'indizio principale nella caricatura introduttiva, anche se allora era abbastanza più giovane.



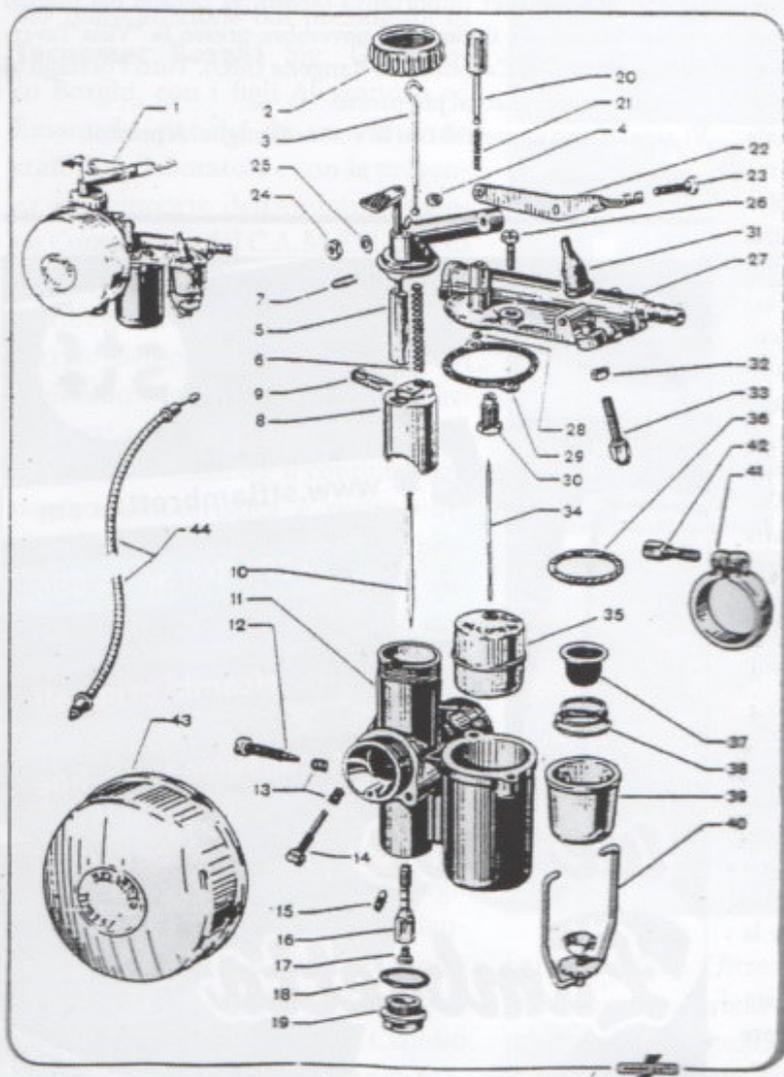
in
officina

Notiziario

del Lambretta club Emilia Romagna



DIFFUSIONE RISERVATA AI SOCI DEL CLUB



Caratteristiche del carburatore MA18B2

valvola a gas numero 50
spillo conico D1
getto del minimo numero 40
polverizzatore numero 260/B
getto del massimo numero 75
galleggiante grammi 7,5

Caratteristiche del carburatore MA18B3

valvola del gas numero 75
spillo conico D1
getto del minimo 45
polverizzatore 255/B
getto del massimo numero 70
galleggiante grammi 6,5

Caratteristiche su particolari del carburatore montato sulla lambretta 125 D. Sono 3 i tipi montati in origine : 2 di marca dell' Orto , rispettivamente MA18B2 e MA18B3 , il terzo modello è di marca Zenith .



in officina

Notiziario

del Lambretta club Emilia Romagna



DIFFUSIONE RISERVATA AI SOCI DEL CLUB

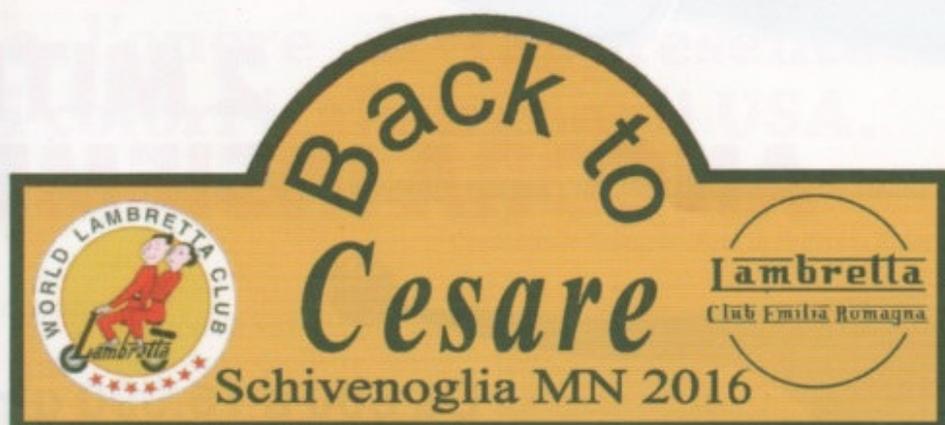
Si consiglia, qualora sia necessaria la sostituzione del carburatore completo, di preferire il modello "Dell'Orto MA 18B3", in quanto è quello che fra i tre tipi si presta a fornire migliori prestazioni con minore consumo.

Regolazione e pulizia del suddetto carburatore :

Smontare accuratamente il bicchierino filtro ,lavare e soffiare con una certa pressione il filtro in esso contenuto, togliere poi il tappo(numero 19 in figura) quindi smontare i componenti 17 (getto di massima) 16 (polverizzatore) 15 (getto di minima) ,lavarli con benzina e soffiare all'interno con aria compressa ,infine controllare, ponendoli contro luce, che tutti i fori siano liberi. Pulire inoltre tutto il corpo carburatore, controllare che sia la valvola numero 8 che l'ago numero 10 non siano troppo usurati. Rimontare con cura il tutto indi accendere il veicolo tenendo il minimo leggermente alto,regolandolo con la vite 14,infine per tenere una corretta carburazione agire sulla vite 12,svitandola di un giro e mezzo circa; ascoltare attentamente durante questa regolazione i battiti del motore e agire svitando o avvitando la vite,ottenendo così il battito più pieno . Fatto ciò ,riportare tramite la vite 14 ,il carburatore al minimo. Non agire mai,per regolare il minimo del carburatore, tramite il registro 33,in quanto tale registro serve unicamente per togliere il gioco tra filo del gas e guaina .

N.B. per il carburatore Zenith non esistono dati in mio possesso ,per il rimanente comportarsi come per i carburatori sopra indicati .





Anche quest'anno il 2 ottobre siamo tornati a trovare Cesare Battaglini a Schinevaglia dove riposa.

A cinque anni dalla Sua scomparsa il senso di solitudine è sempre forte, mitigato dalla responsabilità di tramandare ai posteri gli insegnamenti del Lambrettista e dell'Uomo.

