

COLLEZIONISMO

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



Periodico - Anno 9 - n. 42 - giugno 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. 5

IL LIBRO GUIDA DEL RIDER LAMBRETTISTA

P. 6-10

CURIOSITÀ

P. 14

EVENTI
MOSTRA SCAMBIO RE

P. 18

EVENTI
VERONA LEGEND CARS

P. 22

EVENTI INTERNAZIONALI
ASI MOTOR SHOW - VARANO (PR)

P. 24-32

NEWS DAI CLUB

P. 27-30

NOTIZIE

Lambretta CLUB

P. 44-46

MUSEI
COSTA - IMOLA / PIAGGIO - PONTEDERA

postatarget
creative

CENTRO NORO/00234/02 2018
Posteitaliane



La collezione Bertone: Flaminio Bertoni e il Museo del Volo

VOLANDIA - Somma Lombardo (VA)

Il Parco e Museo del Volo di Volandia è una struttura museale sito a Somma Lombardo, adiacente all'Aeroporto di Milano-Malpensa ed ha la sede all'interno delle ex Officine Caproni-Vizzola, fondate nel 1910 e dove videro la luce prototipi e modelli di aerei di indiscussa fama. L'intento di questo museo è quello di far conoscere la storia dell'aviazione mondiale, con particolare attenzione alle aziende che hanno fatto la storia del volo in Italia, come la Caproni, l'Agusta, l'Aermacchi, la SIAI-Marchetti. All'interno dei vari edifici che compongono la struttura sono pre-

senti diverse sezioni tematiche dedicate agli aerei, agli elicotteri, ai droni, allo spazio e al modellismo. All'esterno sono inoltre visibili alcuni aerei di linea tra cui il famoso velivolo dell'aeronautica militare usato da Pertini (famoso per aver immortalato il presidente con alcuni membri della naziona-

le Italiana al ritorno dai mondiali di calcio del 1982) e da Giovanni Paolo II.

Volandia, però, non è solo questo; infatti, la struttura ospita, in uno spazio esterno, un'importante collezione di mezzi di trasporto, la collezione Ogliari, che raccoglie interessanti testimonianze della



I MODELLI DELLA COLLEZIONE BERTONE

Alfa 2600 Sprint	Ferrari Rainbow	Opel Bici 1
Alfa Romeo Bella	Fiat 128	Opel Filo
Alfa Romeo Giulia Sprint 1600	Fiat 850 Spider	Opel Kadett Cabrio
Alfa Romeo Giulia 55	Fiat Dino Coupé	Opel Slalom
Alfa Romeo GT	Fiat Enduro	Porsche Karisma
Alfa Romeo GT Cabrio	Fiat Enduro Raid	Runabout
Alfa Romeo Montreal	Fiat Punto Cabrio	Saab 90
Aston Martin Jet2	Fiat Punto Racer	Simca Coupé 1200 S
Aston Martin Jet2	Fiat Ritmo cabrio	Skoda Favorit
Bertone Barchetta	Fiat X1/9 Alcan ASV	Suzuki Go
Bertone Bliz	Fiat X1/9 Allungata	Volvo 780 azzurra
Bertone Bliz	Fiat X1/9 Bianca	Volvo 780 coupé
Bertone FreeClimber	Fiat X1/9 Rosso Nero	Volvo Tundra
Bertone Rush	Fiat-Lancia X1/10	
Bertone Shake	Freeclimber	
Bertone Slim	GM Carousel	
Bertone Slim prototipo verde	Jaguar Ascot Coupé	
Bertone Slim Telaio	Jaguar 899 GT	
Bertone Suagna	Jaguar 899 GT mod. JT	
Bertone Village	Lamborghini Countach	
Bertone Zer	Lamborghini Espada	
Birusa	Lamborghini Genesis	
BMW C1	Lamborghini Miura S	
BMW Pickster	Lancia Kayak	
Cadillac Villa	Lancia Kayak Modello	
Chevrolet Nivola	Lancia Stratos	
Chevrolet Ramarro	Lotus Emotion	
Chrysler France Shake	Mini Cooper S	
Citroen Camargue	Nsu Trapeze Fiat X1_9	
Citroen XM	Opel Astra Cabrio	
Citroen Zabrus	Opel Astra Cabrio	
Ferrari 308 GT4	Opel Astra cabrio	



storia dei trasporti. Così si possono ammirare un tram a cavalli milanese, locomotori a vapore ed elettrici, veicoli ferroviari di servizio, autobus cittadini (bellissimo quello di Parigi del 1958) tram e funicolari. Un materiale eccezionale lasciato in eredità ai posteri. Non è finita qui: il museo ospita anche la collezione Bertone, dove è possibile ammirare, grazie all'impegno dell'ASI, numerose vetture, una moto e una bicicletta del designer torinese Nuccio Bertone. Spiccano tra i vari modelli, una Lamborghini Miura, una stupenda Alfa Romeo Giulia SS e vari e originali prototipi come la BMW Birusa, la Porsche Karisma, la Ferrari 308 GT4 Rainbow, l'Aston Martin Rapid Jet e due Jaguar PU99. Bene, direi che è tutto.....e invece no perché, vicino all'esposizione su Nuccio Bertone, vi è l'ala dedicata a Flaminio Bertoni, il grande progettista/designer varesino, autore dei modelli Citroen che hanno fatto la storia dell'automobile. Infatti, all'interno del padiglione a lui dedicato, non mancano la "Traction Avant", la DS19, la 2CV e la Ami6. Interessanti sono, inoltre, i bozzetti, gli appunti e le sculture di questo genio italiano che l'Italia non riuscì a tenersi.





Lambretta Club Emilia Romagna



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

di Stefano M. Acquaroni

Cari amici lambrettisti

siamo ormai nel pieno della bella stagione e già qualche occasione d'incontro c'è stata: mi fa piacere osservare che lo zoccolo duro degli affezionati non molla ed è sempre presente. Vuol dire che è ancora piacevole fare una manciata di chilometri in compagnia di altri con cui si condivide la medesima passione. Purtroppo, però, quello che consideravo un momento molto importante per il nostro Club, vuoi o non vuoi, non è stato considerato tale dalla maggior parte di voi, ed è così che all'Assemblea dei Soci dell'11 marzo eravamo davvero in pochi! Ne è uscita un'istantanea del Club che lo ritrae in maniera molto realistica e che, a me per primo, pone nuovi interrogativi su quello che sarà più opportuno fare nei prossimi mesi. Sono quesiti a cui purtroppo non riesco ancora a dare risposta, ma chissà se ci riuscirò. Sarebbe dovuta essere anche l'occasione per fare presente a tutti voi che questo Direttivo sta arrivando alla scadenza del mandato triennale, e che presto potrete quindi avere l'opportunità di rendervi fattivamente protagonisti della vita del Club; è un invito che rivolgo in particolar modo ai nuovi soci, a chi in questo lasso di tempo non si è sentito rappresentato o a chi, molto più semplicemente, si è stufato di vedere "le solite" facce. Fatevi avanti senza indugio e dite la vostra.

Chiusa questa doverosa parentesi, torno sugli incontri che ci sono stati, ed in particolare al motogiro del 22 aprile ed alla partecipazione al 2° Oltre Confine del 29 aprile. In tutte e due le uscite si è formato un bel gruppo variegato, con qualche nuovo inserimento che fa ben sperare. Entrambi sono la dimostrazione del fatto che, quando si ha voglia di girare, non serve organizzare eventi impegnativi - sotto ogni punto di vista - con gadget o altro: basta darsi appuntamento e mettere in moto. Non importa dove, l'importante è andare. Queste sono state anche due occasioni in cui, se ancora ce ne fosse bisogno, si è potuta apprezzare la facilità di comunicazione offerta da WhatsApp, sistema di messaggistica istantanea che ormai tutti conosciamo. La sua velocità di dialogo azzerava le distanze e facilita il compito a tutti quanti. E' per questo motivo che vi invito ancora a chiedere (!), se vi fa piacere, di entrare a far parte del Gruppo WA del LCER, che ad oggi conta più di trenta partecipanti fra i più attivi nel Club. E' ovvio che il suo uti-

lizzo implica un rispetto reciproco nei toni e nei contenuti dei messaggi inviati. Nei prossimi mesi saremo al Raduno Nazionale di Trapani ed al Jamboree di Abeljar. Aspettiamo di sentire (o perché no, di leggere in queste pagine) i racconti dei partecipanti e, sicuramente, cominceremo a dire: "l'anno prossimo ci sarò anch'io!"

Prima di salutarvi vorrei ricordare insieme a voi l'amico Giancarlo Fabbri, che troppo presto ci ha lasciati. Ci consola il ricordo dei momenti passati in sua compagnia, il suo essere sempre positivo e disponibile, e la convinzione di averlo sempre tra di noi, sorridente, con la sua Lambretta arancione.

Advertisement for Stratos, a Lambretta authorized dealer in Verona. The ad features a light blue Lambretta scooter and includes the following information:

- Social media icons for Facebook, YouTube, Twitter, and Pinterest.
- Logo: **stf**
- Website: www.stflambretta.com
- Phone number: +39 340 86 84 556
- Services: ricambi originali, consulenza on-line, elaborazioni
- Text: **we love Lambretta**
- Authorized dealer: RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA
- Stratos logo with "SINCE 1961" and "MADE IN ITALY"
- QR code



XXVI° Raduno nazionale Trapani

Che sia stato un gran bel raduno è un dato di fatto, ineccepibile. Il raduno nazionale del Lambretta Club Italia, organizzato dal Lambretta Club Sicilia in quel di Trapani nei giorni 11, 12 e 13 maggio, è stato veramente un bel raduno, bene organizzato, curato fin nei minimi dettagli ed in grado di soddisfare le aspettative di tutti. Che gli amici siciliani vantassero una forte tradizione nell'organizzazione di questo tipo di eventi (vedi i raid di Sicilia organizzati ogni anno) era cosa nota, ma questa volta, finalmente, ho potuto provarlo in prima persona. Eravamo dieci i soci del Lambretta Club Emilia Romagna che abbiamo preso parte al raduno di Trapani e che, divisi in tre gruppetti, abbiamo raggiunto quella città in tempi e modi diversi: qualcuno arrivando a Napoli in Lambretta per poi imbarcarsi sul traghetto per Palermo, altri prendendo la nave da Livorno ed altri, purtroppo con meno tempo a disposizione, che abbiamo fatto il viaggio in aereo



sapendo però di poter contare sull'amicizia e sulla fiducia di lambrettisti siciliani che ci hanno messo a disposizione alcuni loro mezzi.

Il mio raduno, appunto, ha avuto inizio la mattina di venerdì quando, all'alba ed in compagnia di Giancarlo, sono decollato alla volta di Palermo dove eravamo attesi da Gaetano che, da perfetto padrone di casa, ci ha portato a zonzo per Palermo e dintorni, dandoci così un primo assaggio di quella meravigliosa terra. L'aria che si respirava, il sole ed il mare hanno poi fatto il resto, facendoci subito dimenticare la piovosa Emilia che da poco avevamo lasciato. E così, senza neanche rendercene conto, ci siamo trovati a Castellammare con le gambe sotto al tavolo intenti ad assaporare deliziosi piatti di pesce e dell'ottimo vino bianco, per poi finire con un inedito canolo "scomposto" accompagnato da quell'immane Marsala. Per quanto mi riguarda ero già a livello, sazio fino quasi a scoppiare. La fase digestiva mi ha impegnato per tutto il resto



del pomeriggio a tal punto che, una volta giunti a Trapani – ovviamente più tardi di quanto avevo preventivato - la vista delle tavole imbandite al buffet di benvenuto è stato come un colpo al fegato. Ma la mia carica mi imponeva di scarificarmi senza fare complimenti, e così è stato. Rimandata alla mattina successiva la registrazione al raduno, la serata è passata a salutare gli amici degli altri club provenienti da tutta Italia, i nostri soci che nel frattempo erano giunti, ed a prendere possesso dei mezzi che ci venivano affidati per i tre giorni di raduno. Poi, finalmente, a letto.

Ore 7:00 in piedi ... avrei voluto dormire di più, anche il mio corpo me lo stava chiedendo, ma la giornata che ci si presentava non lo permetteva. Il sole era già alto e l'odore degli arancini fritti già pervadeva l'aria. Per cui di buon ora eravamo in sella per raggiungere Piazza della Vittoria, che pian piano si stava riempiendo di lambrette. La vista della distesa di mezzi era entusiasmante, come sempre in queste occasioni. Mezzi di ogni tipo: conservati, fedeli all'originale, versioni rat, elaborate tuning ... insomma, per tutti i gusti.

Pronti ... partenza e via ed eravamo già in marcia per Castellamare. Più di 300 mezzi che sfilavano per le strade, catturando l'attenzione e la simpatia di chi si trovava ad assistere al passaggio. Magari non di quelli che, fermati dall'ottimo servizio di staffetta, erano costretti ad aspettare il passaggio della carovana. Quindi sosta rinfresco in piazza con dolci tipici e vista mare, visita guidata al castello per i più esigenti ed aperitivo con i compagni di club. Quindi di nuovo in viaggio lungo strade panoramiche, che ci regalavano scorci di costa meravigliosi, per raggiungere il ristorante. Il pranzo ci ha permesso di riposare un po', giusto il necessario per affrontare il pomeriggio che prevedeva la visita al tempio greco dell'antica città di Segesta. E vi assicura che anche per me, abituato alle vedute della Città eterna, l'emozione provata è stata notevole; immobile da secoli, a stento si può credere di quanto quel posto abbia tanto da



raccontare. Ma visto che chi ferma è perduto, eccoci ancora in marcia per una visita alle famose saline di Trapani con annesso happy hour propedeutico alla cena di gala in programma per la sera.

Infatti, giusto il tempo di una rinfrescata, ed eravamo ancora a tavola per l'evento clou del raduno, con tutti i club presenti a fare saluti, brindisi e cori estemporanei. E' stato anche il momento "ufficiale" dei ringraziamenti, in cui mi è stato consegnato un ricordo della partecipazione come rappresentate del LCER. Il tutto senza però troppo distogliere l'attenzione dal piatto! Alle 2 di notte, con i compagni di merende, si è quindi deciso che se il giorno dopo volevamo avere un aspetto quantomeno decoroso, era l'ora di andare a letto. Stessa ora ... stessa sveglia, ma questa volta sulla nostra faccia c'erano tutti i segni delle poche ore di sonno fatte e, sulla mia in particolare, anche quelli del sole preso il giorno prima. Il programma della domenica prevedeva l'immane gita alla città di Erice, borgo medioevale che domina da una parte la città di Trapani e la costa di S.Vito lo Capo dall'altra. Una vista spettacolare. Il tempo di una ennesima degustazione di dolci tipici con annessa passeggiata ed aperitivo, che

già il pensiero è andato al viaggio di ritorno. Dopo un rapido consulto con i miei compagni viaggio, abbiamo quindi deciso di rimetterci in marcia alla volta di Palermo non senza però una sosta a Balestrate per fare quello che in questi tre giorni meglio ci è riuscito: mangiare! E' fuori di dubbio che da questo raduno mi sono riportato a casa tante emozioni ed amici nuovi, ma anche qualche chilo. Smaltita l'euforia, il mio ringraziamento va a Pietro ed al suo club, che nell'organizzazione di questo raduno ci hanno creduto ed per il quale hanno speso tante energie, agli amici del Lambretta Club Partinico che ci hanno prestato i mezzi che ci hanno permesso di godere il raduno, a Gaetano ed alla sua smisurata ospitalità siciliana, a Valter, ai due Paoli, a Claudio, ad Erika, ad Antonio, a Tiziano, a Guglielmo, Giancarlo ed a Federico per aver rappresentato il Lambretta Club Emilia Romagna e per avermi fatto una grande compagnia durante il raduno. Infine un augurio ad Antonio, capitato in terra di Sicilia sulla via del ritorno ma fraternamente assistito da Franco e consorte: sbrigati a tornare in sella.

Passo ora il testimone ai soci che andranno al Jamboree in Spagna ... buona strada, con un po' di sana invidia.





Egidio Calligola

Molti sono gli amici che, durante la mia lunga carriera nel settore delle moto, hanno con la loro amicizia e la loro passione condiviso con me momenti di gioia e di dolore come solo la Moto può dare (donne e motori, gioie e dolori). Cercherò di trasmettere, attraverso questa serie di articoli ed al di là dei risultati di gara, la bellezza interiore di ognuno di loro, la loro vita in famiglia, le loro passioni, la caparbieta che li distingueva e la mia fortuna di essere stato loro amico.

Egidio Calligola nacque a Castel di Serravalle il primo settembre del 1942.

Finito il periodo delle scuole elementari cominciò a lavorare nell'impresa edile del padre ed a 13 anni iniziò la sua avventura motociclistica, prima con un ciclomotore Negrini 50 cc poi una MV 125 cc per poi passare ad una MV 175 cc.

Al compimento dei venti anni entrò nel corpo della finanza e dopo un periodo di tirocinio fece parte della squadra di moto regolarità del gruppo "Fiamme Gialle" dal 1963 al 1970.

Molte le gare nazionali ed internazionali a cui partecipò: dal trofeo "Riri" a Carpi nel 1963, la due giorni ESSO a Bologna nella valle del Lavino nel 1967, le Valli Bergamasche nel 1967, la Sei Giorni Internazionale di San Pellegrino nel 1968 dove vince da primo la medaglia d'oro, il trofeo di Reggio Emilia nel 1968, il 7° Motogiro d'Italia nel 1968 con moto Morini Corsaro 125 cc vittoria della squadra Fiamme Gialle (Calligola,



Signorelli, Bonini), fino all'8° Motogiro d'Italia nel 1969 con moto Guzzi 1200 "Sperimentale" delle Fiamme Gialle seconda squadra classificata.

Nel 1970 cessò l'attività agonistica dopo aver vinto molte gare, abbandonò Roma e si trasferì a Bologna con mansione di autista nel Corpo della Finanza.

Nel 1971 si sposa con Franca e dopo 2 anni di matrimonio nasce la figlia Paola.



Dal 1985 è pensionato godendosi la famiglia ed i nipoti senza mai dimenticare "LA MOTO".





MUSEO PIAGGIO

PONTEDERA (PI)

Il Museo Piaggio può essere un viaggio nel Paese delle Meraviglie per un vespista come me; dato che sono anche in parte lambrettista, la mia parte "sana" mi spinge ad uno sguardo più distaccato e critico. Il Museo Piaggio, che come si vedrà, non è solo Vespa, fu inaugurato nel 2000 nei locali della ex



officina attrezzeria, all'interno del complesso industriale di Pontedera; un corpo di fabbrica dall'indubbio fascino industriale (dato che sono, casualmente, architetto mi godo anche l'aspetto architettonico della struttura) e fu fortemente voluto da Giovanni Alberto Agnelli - che, purtroppo, non poté vedere realizzato - per conservare e diffondere la conoscenza sulla vastissima produzione Piaggio: aerei, treni, allestimenti navali e, ovviamente, scooter e moto.

Ad oggi, dopo 18 anni di attività, il museo ha una superficie di 5000 mq (come si può leggere sul sito) ed espone oltre 250 pezzi divisi in due ali: in una vi è il prezioso archivio storico e la grande, emozionante e affascinante esposizione dedicata alla Vespa (non riesco a esser imparziale, scusate) che attraversa tutta la produzione scooteristica pluridecennale, a partire dal Paperino per arrivare alla GTV



sei giorni e alla 946, attraverso la 98, il siluro di Mazzoncini e altri pezzi di indubbio interesse.

L'altra ala che compone l'esposizione è dedicata ai mezzi a due o tre ruote, come il Ciao e l'Ape in tutte le loro declinazioni (gustoso il Ciao "porter" a tre ruote) e la straordinaria collezione di pezzi del Gruppo Piaggio: Aprilia, Gilera, Moto Guzzi, che insieme raccolgono un'invidiabile collezione di campionati mondiali nelle varie categorie motociclistiche.

La visita al museo, il cui ingresso è gratuito (cosa non da poco per un genovese "adottivo" come me) è davvero un emozionante tuffo in un passato importante all'interno di una fabbrica che ha avuto, e ha tuttora, un ruolo importante nello stile di vita e nella storia della mobilità non solo italiana, ma mondiale.

