

COLLEZIONISMO

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

Periodico - Anno 9 - n. 41 - febbraio 2018 - Solo in abbonamento esce nei mesi di febbraio - aprile - giugno - settembre - dicembre - Spedizione in abbonamento postale
Supplemento del Periodico Maison & Maisonette - Autorizzazione Tribunale di Reggio Emilia n. 1127 del 24.09.2004 Reggio Emilia 30/08/06



IN QUESTO NUMERO:

P. 8

CLUB
ELEZIONI ASI

P. 13

CURIOSITÀ
INVENDUTA LA MERCEDES DI HITLER

P. 16

EVENTI INTERNAZIONALI
MOTOR SHOW BOLOGNA

P. 22

CAMPIONI D'ALTRI TEMPI
FAUSTO FERRARI

P. 26

EVENTI NAZIONALI
TROFEO ALFA CLASSIC

P. 30

Il Club
GLAUCO FERRANTE

P. 41-45

MUSEI E COLLEZIONI
BONFANTI - PORSCHE - MERCEDES

P. 49

AMAC
CALENDARIO EVENTI 2018

postatarget
creative

CNIRE0897/2013

Posteitaliane

Technograf

TITO ZANELLA: MEMORIE DI UN LAMBRETTISTA

Sono nato a Verona in una famiglia che aveva una tradizione di piloti d'automobili. Mia madre acquisì la prima patente femminile di Verona nel lontano 1922, fu addestrata dal famoso pilota Tazio Nuvolari.

Chiedo venia a chi mi legge ma devo sinceramente dire che non avevo alcun interesse per le "due ruote". Ricordo che un mio conoscente mi scarozzò su una Vespa GS ma, devo dire che allora non conoscevo l'esistenza delle Lambrette!

Verso i quarant'anni acquistai una Harley Davidson Electra Glide del '74, americana. Ma non riuscivo a guidarla. Feci 120 Km e la vendetti. Acquistai quindi una Honda sport 400 e poi una Bianchi militare MT61. Tutto inutile. Non riuscivo a guidarle in modo sicuro né accettabile. Un mattino un mio amico, assai esperto delle moto, che aveva vissuto le mie tribolazioni si presentò a casa mia

con una Lambretta LI125 3ª serie, in pessime condizioni. Disse solo: "Ecco il libretto, dammi 50.000 lire e ritornerò per insegnarti come sistemarla. Solo con questa riuscirai a guidare". Iniziò così la "sfida gioco" del restauro grazie anche all'aiuto di un valido meccanico.

Il restauro di una 150 D

Il mio meccanico di fiducia iniziò a smontare interamente e mise a terra ogni singola parte della Lambretta.

Una vera montagna di pezzi che lo stesso esaminò, uno per uno, mettendo a parte decine e decine di pezzi che riteneva danneggiati, chiedendomi di procurarglieli nuovi ed originali! Bulloneria e rondelle comprese.

Mentre il meccanico iniziava a dedicarsi alla parte meccanica portai i lamierati dal carrozziere per le raddrizzate e sabbiatura. Sarebbe seguita la verniciatura con colore Innocenti originale. Devo since-

ramente dire che con l'esperienza accumulata negli anni ho visto moltissime Lambrette in colore non fedele... Tempi, costi, costanza e determinazione ottennero i risultati acquisiti.

I Francesi dicono; "tous parents mais tous différents" ma...

Tutti Lambrettisti !



LETTERA APERTA

Allo sconosciuto che, durante lo svolgimento della Fiera dell'Elettronica del 13/01/18, si è impossessato di uno dei capolavori di Jader Bagnoli socio AMAC (Amatori Macchine Agricole Correggesi). Un modello in scala del trattore Lanz, oggetto unico per esecuzione e qualità, pertanto non commerciabile.

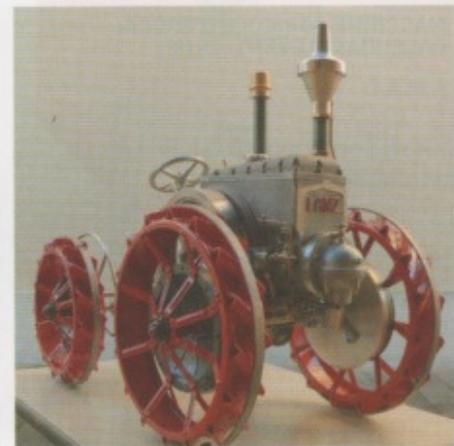
Un oggetto che ha richiesto oltre un anno di lavoro e che rappresenta un enorme valore affettivo per chi lo ha prodotto.

Pubblichiamo la notizia nella speranza che chi, fortemente attratto dalla qualità dell'esecuzione,

venga attraversato dal desiderio di restituire l'oggetto.

Contestualmente preghiamo tutti i collezionisti di comunicare even-

tuali tentativi di collocamento del modello, via mail a: info@jader-motoridepoca.it oppure agli organi competenti.



LA LIBRERIA DEL MOTOCICLISTA

PAOLO CORRÀ.

CESARE BATTAGLINI: cittadino del mondo.

L'uomo, il mezzo, il raid.

A sei anni dalla scomparsa di Cesare il libro sul giro del mondo e sui suoi viaggi sta diventando realtà. Opera che i suoi amici gli avevano sempre chiesto di scrivere ma che, per mancanza di tempo, non si era mai concretizzata. Cesare aveva conservato tantissimo dei suoi viaggi e Didi ci ha aperto lo scrigno dove era il materiale.

Documenti, appunti manoscritti, fotografie e negativi, ritagli di giornale, gadget, lettere e tanto altro.

Una meraviglia, una sorpresa ad ogni foglio, pezzetto di carta, oggetto usato nei suoi Raid. Materiale che andava assolutamente condiviso con tutti gli appassionati. Un lungo lavoro

di catalogazione e anche diversi contatti internazionali, svolto da Paolo Corrà, per identificare ogni singolo reperto dei suoi viaggi.

Tutto è stato raccolto in un libro di quasi 500 pagine senza aggiungere racconti o commen-

ti oltre quelli originali di Cesare e dei suoi compagni di viaggio. Una forte emozione a scorrere questo materiale che, in un libro per immagini di tutti questi ricordi, viene adesso mostrato il più possibile intatto agli appassionati.



Per forza di cose, essendo copie anastatiche, alcuni documenti in lingua e caratteri originali, assumeranno più la funzione di immagini che racconti... ma se qualcuno curioso, avrà voglia di cercare i dettagli, le sorprese non mancheranno.

Un aneddoto nella realizzazione del libro: la ricerca ha avuto luogo anche in punti dove Cesare aveva accumulato materiale per anni... come la leggendaria cantina di via Mazzini!

Un piccolissimo gruppo di temerari, munito di torce, carriole e tanta buona volontà ha recuperato gli strati successivi di depositi "archeologici" accumulati negli anni trovando diversi reperti. La tenda da campo o utilizzata da Cesare, il suo giubbotto, gli stivali, il cappello, la tanica supplementare della sua Lambretta ancora piena di miscela (quella mancante al mezzo conservato al Museo della Scienza e della Tecnica), le bobine Fil-

so smontate e sostituite con le Marelli prima della partenza, le forbici "doppio uso" con punte adattate a pinza seeger e tanto altro. Tutte cose di cui si può trovare riscontro nel "suo" libro. La parte più difficile del lavoro? Cosa non mettere nel volume!

IL LIBRO IN SINTESI

Un libro virtualmente scritto da Cesare Battaglini con immagini, documenti e resoconti dei quotidiani dei paesi visitati durante il suo raid, che sono stati raccolti, classificati, con note didascaliche di Paolo Corrà.

488 pagine in carta patinata con; 371 fotografie in b/n, 5 fotografie a colori, 275 riproduzioni dei documenti e visti occorsi per affrontare il raid, 174 ristampe anastatiche di quotidiani dei paesi attraversati. Rilegato a filo, copertina in pregiato cartoncino, elegante sovracoperta plastificata il tutto protetto da un astuccio di cartoncino microonda.



Il prezioso libro-documento che è in fase di stampa, avrà una tiratura di 500 copie numerate in numero arabo, che saranno riservate alle prime 500 prenotazioni e che oltre alla firma della sig.ra Didi, la moglie di Cesare Battaglini, verranno personalizzate ad personam. Altre 1000 copie, destinate alla vendita nazionale ed estera, saranno numerate con numero romano, inoltre venti copie, che porteranno una particolare dicitura, saranno destinate all'autore e collaboratori. In totale la tiratura sarà limitata a 1520 copie.

Prezzo di copertina: € 49,5 compresa IVA e spedizione a mezzo posta in territorio nazionale comprese isole. Estero da definire.

Scontistica:

con prenotazione presso uno degli enti sottoelencati i primi 500 usufruiranno di uno sconto del 30% circa che porterà il costo del libro a € 34,50, lo stesso sconto verrà riservato ai soci dei club Lambretta nazionali ed esteri per le altre 1000 copie. Le prenotazioni direttamente all'editore dovranno recare le indicazioni riguardanti il club di appartenenza, n. tessera e nome del club. Per i non soci Lambretta Club, in prenotazione all'editore, sconto 22% costo € 38,50. A chi ritira direttamente il libro presso uno dei nominativi sotto specificati verrà riservato un ulteriore sconto di € 5,00. **Tassativo fornire il n. di telefono fisso o mobile.**

Prenotazioni presso:

L'editore via mail, (suggerita in quanto porta data di prenotazione) a <umberto.bartoli@tecnograf.biz> oppure tel. 0522 516978, (Chiara, Umberto, Simona).

L'autore Paolo Corrà, mail <corra.paolo@yahoo.it> - mobile 347 9605025

Il sig. Mauro Galli, mail <mauro.galli5@tin.it> - mobile 3297939773

Il club Lambretta di appartenenza.

Infine via posta a Tecnograf - Via F. Filzi, 34 - 42124 Reggio Emilia, att. Umberto.

L'assegnazione delle 500 copie in numero arabo verrà aggiudicata rispettando l'ordine di arrivo della prenotazione. Raccomandarsi, se non fatta direttamente all'editore, di darne immediata comunicazione.

Pagamento quando richiesto: attraverso bollettino postale intestato a Tecnograf C/C n. 54632443 o bonifico bancario a Tecnograf IBAN IT 72 O 02008 12832 000500029409.

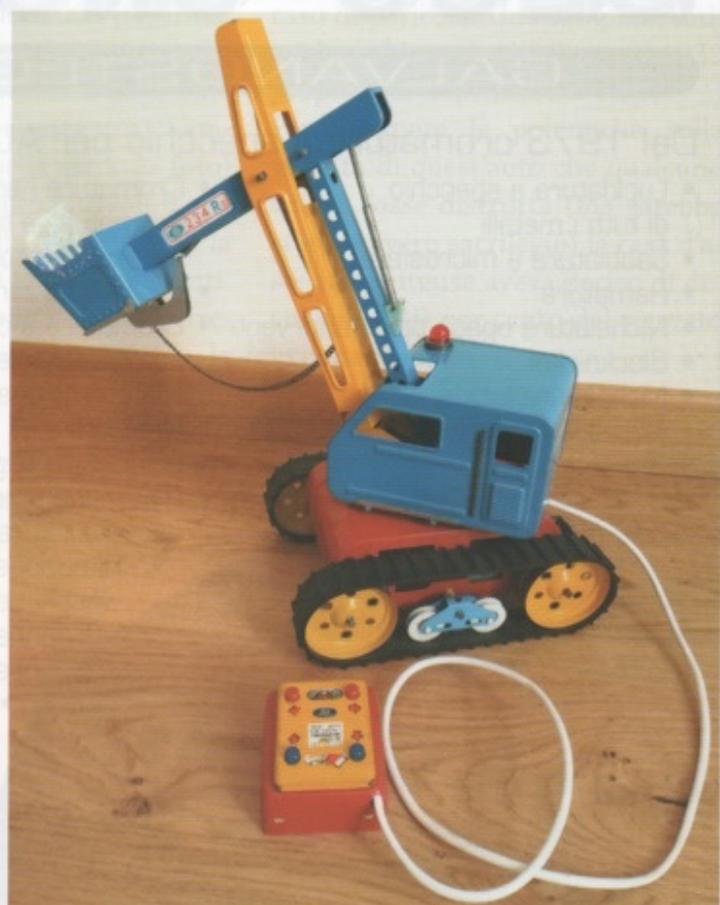
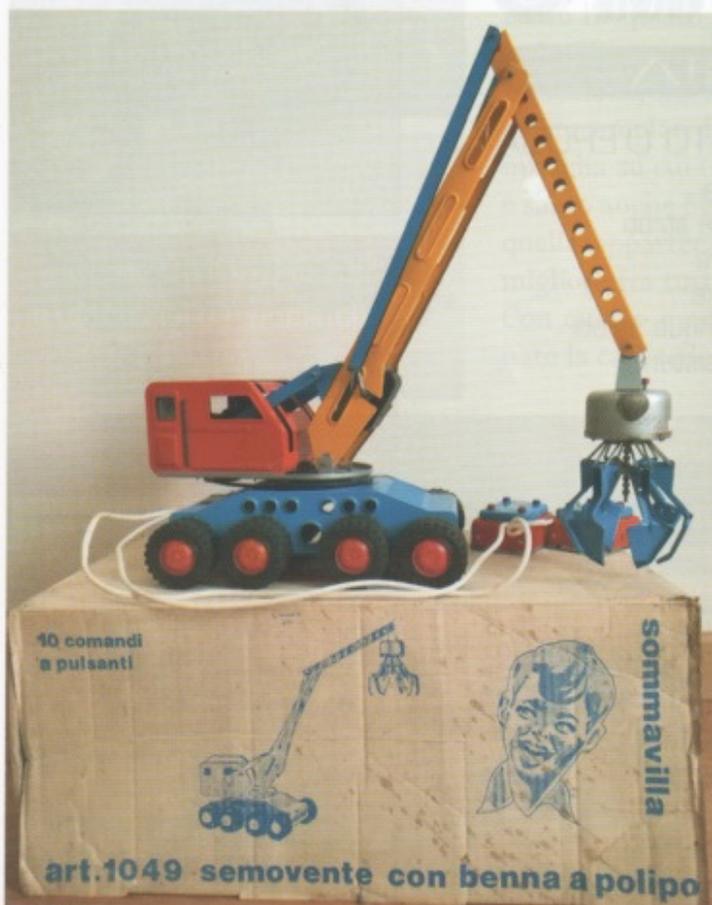
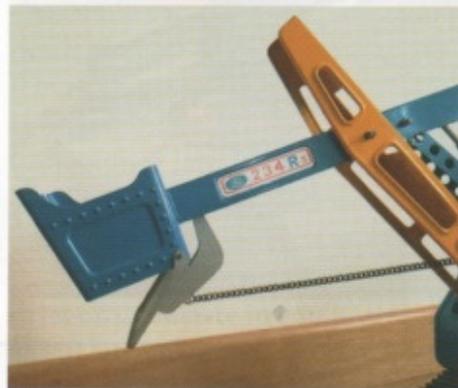
Si raccomanda di scrivere in stampatello i propri dati, Tecnograf non risponde di smarrimenti dovuti a indirizzi poco chiari, o dati insufficienti



Giocattoli Somlavilla

I giocattoli Somlavilla sono stati nei sogni di tutti i bambini ed hanno fatto felici intere generazioni. Fra questi bambini ci sono anche io. Ricordo che per il mio nono compleanno mi vennero regalati i miei primi giocattoli Somlavilla. Era il 1989, rimasi subito abbagliato dai colori, dalle dimensioni e dal fatto che fossero di latta; erano probabilmente fondi di magazzino dato che l'azienda chiuse nei primi anni '80. Mi innamorai subito di questi giocattoli e da allora continuo la mia passione collezionandoli e ricercandoli nei vari mercatini. A Chirignago un piccolo paesino nelle vicinanze di Mestre, per oltre trent'anni, dal 1949 al 1984, la Somlavilla ha costruito giocattoli in latta che riproducevano macchine per il movimento terra, trattori, ruspe, gru di vario genere, camion-

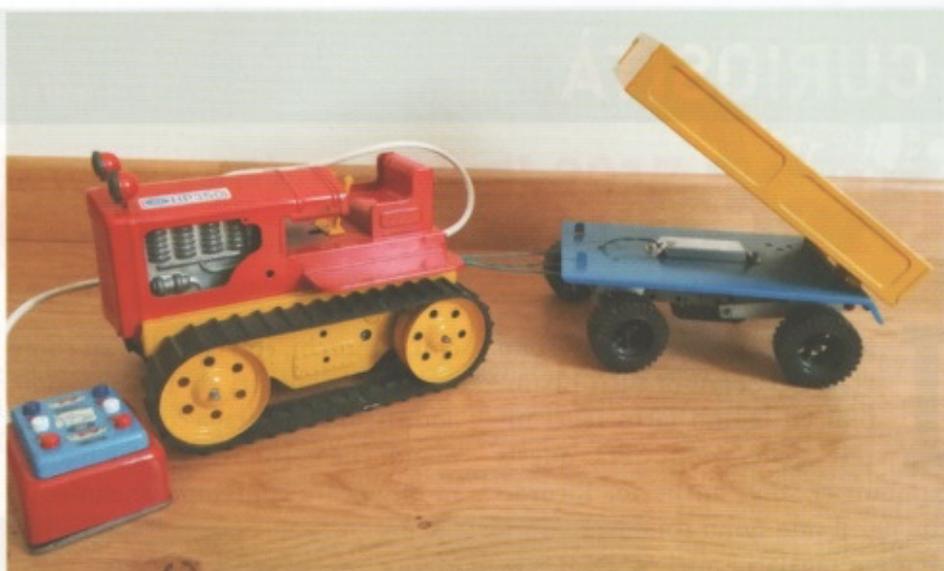
cini, rimorchi, con cingoli o su ruote quasi tutti dotati di telecomando; addirittura una draga con i doppi comandi che permetteva a due bambini di giocare contemporaneamente. La produzione era quasi esclusivamente per maschi, le bimbe potevano trovare la lucidatrice, l'aspirapolvere, la bilancia o la cassaforte. Tre periodi sono fondamentali per la produzione del Marchio Italiano, i decenni '50, '60 e '70. Nel corso degli anni alcuni modelli sono stati riproposti, semplicemente cambiando le confezioni. Le riproduzioni erano sempre di grandi dimensioni, scala 1:8 ed anche più grandi, in latta, con movimento elettrico o carica a molla. Si tratta di giocattoli piuttosto rari dato che la loro produzione non si è sviluppata su larga scala, quindi molto ricercati da hobbisti e collezionisti.





È anche piuttosto difficile reperire i cataloghi di questa azienda che ha chiuso i battenti, probabilmente, perché non ha saputo mantenere il passo con tempi che richiedevano adeguamenti a normative e costi di produzione ridotti.

Una curiosità: si dice che in Piemonte se ne trovino parecchi esemplari, infatti pare che la famiglia Agnelli negli anni '60 li avesse scelti come regalo natalizio per i figli dei suoi dipendenti. Attraverso il giocattolo forse si appaga quel remoto desiderio che alberga in noi e che sopravvive al trascorrere del tempo.



DECO-CROMO

GALVANOSTEGIA

Dal 1973 cromature a specchio per AUTO D'EPOCA

- Lucidatura a specchio di tutti i metalli
- Sabbatura 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



DECO-CROMO soc. coop.
Via Raoul Follereau 1/a
lat. Strada Naviglia
lat. Via Mantova
43122 Parma





Gilera Saturno Bialbero 500 (quell'altra)

Era il 1988 quando Gilera presentò la Saturno 500 Bialbero.

Non un remake estetico della vecchia Saturno del 1946, ma una moto completamente nuova e differente che potesse essere all'altezza di un nome così importante; era diversa anche dalla produzione contemporanea.

Bellissima adesso dopo 30 anni, magnifica allora, rossa da togliere il fiato e assolutamente desiderabile, ma purtroppo con un importante prezzo d'acquisto.

Italiana nello stile e nella componentistica, ogni suo pezzo è un oggetto da collezione: il freno flottante Brembo da 300 mm e la pinza a 4 pistoncini, la forcella Marzocchi M1, gli strumenti CEV a fondo bianco, i cerchi Marvic a razze cave e... tutti i pezzi che la compongono marcati Gilera o recanti il logo.

Il motore bialbero 4 valvole, con comando della distribuzione a cinghia dentata, deriva da quello dell'enduro Dakota, ma grazie all'adozione di un carburatore Dell'Orto da 40mm ed uno scarico Lafranconi risulta più potente e più elastico; motore che anche integra e chiude la struttura del telaio.

Come va la Saturno?

Va, va eccome! Peso contenuto in poco più di 150 kg e 40 CV (di quelli veri) alla ruota, ne fanno una moto molto efficiente e appagante nella guida. Salendo in sella la prima impressione è che sia scomoda e molto leggera.

E' semplicemente una sportiva e spingendo col gas (a esserne capaci) la si scopre sempre più stabile man mano che aumentano le pre-



Le Gilera Saturno a confronto

stazioni. Sì, si possono raggiungere i 180 km/h, ma il suo ambiente è il misto delle nostre colline; le curve finiscono in un attimo!

Nonostante il controalbero motore le vibrazioni ci sono e si sentono soprattutto a velocità costante, il sellino senza imbottitura e i semi-manubri bassi non "aiutano" certo la schiena!

Dettagli che, nei ricordi di 30 anni fa, erano assolutamente trascura-

bili. Curiosamente Gilera produsse questa moto perché richiesta dall'importatore giapponese!

Dal 1988 al 1991 ne furono costruite circa 2000 esemplari ed esportate in vari paesi; circa 150 quelle vendute in Italia. Fu prodotta anche in colorazione nera.

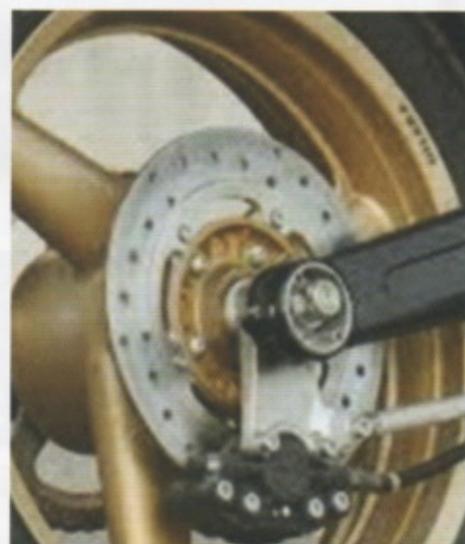
Oggi è un pezzo da collezione, se vi capitasse di imbattervi in una Saturno Bialbero 500 e (disponibilità economiche permettendo)



vorreste portarvela a casa, bisogna ricordarsi di poche cose.

La cinghia della distribuzione invecchia anche se la moto non viene utilizzata; va assolutamente sostituita.

Controllare accuratamente il serbatoio; le vibrazioni a volte causavano crepe in corrispondenza dei tamponi di appoggio anteriori. Per tutto il resto è un gioiello!



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



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

di Stefano M. Acquaroni

Cari amici lambrettisti

bentrovati sul primo numero di questo nuovo anno, che speriamo possa essere per tutti quanti noi pieno di occasioni d'incontro. Come sempre, l'impegno del Consiglio Direttivo è costante affinché si riesca ad organizzare una "stagione sportiva" che soddisfi il maggior numero possibile di soci. L'impresa è ardua, lo sappiamo, perché ognuno di voi ha nei riguardi del Club aspettative spesso divergenti con quelle altrui: vuoi per l'età, vuoi per il mezzo posseduto, per la distanza ma anche per il tempo a disposizione, ma spesso capita di non essere attratti dall'iniziativa organizzata o proposta e rinunciamo così a trascorrere una mezza giornata con gli amici della Lambretta. Come ogni anno, affrontiamo l'inizio della stagione con rinnovato entusiasmo, con più voglia di stare insieme, però sempre un po' rammaricati

per quanto non siamo stati in grado di fare l'anno precedente. È una storia che di questo periodo si ripete tutti gli anni all'interno del Consiglio Direttivo, ma che spero si ripeta per tanti anni a venire: è giusto che nel tempo cambino le persone ma lo spirito che le anima no, quello non deve venire mai meno! Per tornare a noi, voglio ricordare a chi ancora fosse indeciso se partecipare o meno al Raduno Nazionale di Trapani, o al Jamboree spagnolo, che ancora è possibile effettuare l'iscrizione per entrambi i raduni. Come sempre, è necessario però che questa passi per il tramite del Club Regionale di appartenenza al quale, anche, dev'essere versata la relativa quota. Sul sito, comunque, potete trovare ogni informazione, ma se ancora avete delle domande non esitate a contattarci. Per chi poi non vi avesse provveduto,

vi ricordo di rinnovare l'iscrizione al Club, indispensabile per fruire delle agevolazioni per l'assicurazione RCA di settore, per ricevere il gadget 2018 del Club (la bandierina del LCER!) ed il Notiziario del Lambretta Club d'Italia e, non meno importante, per continuare a godere della lettura di questo periodico, che non dimentichiamoci è anche il canale di comunicazione con tutti voi soci. Infatti, approfitto di questo spazio ed ancora del vostro tempo per comunicarvi che il bilancio del 2017 del Lambretta Club Emilia Romagna si è chiuso con un utile di € 1.512, come potete vedere in dettaglio nel prospetto allegato al verbale dell'ultima riunione del Consiglio che sarà messo a disposizione per la consultazione sul sito del Club.

Ora è davvero tutto, vi saluto e come sempre mi auguro di incontrarvi presto!

Lambretta CLUB SICILIA

con l'approvazione del COMITATO di TRAPANI

26° RADUNO NAZIONALE
LAMBRETTE CLUB D'ITALIA

TRAPANI | 11-12-13 MAGGIO 2018

ERICE TRAPANI SEGESTA MARSALA

www.lambrettaclubsicilia.it @lambrettaclubsicilia /libero.it Lambretta Club Sicilia

www.stflambretta.com

+39 . 340 86 84 556

ricambi originali

consulenza on-line

elaborazioni

we love Lambretta

DIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA

Stratos

MADE IN ITALY



cano e poi con due ragazze come quando era partito (ma questa è un'altra storia).

Glauco Ferrante durante il suo viaggio ha scritto un diario di ben 80 pagine queste pagine riflettono la visione di un mondo che per noi potrebbe sembrare oggi inverosimile. Il suo modo di scrivere la sua dialettica e la sua formazione culturale ne completano l'uomo con la U maiuscola.

A pagina 49, a Salvador da Bahia, scrisse "Alla Casa d'Italia, conversazione di Cesare e incontro col ministro Medici. Battaglini non s'è lasciata sfuggire l'occasione di contraddirlo un paio di volte, ma figuriamoci se l'arzilla vecchiet-

to si lasciava mettere nel sacco da un globe-trotter. A proposito di certi personaggi che sembrano la versione oltremarina dei Bravi di Manzoniana memoria, Cesare, soggetto tutt'altro che impressionabile mi dice: "Quando incoccio uno di costoro cerco di girare al largo. Ho sempre l'idea che possa sfoderare il machete e falciarmi la testa. Provo la stessa inquietudine, quando mi capita di incrociare uno. Protervi all'aspetto, mai un sorriso sotto i sottili baffi neri. Portano il tradizionale cappello di cuoio a bande rialzate e, alla cintura, il coltello lungo come una daga. Vi guardano torvi lasciandovi l'impressione che appena sarete passa-



96,000 Miles On A Scooter Round World

Guardian Staff Reporter
There have been many people making trips around the world on bicycles, in motor-cars, on foot. Now comes a novelty in Trinidad. Cesare Battaglini, a doctor of medicine, from Italy, and Glauco Ferrante, a chemist, are doing the act.

Battaglini is 30 and Ferrante is 28. Young, good-looking, successful in almost everything, the two came into Trinidad yesterday to ship. They were accompanied by two other men, and have travelled about 80,000 miles so far.

If all goes correctly, the two men, as Dr. Battaglini states, he just likes to know the world and this added to the spirit of adventure and the urge to know something new all the time, made him set out.

NERVO'S SIGNATURE

The Battaglini who speaks English, Spanish, French, Italian, German, Yaguarina, the Maldivo Kadi (before he got Indian Prime Minister Nehru's diploma in his own hand as a surgeon) in Sicily, Australia, and Miss Felicia Hank, a German student, as his companion.

In Australia, Miss Hank decided that she was tired, and wanted to return home. Dr. Battaglini set forth on his own, crossing over to Japan and going from there to Panama with two women.

In Panama, he was joined by Ferrante to whom he had written.

The claim that Trinidad is very much like Italy and Italians are very interested in Trinidad. And all this because of them.

The two travellers will leave Trinidad on Friday in Venezuela.



DR. CESARE BATTAGLINI (right) and Glauco Ferrante, who are on a world tour, photographed in Port-of-Spain yesterday shortly after their arrival from French Guiana.

Partiram rumo a outras plagas os motociclistas italianos



Com destino a outras plagas, a estrada de viagem, partiram rumo a outras plagas, os motociclistas italianos Battaglini e Ferrante que aqui chegaram ontem com o propósito de fazer um levantamento sobre a situação econômica do mundo, penetrando através de suas fronteiras.

Os dois viajantes partirão amanhã para o Brasil, com destino a outras plagas.



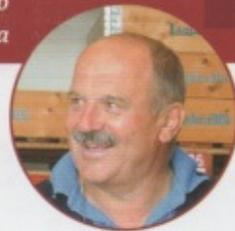
Volta ao mundo em três anos, de Lambreta

VOLTA AO MUNDO EM TRÊS ANOS, DE LAMBRETA

ti vi spereranno dietro dopo aver preso lentamente la mira. In realtà si tratta di brava gente..."

Glauco Ferrante ritornò nella sua Taranto mantenendo con Cesare Battaglini una grande amicizia per tutta la vita.

Nel maggio del 2017 ci ha lasciati per raggiungere di nuovo Cesare, lassù e stavolta per sempre.



Tendicatena: come agire?

Ben ritrovati a tutti i lettori di collezionismo, agli amici lambrettisti e non. Nel numero 38 della rivista avevo anticipato l'argomento che ero intenzionato a trattare su questo numero, praticamente volevo affrontare il pensiero diffuso che vi è nei lambrettisti e non, inerente al "ricambio rifatto" definito come scadente, ma soprattutto i danni irrimediabili che un ricambio non conforme crea.

Chiedo scusa anche se eviterò ancora a trattare questa tematica pur avendo avuto parecchi solleciti, ma questo argomento è molto delicato ed ho avuto un momento di ripensamento;

mi spiego meglio ho preferito rimandare per un semplice motivo, che sono certo molti di voi lettori comprenderanno, facendo parte io di una ditta produttrice di ricambi lambretta e altro, corrierei sicuramente il rischio di incappare in un conflitto d'interesse, cosa che vorrei evitare. Non posso rischiare di trovarmi a dichiarare che "i nostri sono ricambi buoni e gli altri no", pertanto l'argomento è solo rimandato.

Nel frattempo diamo un'informazione tecnica, in merito alle tante telefonate che ricevo in officina, questa è una delle più gettonate: "Quanto va tirata la catena sui motori LI-DL?", noi consigliamo di mettere uno spessore che va

da minimo di 2 ad un massimo di 2,5 +/-0,2 fra catena e tendicatena superiore (vedi foto).

Spingere verso l'alto il tendicatena superiore esercitando una pressione manuale paragonabile a kg. 1,0 il Posizionare in modo corretto il ferma dado, serrare i due dadi di Ø 6 (con chiave di 10), togliere lo spessore di mm 2,5, fra tendicatena superiore e catena. Questa informazione è rilevabile dalla nota tecnica Innocenti pubblicata con circolare il 18/11/59 nota che non pubblichiamo per mancanza di spazio. Spero anche questa volta di esservi stato utile, mando un saluto a tutti e vi do appuntamento alla prossima pubblicazione.

