

COLLEZIONISMO

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



IN QUESTO NUMERO:

p. 4

CURIOSITÀ
IL CINEMA E IL MOTORE

p. 8

CURIOSITÀ
DUCATI: NON SOLO DESMO

p. 12

EVENTI INTERNAZIONALE
1° CONCORSO DI ELEGANZA CINESE

p. 14

CAMPIONI D'ALTRI TEMPI
ITALO PIANA

p. 16

EVENTI
XXVI°

EDIZIONE 6H DI ROMA
NOTIZIE DAI CLUB

p. 19

NOTIZIE DAI CLUB
MUSEI E COLLEZIONI

p. 28

MUSEI E COLLEZIONI
AMAC
CORREGGIO - FIERA DI S. LUCA

p. 39

postatarget
creative

CNRE08672013

Posteitaliane

Tecnograf



I FIDANZATI DELLA MORTE: IL MOTORE E IL CINEMA

Il 9 dicembre scorso a Bologna è stato proiettato al cinema Lumière il film di Romolo Marcellini: "I fidanzati della Morte". La notizia ha messo in fermento i collezionisti ed appassionati locali di motociclismo storico, tant'è che in sala numerosi amici si sono ritrovati... come in occasione dei raduni che si svolgono durante la bella stagione.

Il film di Marcellini uscì nel 1957 e dopo una programmazione nelle sale cinematografiche del tempo sparì dalla circolazione. Dimenticato per lunghissimi decenni è stato cercato, ritrovato e riproposto alla visione dalla Rodaggio Film, ditta che si occupa di film rari, perduti o mai visti in Italia dedicati al mondo delle due ruote. La copia proiettata è un "originale conservato" in otti-



me condizioni, per la quale non è stato necessario effettuare alcuna opera di restauro. La vicenda, tipica dei fotoromanzi di quell'epoca,

racconta l'avventura professionale, sportiva, sentimentale di un pilota degli anni '50, ma... per gli appassionati del motociclismo storico, c'è tanto di più! Molte scene sono state girate all'interno degli stabilimenti Moto Guzzi di Mandello Lario, comprese le prove nella galleria del vento. La "ZV" che combatte con la "Freccia" altre non sono che Moto Guzzi e Gilera riconoscibilissime con i loro colori e le carenature a campana. Un importante valore di documentario viene aggiunto alla pellicola perché riprende l'ultima Milano - Taranto del 1956, prima dell'abolizione delle corse su strada, ed il Gran Premio delle Nazioni del 1957 a Monza, ultima corsa ufficiale per Guzzi, Gilera e Mondial seguita poi dall'annuncio del "patto di astensione dalle competizioni". In occasione della proiezione, grazie alla disponibilità del Collezionista Piero Parmeggiani ed alla collaborazione del Team San Luca, nell'entrata del cinema



ENNE PI®

S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative



Via Vienna, 28 - Zona Ind. Sett. D Spini di Gardolo (TN)
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831 - Cell. 340 2209880

info@targheetarghe.it
www.targheetarghe.it

Lumière è stata esposta una Guzzi 350cc bialbero con carenatura a campana, coccolata e sorvegliata a vista da tutti i presenti. La 350 bialbero è stata, pari merito ad una giovanissima e splendida Sylva Koscina del film, star della serata. Per chi desiderasse avere una indicazione sul contenuto del film, in internet, su Youtube c'è il trailer... già bellissimo preludio!

Note sulla Guzzi 350 cc Bialbero (1953-1957 costantemente aggiornata durante la sua carriera). Campione del mondo 1953 e 1954 con Fergus Anderson, 1955 e 1956 con Bill Lomas, 1957 con Keith Kampbell. Potenza 38 CV, velocità 234 kmh. Modificata da Enrico Lorenzetti con parti speciali abbassò il suo peso fino a 98 kg e fu impiegata nel 1956, con successo, per alcuni tentativi di record sulla pista dell'aeroporto militare di Montichiari.



Tra le foto scattate sul set del Film a Monza anche quella di Piero Pomi, meccanico della Moto Guzzi, ritratto in sella alla 8 cilindri.





DUCATI: NON SOLO DESMO

Motore statico, Pino 4 Hp e i fuoribordo nautici

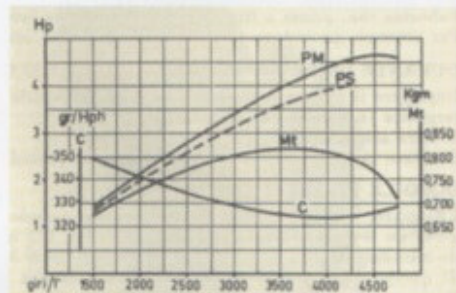
La produzione di motori statici, industriali o ausiliari è stata importantissima in Emilia Romagna. Numerose erano le Aziende costruttrici di motori a scoppio destinati ad essere applicati nei modi più svariati: argani, compressori portatili e industriali, frigoriferi, gruppi elettrogeni, pompe per irrigazione e irrorazione, macchine agricole, macchine per caseifici ed oleifici, macchine edili, ecc. ecc.

Reggio Emilia probabilmente è stata la maggior produttrice di questi motori, ma anche Bologna, Modena e Ferrara hanno avuto grandi industrie e piccoli artigiani impegnati in questo settore. Non hanno fatto eccezione anche Ditte note per altre produzioni; è il caso della Ducati Meccanica e del suo settore Motore Industriali molto attivo negli anni '60.

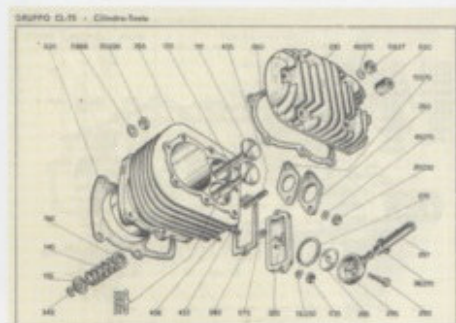
In questo articolo presentiamo il piccolo Pino 4Hp. Motore a 4 tempi, con distribuzione a valvole laterali, cilindrata 172.5 cc, alimentazione mista a benzina (avviamento) e petrolio (utilizzo in lavoro). Il consumo di petrolio del motore, a regime di coppia massima, era solo di 325 gr/Hph (grammi per cavallo-ora)... cioè con poco meno di 1,5 litri di carburante si poteva usufruire di tutta la potenza del motore per un'ora! L'avviamento era strappo mediante fune ed il raffreddamento, forzato ad aria, era ottenuto tramite una ventola calettata sul volano. Il volano per l'accensione era ovviamente un Ducati ed un regolatore di velocità a sfere provvedeva a variare l'apertura della farfalla del carburatore Cozette mantenendo costante il numero dei giri durante l'utilizzo. Questo motore, semplice e robusto, aveva già alcuni accessori previsti in fase di progetto e fornibili a richiesta da Ducati quali: riduttore sull'albero di uscita, tra-

missione verticale, frizione. Veniva venduto con solo il collettore allo scarico senza silenziatore, eventualmente applicato successivamente dagli utilizzatori a secondo delle esigenze di impiego. Il motore delle foto allegate è stato "trovato" molti anni orsono tra materiale da rottamazione proveniente dai fondi di un magazzino. Amorevolmente restaurato dal suo attuale proprietario fa bella mostra di se nel garage in compagnia di un Cucciolo ed un Monster Ducati. Ringrazio Giorgio Bartolini per il materiale messo a disposizione.

Con "nonsolodesmo" si potrebbero indicare tanti prodotti Ducati; ecco un paio di immagini dei motori marini da fuoribordo.

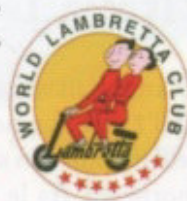


PM - Potenza a tutta farfalla aperta per servizio discontinuo.
PS - Potenza per servizio continuo.
MI - Coppia motrice corrispondente a PM.
C - Consumo carburante corrispondente a PM.





Lambretta Club Emilia Romagna



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

di Stefano M. Acquaroni

Cari amici lambrettisti

bentrovati su queste pagine del primo numero del nuovo anno, ancora insieme a condividere la passione che ci accomuna.

E' un anno, questo che ci approntiamo a trascorrere, che spero potrà finalmente tornare a darci quel nuovo impulso che da diverso tempo auspico, sempre con il necessario aiuto di tutti.

In questi giorni, infatti, tutti noi del Consiglio, stiamo lavorando per capire quale strada sia meglio percorrere per cercare di soddisfare i Soci quanto più possibile, pur consci dei nostri limiti: abbiamo predisposto una bozza di calendario cercando di soddisfare tanto i Soci più "tradizionalisti", affezionati alle uscite classiche - come l'immane Trofeo Interclub -, quanto quei soci con la voglia di scalpitare dentro, desiderosi di percorrere quanti più chilometri possibile in compagnia. Cercheremo, infatti, di sfruttare a nostro favore gli inviti che puntualmente ci pervengono dai Club "amici", organizzandoci per tempo in modo tale da non lasciarceli sfuggire. Ovviamente il mezzo con cui verrete avvisati delle attività che man mano verranno proposte sarà internet e la posta elettronica. Vi invito, quindi, qualora non lo aveste già fatto, a creare e comunicarci un indirizzo di posta elettronica al quale possiamo inviare le comunicazioni e tenerci in contatto. Le stesse comunicazioni, comunque, sono sempre disponibili anche sul nostro sito (www.lcer.it), che cercheremo di tenere sempre aggiornato.

Leggerete questa rivista che ormai le iscrizioni all'Eurrolambretta saranno chiuse, ma già a tutt'oggi si è formato un bel gruppetto di soci che vi prenderà parte. Faremo in modo di incontrarci prima dell'evento, così da avere la possibilità di conoscerci ed organizzarci, per arrivare ad Adria carichi di entusiasmo. Il programma dell'evento è ormai definitivo, molte persone del LCI, e non solo, si sono adoperate affinché la riuscita sia totale. Noi sicuramente vi racconteremo come sarà andata. Abbiamo poi previsto anche la nostra partecipazione alle due più importanti mostre

scambio che si svolgono nel nostro territorio: Reggio Emilia ed Imola. Sarete informati per tempo e, sicuramente, chiederemo il vostro aiuto per l'allestimento di un nostro stand.

Vi ricordo, infine, qualora non lo aveste già fatto, che è tempo di rinnovare la tessera al club ... e non solo perché l'assicurazione RCA è probabile che lo richieda. Noi ce la stiamo mettendo tutta e spero che ne vediate i frutti, ma, mutuando un celebre frase, non chiedetevi cosa può far il Club per Voi ma cosa potete fare Voi per il Club.

A presto!

stf

www.stflambretta.com

+39 . 340 86 84 556

- ricambi originali
- consulenza on-line
- elaborazioni

goditi il viaggio

RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA

Stratos

MADE IN ITALY

28° EUROLAMBRETТА JAMBOREE

Lambretta Club d'Italia 1-4 Giugno 2017 Adria (RO)

Per festeggiare degnamente i 70 anni dalla nascita della prima Lambretta, si svolgerà un grande Euro raduno all'auto-dromo di Adria - Costa Veneta dall'1 al 4 giugno 2017, l'unico ufficiale organizzato dal Lambretta Club d'Italia. Saranno presenti tutti i club europei e quelli italiani con stand delle specialità gastronomiche tipiche delle varie Regioni del nostro Paese. Ci saranno inoltre tante sorprese, fra le quali la possibilità di girare in pista con la propria Lambretta, una gara di regolarità, mostra di esemplari rarissimi della Lambretta, fra cui il Siluro e la 125 D con cui Cesare Battaglini effettuò i suoi viaggi avventurosi, e l'anteprima mondiale della nuovissima Lambretta 2017.

PROGRAMMA

Iscrivendosi al raduno il socio lambrettista ha diritto fra l'altro a ricevere la Goody bag, contenente la maglietta e la fascia copriscudo ufficiali oltre agli omaggi offerti dagli sponsor, il free access al campeggio (per i soci non italiani) due colazioni, la cena del venerdì e quella di gala del sabato.

Giovedì 1 giugno 2017

Un inizio di raduno da ricordare: vieni con noi a visitare Venezia! Una gita indimenticabile con partenza in treno dalla stazione di Adria alle ore 10.10 e ritorno alle 18.53.

ore 15,00 - 19,00: iscrizioni sul luogo e distribuzione dei gadget; serata libera. Party di benvenuto con dj

Venerdì 2 giugno 2017

ore 8,00 - 19,00: iscrizioni (con assistenza di rappresentanti del LCI);

ore 12,00 - 14,00: pranzo libero

ore 14,30 - 18,30: giro in Lambretta del delta del Po con la guida

ore 15,00 - 20,00: relax in musica con dj set dal pomeriggio

ore 17,00: Test Drive "Nuova Lambretta" e giri liberi degli iscritti con la propria Lambretta

ore 19,00 - 22,00: cena a buffet

ore 21,30 - 23,00: Manifestazione di regolarità a squadre in pista;

Sabato 3 giugno 2017

ore 7,30 - 9,00: colazione

ore 8,00 - 10,00: iscrizioni (con assistenza di rappresentanti del LCI)

ore 10,30: partenza in Lambretta per Chioggia "la piccola Venezia"

ore 15,00: ritorno in autodromo con passaggio per Adria

ore 15,00 - 20,00: Relax in musica con dj set dal pomeriggio

ore 17,00 - 18,30: sfilata delle Lambrette e concorso di eleganza

ore 17,30 - 21,00: Apertura della pista di velocità per prove libere dei piloti professionisti.

ore 20,30: Cena di gala servita dai ragazzi della Scuola Alberghiera di Adria

Domenica 4 giugno 2017

ore 7,30 - 9,00: colazione

ore 10,00: partenza per l'isola di Albarella e sosta per aperitivo; giro dell'isola

ore 12,30: rinfresco e rientro in autodromo

ore 15,30: Chiusura della manifestazione

28° EUROLAMBRETТА SCOOTER PARTY

14 June 2017

every night from 22.30 till late

INTERNATIONAL DJ'S PLAYING THE TOP
aka r&b early reggae northern soul best mod revival...and more...

CHILL OUT AFTERNOON
on FRIDAY and SATURDAY from 16.00 to 20.00 with music beer and stalls

THURSDAY	1TH JUNE	WELCOME PARTY
FRIDAY	2TH JUNE	SCOOTER PARTY
SAT	3TH JUNE	LIVE BAND and SCOOTER PARTY

ADRIA CIRCUIT rovigio ITALY

FOLLOW US ON FACEBOOK. 28°EUROLAMBRETТА SCOOTER PARTY
for info: BRUNO_brunopisa@hotmail.com ANDREA_andreacattaruzza@hotmail.com

LAMBRETТА CLUB LOMBARDIA A MONZA

Lambretta Club Lombardia presenta

70° Lambretta anniversary world rally

autodromo nazionale MONZA

May 19-20-21 2017

free access to the world famous motor racing circuit racing your scooter

visit to the INNOCENTI plant

4 days, 4 nights, free camping

live bands THE Lambrettas

70

IL LAMBRETТА CLUB LOMBARDIA
PRESENTA
70 ANNIVERSARY LAMBRETТА
PRESSO
L'AUTODROMO NAZIONALE MONZA
19-20-21 MAGGIO 2017



UN EVENTO STORICO PER RICORDARE I 70 ANNI DELLA LAMBRETТА SCOOTER NATO A MILANO NEL 1947 SULLE RIVE DEL FIUME LAMBRO



DADO BLOCCAGGIO TAMBURO POSTERIORE

Questo maledetto dado penso che sia il terrore dei lambrettisti, ma un po' anche la nostra disperazione dal momento che riceviamo un numero di telefonate elevato, con la classica frase: "sono due o tre volte che mi si svita il dado tamburo, (o mozzo) posteriore, potete dirmi a quanti kg va stretto?", tutti pensano che sia una questione di tiraggio, ma non è così. Purtroppo quando questo succede, anche per una volta sola dobbiamo se è possibile, controllare al più presto tutto quello che comporta il tamburo posteriore, per trovare la motivazione di questo inconveniente. Anche perché quando succede che il dado mozzo si allenta, automaticamente si è già perso il ferma dado

posteriore, quindi proseguire il viaggio in quello stato, è sicuramente anche pericoloso.

A questo punto è da controllare e

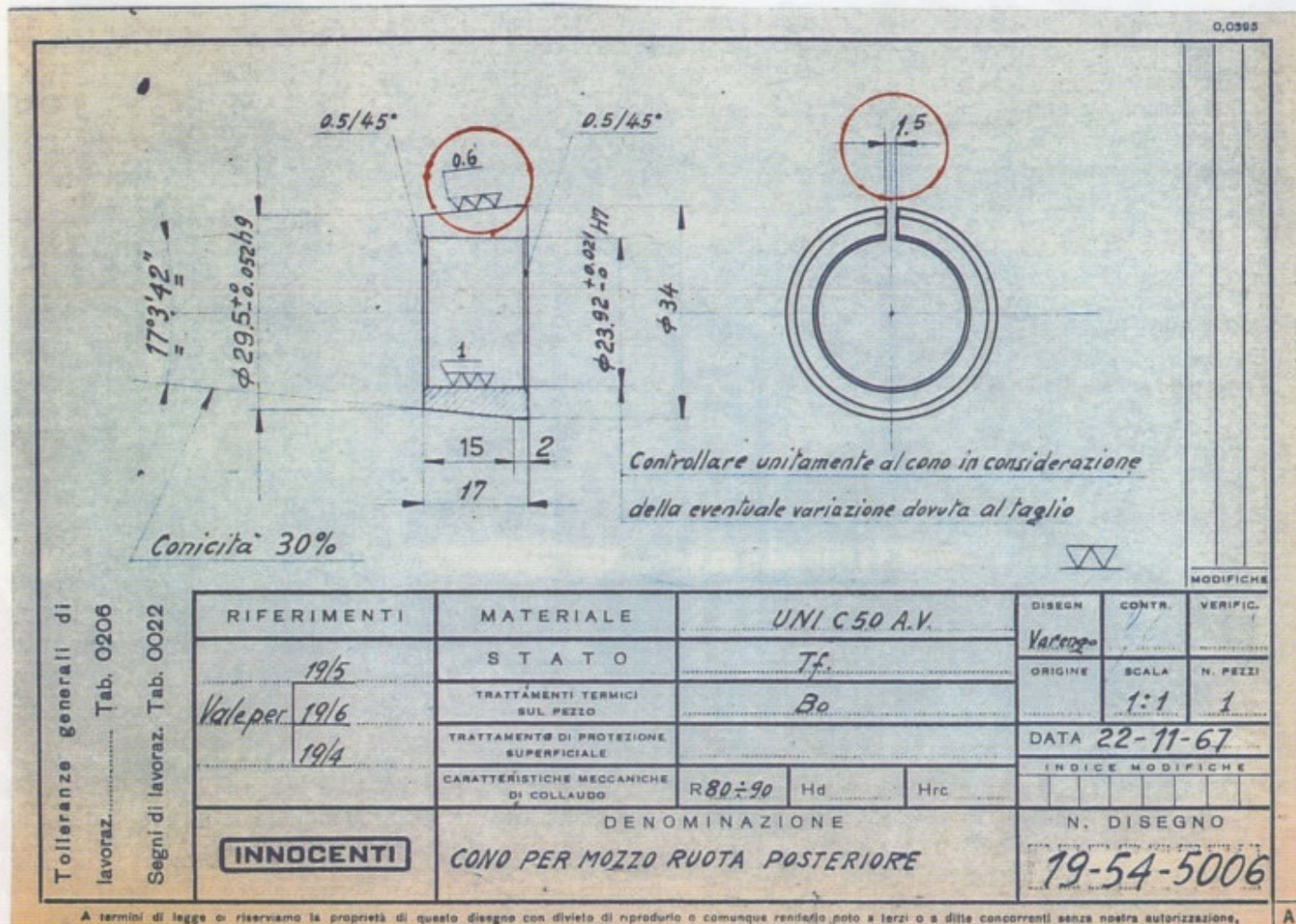
smontare pezzo per pezzo, dopo aver smontato come detto sopra pezzo per pezzo, cominciamo a verificare col primo controllo:



CONO DANNEGGIATO



CONO INTEGRO



Rondella

1) Rondella distanziale (rasamento) fra cono e cuscinetto codice 19045005, questo pezzo è da controllare se è di spessore, che va da 0.8 massimo 1 mm.

Il cono

2) Controllo cono codice 19045003, il cono come da disegno riportato è importante che abbia una rugosità esterna, che va da 0.6 massimo 1, che significa che deve essere rettificato quasi a vetro, controllare se la fresatura trasversale del cono, deve essere da un minimo di 1.5 fino ad un massimo di 1.9, se è inferiore a 1.5 è da sostituire: "se è inferiore significa che strutturalmente ha ceduto il metallo". Tengo a precisare queste due funzioni in contemporanea del cono che molti la trascurano, ma è vitale per l'allineamento ruota, quindi: Prima funzione "perfetto centraggio della ruota stessa sul perno di rotazione", Seconda funzione e forse la più importante, "il cono avrà la funzione andando in sede perfetta, di fare esattamente la croce fra ruota e motore, cerco di spiegarvi meglio, stringendolo formerà l'allineamento esatto col motore e andrà in asse la ruota posteriore con quella anteriore. Ricambio molto piccolo ma di un'importanza esagerata per la telaistica stessa.

L'asse ruota

3) Perno secondario (Asse ruota) codice 19030002, controllare le scanalature dell'albero secondario, non devono avere segni di usura che ne cambiano l'allineamento delle fresature.

Tamburo-ruota posteriore

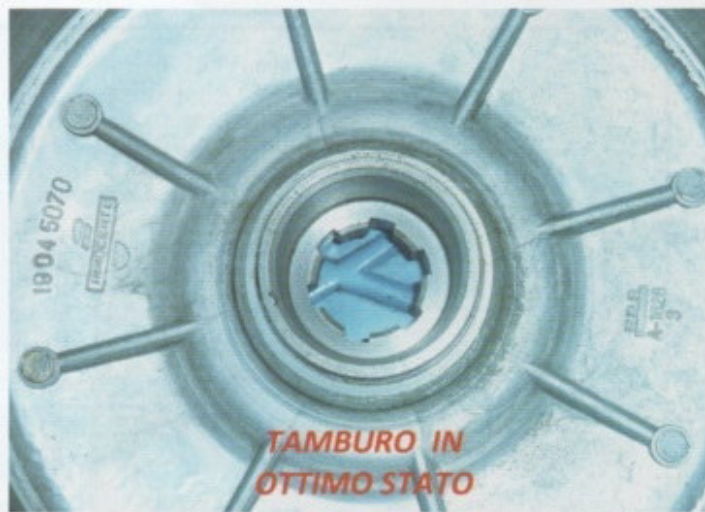
4) Mozzo posteriore (Tamburo) codice 19945110, è da controllare attentamente che la superficie dove batte il cono non abbia scalini, anche minuscoli, o non presenti danneggiamenti alla superficie rettificata. Le scanalature interne che devono combaciare esattamente con quelle dell'asse ruota, non devono presentare danneggiamenti, soprattutto ammaccature di usura. Nei tamburi di prima e seconda serie e in quelli Special e DL, vi sono numeri di riferimento e nome della ditta che ha stampato quel pezzo, cosa assolutamente importante, non acquistate mai un pezzo di ricambio di provenienza anonima, (cioè che sul pezzo stesso non vi sia inciso né il codice né la casa costruttrice), che purtroppo il mercato di internet e non ne è pieno.

Il dado (a pag. 24)

5) Dado codice 19045060, famoso e maledetto dado, eccolo qua. Un pezzo che nell'acquisto bisogna verificare bene, ma ora vi spiegherò meglio. Primo non deve essere un dado fatto dal pieno, praticamente se è fatto a controllo non vi è nel suo interno la famosa rondella autobloccante in teflon e in secondo luogo la parte tonda superiore è un corpo unico con la parte esagonale (sbagliato e pericoloso). Il dado originale deve essere suddiviso in due pezzi, parte esagonale con parte tonda superiore in lamierino sottile, (il lamierino sottile serve al primo problema che avverte il dado, la parte tonda superiore deve saltar via, questo è il primo allarme significativo che qualcosa non funziona nel fissaggio del tamburo), questo lamierino è cianfrinato all'interno dell'esagono stesso dopo aver montato il famoso anello in teflon autobloccante. Questa è la struttura del dado originale. Ulteriore suggerimento: controllare il filetto interno, la parte estrema del filetto non deve presentare parti ruvide e stracciate (vuol dire fatto in AVP, che vuol dire materiale al piombo ad alta velocità), quindi materiale molto fragile. Un dado che si rispetti la punta estrema del filetto non deve essere stracciata ma quasi rettificata, sono cose un po' estreme ma l'Innocenti lo faceva.

Il kit fermadado (a pag. 24)

6) Kit ferma dado, comprende tre pezzi: Rondella elastica codice 19045013 - Rondella di sicurezza codice



19045014 - Vite codice 19045015.
Nella busta che di solito viene data per questo kit, accertarsi che la rondella di sicurezza sia di altezza minima di 3 mm a 3.5 mm, se è inferiore ai 3 mm, non fa la sua funzione.

Ora vi farò una mia considerazione personale: è difficile acquistare ricambi in questo mercato di grandi imitatori, ed è facile acquistare una ciofeca al prezzo di un ricambio doc, sarebbe una doppia fregatura ma in questo caso vi dovete fidare del vostro fornitore. Ho fatto questa considerazione perché questo problema che si è accentuato nell'ultimo decennio, proprio negli ultimi tre quattro anni la cosa è degenerata, non solo su questi ricambi ma anche su altri, essendo che sono 52 anni che vado in lambretta, questo problema io personalmente non lo mai avuto, forse per fortuna o forse per scelte giuste, certo che questa problematica è una cosa troppo seria per essere trascurata, soprattutto per la vostra incolumità.

Spero di esservi stato utile.



**DADO AUTOBLOCCANTE
MOZZO POST. CON
FILETTO PERFETTO**
made in Italy - Alta Qualità



**DADO MOZZO POSTERIORE
PRODOTTO D'IMPORTAZIONE
CON FILETTO IRREGOLARE**



FERMADADO COMPLETO COMPOSTO DA 3 PZ.

0.0395

a. 16-7-65 | Aggiornato grafico e aggiunto N° richiamo 19-04-5014-19-04-5015

Dado da bloccare con coppia di serraggio Kg mt. 14

Tolleranze generali di lavoraz. Tab. 0206 Segni di lavoraz. Tab. 0022	RIFERIMENTI	MATERIALE	DISEGN.	CONTR.	VERIFIC.
		STATO	VR	JK	
		TRATTAMENTI TERMICI SUL PEZZO	ORIGINE	SCALA	N. PEZZI
		TRATTAMENTO DI PROTEZIONE SUPERFICIALE		1:1	
		CARATTERISTICHE MECCANICHE DI COLLAUDO	R	Hd	Hrc
INNOCENTI	DESCRIZIONE				N. DISEGNO
	<i>Montaggio dado per mozzo ruota posteriore</i>				19-90-4001

MODIFICHE
 a. 16-7-65 | Aggiornato grafico e aggiunto N° richiamo 19-04-5014-19-04-5015

A termini di legge ci riserviamo la proprietà di questo disegno con divieto di riprodurlo o comunque di renderlo noto a terzi o a altre concorrenti senza nostra autorizzazione