

# collezionismo

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



IN QUESTO NUMERO:

p. 5-6

CURIOSITÀ  
MOBIL ECONOMY RUIN - AUTO DA SOGNO

p. 9-11

EVENTI INTERNAZIONALI  
PADOVA

p. 15-17

EVENTI NAZIONALI  
FIERA DI NOVEGRO

p. 18-22

EVENTI NAZIONALI  
CAMPIONATO 500 - VALLELUNGA

p. 24-26

NOTIZIE  
Lambretta CLUB

p. 35

EVENTI CLUB  
TROFEO D'AUTUNNO - LUMEZZANE (BS)

p. 38-40

MUSEI E COLLEZIONI  
ASSISI: MUSEO DELLO SCOOTER - NICOLIS

p. 43-46

AMAC  
NOTIZIARIO

postatarget  
creative

CENTRO NORD/00234/02.2018

Posteitaliane

# LIBRERIA DEL COLLEZIONISTA

PAOLO CORRÀ

## CESARE BATTAGLINI cittadino del mondo



*L'uomo, il mezzo, il raid.*

TECNOGRAF EDITRICE - REGGIO EMILIA

8 articoli di giornale!!! In nessun luogo il giro del mondo in Lambretta è passato inosservato, ma a Montevideo il 17 aprile 1958 uscirono ben otto articoli di otto testate giornalistiche diverse! L'interesse suscitato dal passaggio di Cesare e Glauco è stato quasi incredibile.

## EL DEBATE

ORGANO PRINCIPAL DEL PARTIDO NACIONAL - Director: Dr. Washington Gendreau - Administrador: Humberto Balleiro - Abogado: Dr. Juan Carlos Gómez 1200-80. Teléfono: 1221/12 y 1251. - Edición: Juan Carlos Gómez Nº 120. Núm. 2.558. - Montevideo, jueves 17 de Abril de 1958. - AÑO XXVII



Anche, in el Hotel Nagari, se realizó una interesante Conferencia de prensa auspiciada por R.I.A.M. - Periódico de Tréffe S. A. - Dos distinguidos motociclistas, el Dr. Battaglini y el Químico Industrial Glauco, relataron la extraordinaria aventura que vienen completando, haciendo énfasis en el clima amigable con una motoneta Lambretta. Del relato, por demás emotivo, de esta emocionante gesta, ofrecemos una amplia información en nuestro próximo número. Sin embargo no podemos dejar de expresar los deseos que los lectores han expresado a su magnífica Lambretta, la propia y cordial máquina que representa en el Uruguay la firma R.I.A.M. - Periódico de Tréffe S. A.

## L'ITALIA THE ITALIAN DAILY NEWS

Consolidated With LA VOCE DEL POPOLO

DOMINICA, 19 APRILE, 1959 - L'ITALIA E LA VOCE DEL POPOLO, SAN FRANCISCO, CALIF. - SUNDAY, APRIL 19, 1959

### SOSTA DI UN MODERNISSIMO MARCO POLO A SANTA BARBARA



**SANTA BARBARA, Calif.** - Il belvedere Cesare Battaglini è arrivato nella nostra città a bordo della Lambretta che lo ha trasportato per 140.000 miglia intorno al mondo. Durante il suo soggiorno nella nostra città, il moderno centauro si è divertito della prossima guida della nostra collinetta, Signorina Maria Marzulli, che gli è rimasta in un compagno.

**SANTA BARBARA, Calif.** - Cesare Battaglini, un giovane avventuriero che ama le auto da gara e della raffina Borgini a bordo di una moderna "Lambretta" è stato qui, per quasi un anno, della nostra città, al cui sindaco Piero Sabatini egli ha portato il saluto dell'Italia.

Da un periodo intenso di lavoro, Battaglini ha attraversato cinque continenti e l'esperienza mondiale gli offre materiale utilissimo per una pubblicazione seria e per un libro a cui egli ama per tre volte rivale italiano.

In un altro periodo gliene ha riportati più di 140.000 miglia, di navigazione e di lavoro un'esperienza che solo nel giro della America del Nord, dove anche a Santa Barbara nella spirito di ospitalità che

Spiaggia di S. Maria, 17/06/1959.

*America, basta, torno in Europa. Glauco da un pezzo si è fermato a lavorare. Ho voglia di vederli, magari per prendermi a papine o per darti un bacio. Ho un paio di baffi bellissimi, di tutti i colori, sporchi di polvere, a volte, ma sempre fieri e ricci come le setole dei maiali. Sempre la tenda è rifugio di sogni, speranze, illusioni e sogni senza casa. Tra tre mesi le torri in rovina di Bologna vedranno tornare l'arrugginita Lambretta e questo spelato, bavoso, testardo ed incallito piede di Giuda. Piramidi di Messico e di Egitto portate un saluto cordiale alle vacche dell'India ed ai canguri di Australia. Italia schifosa ti voglio bene perché sei la mia terra. Saluti dal Texas e se il lavoro ti fa annoiare scrivi ed io ti dirò nella prossima lettera il giorno d'arrivo in Europa (tra qualche mese) per rivederti tra la nebbia, col vento che soffia da oriente, i petali ed il polline rosa.*

Cesare

297

## PAOLO CORRÀ CESARE BATTAGLINI: cittadino del mondo. L'uomo, il mezzo, il raid.

pp. 500, B/N e colori, rilegato a filo con copertina in cartoncino e sovracoperta plastificata.

**Sono ancora disponibili copie numerate e firmate presso:**

**Libreria Maggi&Maggi, Via Liguria 34/22, 20068 Peschiera Borromeo (MI)**

**Tel. 335-5242243, info@maggiemaggi.com**

**oppure presso:**

**Tecnograf Editrice - att.ne sig. Umberto**

**Via F. Filzi, 34 - 42124 Reggio Emilia,**

**tel. 0522 516978 (Chiara, Umberto, Simona)**

**mail: umberto.bartoli@tecnograf.biz**

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

**Tassativo fornire n. di telefono fisso o mobile e indirizzo e-mail (se in possesso).**



## La serie GT compie 30 anni

**N**el 1988 la Moto Guzzi mise in commercio la serie GT. Era composta da tre modelli: 350 e 650 cc per i motori della serie piccola e il 1000 cc per l'ammiraglia. Erano essenziali e "nude", in un periodo in cui cupolini sempre più avvolgenti e carenature sigillate vestivano la maggior parte delle moto dei vari produttori, loro si staccavano decisamente dal panorama motociclistico dell'epoca. Anche i nomi che richiamavano la cilindrata, scritti a lettere sui fianchetti, erano un segno di distinzione: Trentacinque GT, Sessantacinque GT, Mille GT. Eleganti nella colorazione nero "Lotus" avevano una livrea molto simile tra loro. Ma mentre la 350 e la 650 montavano delle parti comuni, la Mille era una moto completamente differente. La più piccola di cilindrata aveva la ruota anteriore da 16" e unitamente a circa 15 kg di peso in meno rispetto alla 650, era davvero molto maneggevole. La 650, seppur con una cavalleria contenuta, era dotata di un'ottima ciclistica e, nonostante gli pneumatici di sezione non generosa, consentiva pieghe fino al limite dello sfregamento di cavalletto e pedane. La mille era davvero poderosa, coppia taurina, voce piena, telaio granitico... e peso importante ne facevano un oggetto di tutto rispetto e capacità nella guida soprattutto nei cambi di direzione. Raggiungeva i 190 kmh massimi effettivi, ma era impossibile resistere alla spinta dell'aria a quella velocità... era invece molto più confortevole rendere onore alla scritta "GT" che ornava i fianchetti; una vera nave da crociera!

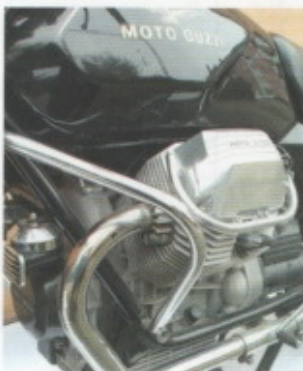
Tutti i modelli erano equipaggiati col sistema di frenata integrale Moto Guzzi il quale, azionando il pedale, tramite un ripartitore faceva agire contemporaneamente il freno a disco posteriore ed uno dei due anteriori. Soluzione che minimizzava le variazioni di assetto soprattutto in frenata su fondi con scarsa aderenza.

Il reparto sospensioni, con forcelle oleopneumatiche dotate di compensatore sull'anteriore e ammortizzatori regolabili Koni al posteriore, era piuttosto rigido; a scapito di un po' di comfort si era avvantaggiata la tenuta di strada. Erano moto essenziali e con pochi compromessi.

La produzione dei modelli GT durò per quattro anni senza mai raggiungere volumi elevati. Della Trentacinque non si hanno dati della produzione, la Sessantacinque fu costruita complessivamente in meno di 450 esemplari.

La Mille raggiunse poche migliaia di unità che furono vendute principalmente sui mercati esteri... complice anche una imposta di prima immatricolazione di 1.000.000 di lire, in Italia, che gravò per un paio di anni sulle moto oltre i 650 cc. La Mille, dal 1990 in poi, fu disponibile anche nella colorazione rossa e le ruote a raggi (RR), poi ripresa nel modello successivo che si chiamò "Strada".

Dalle foto si può notare la diversa filosofia costruttiva dei telai. Mentre nelle 350 e 650 il forcellone posteriore, contenente la trasmissione a cardano, è in fusione e direttamente fulcrato sul motore, nella Mille è parte integrante del telaio. Altro piccolo vezzo: in quegli anni i concessionari Guzzi, come già in tempi ben più lontani, usavano porre il loro nome sul parafrangente anteriore delle moto... ma in perfetta sintonia con l'estetica generale!





## TRI-LAMBRETТА IN PERU'

**I**n effetti il nome Tri-Lambretta sembra essere il più adatto per questi mezzi di trasporto, composti dal pianale anteriore di un triciclo saldato alla parte posteriore di una Lambretta LI, seconda o terza serie per quelle viste dal sottoscritto. Feci il mio primo incontro con una Tri-Lambretta nel 2009, mi trovavo nel quartiere pe-

sulla ruota posteriore, manubrio legato alla sponda del pianale con una corda, fanaleria quasi inesistente... certo in Italia avrebbe qualche problemino con la revisione! Eppure Francisco mi assicura che lo usa quotidianamente per lavoro, parte sempre al primo colpo e qualche volta ci ha caricato anche 6-7 quintali! Quello che colpisce è come, in un




riferico di Villa el Salvador, a Lima. Stavo percorrendo a piedi una strada in salita e sento in lontananza il rumore di un motore a me molto familiare...

"Ma questo è il rumore di una Lambretta!..." - pensai - e di lì a poco vidi apparire il Sig. Francisco Murillo con il suo triciclo che arrancando mi si avvicinava. Lo fermo per fare qualche foto, io incredulo ed entusiasta e lui che non capisce e si gratta la testa...

Compressione del pistone vicina allo "zero assoluto", un unico freno

territorio dove è difficile reperire pezzi di ricambio, l'ingegno umano riesca ad adattare qualsiasi oggetto per risolvere i problemi. Qualche esempio? Basta osservare le foto: bobine alta tensione di derivazione automobilistica con cavo tenuto fermo nella sede con un fiammifero usato, assetto modificato mediante saldatura della testa dell'ammortizzatore sotto il perno, pedane in lamiera o in legno ancorate con filo di ferro, impianto elettrico con fili vari e piattine di derivazione casalinga,



 scatola ex-crema da scarpe usata come calotta di protezione al centro del volano, catena di trasmissione ottenuta unendo 2 catene di un motore Honda (quelle originali sono inesistenti), perno avviamento modificato a sezione quadra, freno di stazionamento mediante sasso reperito direttamente in loco, pedale freno modificato con base di appoggio maggiorata (per migliorare la sicurezza...), molle supplementari per aiutare il ritorno freno o il pedale avviamento (per quest'ultimo si usano anche cinghie in gomma formate da anelli ricavati da camere d'aria)... Eppure camminano, camminano sempre. E se qualcosa non va... basta un mattone (vedi sempre foto)! Qualche anno fa Francisco mi disse che uno dei ricambi più introvabili erano le puntine e, rientrato in Italia, gliene spedii alcune per posta: se gli avessi spedito un chilo di oro massiccio non sarebbe stato ugualmente contento! Che motori le Lambrette, davvero indistruttibili! Ora, caro Signor Francisco, che con il tuo triciclo hai concluso il tuo ultimo viaggio, ti dedico questo piccolo ricordo, certo che da lassù ancora ti starai grattando la testa cercando di capire perché ti fermasti quella prima volta a Villa El Salvador ed il motivo del mio smisurato entusiasmo di appassionato nell'ammirare la tua (mezza) Lambretta.



# 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)  
 Tél. 0461/991631 - Fax. 0461/956831 - Cell. 340 2209880

[info@targheetarghe.it](mailto:info@targheetarghe.it)  
[www.targheetarghe.it](http://www.targheetarghe.it)



## Lambretta Club Emilia Romagna



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

di Stefano M. Acquaroni

### *Cari amici lambrettisti*

con l'appuntamento dello scorso 28 ottobre si è ufficialmente conclusa anche per quest'anno l'attività del Club. L'occasione è stato il tradizionale pranzo sociale che si è tenuto presso il Ristorante Ca' Vecia di Spilamberto (MO). Come al solito il clima in cui si è svolto l'evento è stato caratterizzato dal piacere dello stare in compagnia, dal rivedere gli amici che magari da troppo tempo non si incontravano e, ovviamente, dalle infinite discussioni tecniche sui nostri mezzi. Diversamente dagli ultimi anni, però, c'è stata anche un po' più di sobrietà; immagino che sicuramente qualcuno di noi avrà storto il naso, vuoi perché non sono stati attribuiti riconoscimenti ad alcuno, vuoi perché non è stata fatta la lotteria e, non meno importante, vuoi perché il clima che si respirava lasciava trasparire una qualche incertezza per il futuro...

Il pranzo, come sapete, ha infatti coinciso anche con un momento molto importante per il Club: il rinnovo del Consiglio Direttivo, dal cui svolgimento ed esito dipendeva il futuro del club. Fortunatamente però la giornata è cominciata sotto il migliore degli auspici, ovvero con la consapevolezza che il numero dei candidati Consiglieri era tale da poter comunque assicurare la prosecuzione delle attività. Ragion per cui, già al momento della "registrazione", è stato possibile procedere con il rinnovo dell'iscrizione al Club per l'anno 2019. Di qui alla proclamazione degli eletti la strada è stata breve e tutta in discesa. Le operazioni di voto si

sono svolte per tutta la durata del pranzo al cui termine, mentre i più apprezzavano i dolci serviti al tavolo, qualcuno si è adoperato a fare i conteggi dei voti.

L'esito delle urne è stato quindi il seguente:

- Soci presenti con diritto di voto: 55

- Schede votate: 53

Preferenze ottenute:

BALBONI Franco: 38;

BALBONI Silvio: 26;

BENOTTI Franco: 15;

BENOTTI Michele: 48;

BICCARI Antonio: 19;

GAMBINI Cristian: 31;

MACCAFERRI Francesco: 29;

PIRANI Moreno: 4;

RENNA Massimiliano: 41.

I suddetti, pertanto, andranno a formare il Consiglio Direttivo del Lambretta Club Emilia Romagna per il triennio 2019 - 2021. Quanto prima individueranno al loro interno i titolari delle cariche previste dallo Statuto e, sicuramente, ve ne verrà data notizia tramite pubblicazione sul sito. A questi spetta ora l'onore e l'onere di dare la futura direzione al Club.

Dal mio canto non posso far altro che augurare loro un buon lavoro, invitandoli ad operare sempre nell'interesse del Club. La mia esperienza nel Direttivo del LCER può dirsi conclusa, almeno per il momento. Il bilancio è stato senz'altro positivo e ne esco sicuramente arricchito. Chissà che un domani non abbia ancora voglia di rimettermi in gioco. Mi congedo dandovi appuntamento al prossimo anno con rinnovato entusiasmo ed auguro a tutti voi soci e lettori i più calorosi auguri per le imminenti festività, da parte mia e di tutto il Consiglio Direttivo:

*Buon Natale e Felice Anno Nuovo!*



# CESARE BATTAGLINI IL LIBRO



Testi e foto di Guglielmo Guidi

*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 caparbia che li distingueva e la mia fortuna di essere stato loro amico.*

**A** mici lettori è con grande emozione, e non vi nascondo anche con un pò di umidità negli occhi, che mi sono messo a sfogliare questo meraviglioso volume "CESARE BATTAGLINI - L'UOMO - IL MEZZO - IL RAID".

Ringrazio dal profondo del cuore Paolo Corrà amico dal 1993 ed iscritto da quel momento al Lambretta Club Bologna, Mauro Galli compagno, amico, segre-

tario, che fin da "CINNO" con i pantaloncini corti è entrato a far parte del Lambretta Club, Umberto Bartoli che da diversi anni è editore di "Collezionismo" con pagine dedicate al Lambretta Club Emilia Romagna, rivista che viene spedita a tutti i soci del L.C.E.R., per aver creduto e pubblicato questo meraviglioso volume.

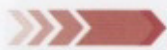
A voi tre va il merito di aver riportato al mondo attraverso que-

sta opera la grande figura del mio grande amico Cesare. Non mi inoltrerò nel descrivere quanto scritto e illustrato nel libro (non voglio togliere la sorpresa...).

Per 50 anni sono stato al fianco di Cesare e del 70 per cento di quanto riportato nel volume ne ero a conoscenza attraverso le lunghe serate passate assieme.

Anche molte foto sono nel mio archivio personale, eppure sfogliando





questo volume mi ritrovo ancora assieme al mio grande amico (Zingaro - Sognatore -Intellettuale - Amante - Uomo Libero) uomo che sapeva intrattenersi con lo stesso stile "sia con il re che con lo stalliere" sapendo porsi sempre al loro livello.

Quello che mi colpisce in questo volume e che poche volte era uscito nei nostri discorsi è il riportare sempre il valore della nostra Italia nei continui incontri in più parti del mondo con i nostri emigranti che lo ammiravano per quel suo coraggio e per il suo sapere riportarli a casa attraverso la sua parola. E molti gli erano gli inviti di connazionali a pranzo, molte le raccolte di fondi, perchè Cesare l'Italiano potesse portare a termine il suo viaggio ed onorare con la sua Lambretta l'industria italiana.

Mi piace ricordare una frase che Cesare mi diceva sempre "Ricordati Guglielmo io amo l'Italia anche se mi sento cittadino del mondo".

Chiedo a questo punto il permesso al sig. editore di pubblicare per intero le pagine 120 e 121 a ringraziamento personale per tutti i compagni di viaggio che ho conosciuto e non, per quelli che possono ancora leggere il volume, per quelli che da tempo hanno raggiunto Cesare. Grazie per averlo aiutato durante il suo lungo viaggio.

f YouTube Twitter p  
 www.stflambretta.com  
 +39 340 86 84 556  
 ricambi originali  
 consulenza on-line  
 elaborazioni  
 we love  
**Lambretta**  
 RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA  
 Stratos  
 MADE IN ITALY