

collezionismo

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

Periodico - Anno 10 - n. 46 - febbraio 2019 - Solo in abbonamento esce nei mesi di febbraio • aprile • giugno • settembre • dicembre - Spedizione in abbonamento postale
Supplemento del Periodico Motosport & Motosette - Autonomia Tribunale di Reggio Emilia n. 421 del 24.09.2004 Reggio Emilia 30108/06



IN QUESTO NUMERO:

p. 5-6

OGGI SPOSI
CURIOSITÀ - FERRARI 340 AMERICA

p. 9-12

EVENTI BENEFICI
OLGIATA (RM) - VERONA

p. 13-14

EVENTI NAZIONALI
FERRARA

p. 17-18

EVENTI INTERNAZIONALI E SPORTIVI
TORINO AUTOMOTO - 24 ORE DI ADRIA

p. 21-24

NOTIZIE
Lombardini CLUB

p. 29-30

MOTO REGOLARITÀ
MORINI CORSARO 125

p. 34-35

MUSEI E COLLEZIONI
NICOLIS - BONFANTI VIMAR

p. 37-42

AMAC
NOTIZIARIO

postatarget
creative
CENTRO NORD/00234/02.2018
Posteitaliane



Lambretta Club Emilia Romagna



di Franco Balboni

FRANCO BALBONI, PRESIDENTE DEL LCER
(Lambretta Club Emilia Romagna)

Cari amici lambrettisti e Soci L.C.E.R.



il raduno italiano, ad Acaya, Puglia, il 24-25-26 Maggio 2019.

Mano a mano aggiungeremo in calendario altri appuntamenti, da quelli "statici", come il gazebo alla mostra scambio di Reggio Emilia, ai vari raduni e motogiri sparsi fuori e dentro regione...

Speriamo in un ricco e variegato calendario!

A tal proposito mi preme ricordare che il club è formato da tutti i Soci, vi invito e sollecito dunque

a segnalarci i vari raduni ed eventi a cui pensate di partecipare, così da poter dare possibilità a tutti gli iscritti e non, di potersi aggregare.

Vi invitiamo a guardare il nostro sito internet www.lcer.it dove verranno mano a mano inserite tutte le novità.

In conclusione mi sembra doveroso ringraziare chi ha speso tempo ed energie negli ultimi 3 anni al servizio del club e dei soci,

mi riferisco a tutti i membri del consiglio uscente ed in particolare all'ex presidente Stefano Maria Acquaroni, sperando che, pur senza incarichi ufficiali, continuino a collaborare con l'attuale consiglio portando il loro prezioso aiuto. Ora approfittiamo di questi ultimi mesi di stop invernale per preparare le nostre lambrette ai primi appuntamenti primaverili.

Un caro saluto.

Con la votazione avvenuta lo scorso 28 ottobre durante il pranzo sociale, si è costituito il nuovo consiglio direttivo per il triennio 2019-2021.

In continuità con quanto fatto nel triennio precedente, Massimiliano Renna manterrà il ruolo di vice-presidente, mentre a me, Balboni Franco, spetterà l'onore e l'onore della carica di Presidente del Club.

Il nuovo consiglio si è già riunito per lavorare agli appuntamenti del nuovo anno lambrettistico, in particolare il raduno Eurolambretta 2019 a Zakopane, Polonia, che si terrà dal 13 al 16 giugno 2019; ed

Advertisement for STF Lambretta. The image shows a white Lambretta scooter with a red stripe. The text includes:

- STF logo
- www.stflambretta.com
- +39 . 340 86 84 556
- ricambi originali
- consulenza on-line
- elaborazioni
- we love Lambretta
- RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA
- Stratos logo
- MADE IN ITALY logo
- QR code

LAMBRETTA DAL 1947 AL 1966

Dalla Modello A alla 125 Special SX

Ferdinando Innocenti, toscano di Pescia inizia la sua avventura industriale a Roma producendo tubi da ponteggio per l'edilizia.

Nel 1931 si sposta a Milano e costituisce due anni più tardi, in località Lambrate così chiamata per la presenza del fiume Lambro, la più grande fabbrica mondiale di tubi d'acciaio.

Alla fine della seconda guerra mondiale si ritrova con lo stabilimento completamente distrutto dai bombardamenti, in attesa della ricostruzione presso la sede di Roma, forse influenzato da un motoscooter in dotazione alle truppe americane, ma soprattutto per il suo estro imprenditoriale, decide di convertire la sua produzione.

Aveva infatti intuito che, la ricostruzione Italiana aveva necessariamente bisogno, per permettere agli operai di portarsi sui luoghi di lavoro, di mezzi di trasporto personali visto che i pubblici erano inesistenti.

Nasce così, con l'aiuto degli ingegneri Pier Luigi Torre e Cesare Palavicini ex direttore tecnico della Breda, uno scooter.

Più tardi, nel 1947, l'artista Daniele Oppi battezzerà questo scooter, al femminile, Lambretta forse per la vicinanza dello stabilimento al fiume Lambro.

La prima Lambretta Mod. M (A) 125 cc. esce nell'Ottobre del 1947 il successo è immediato ne vengono costruiti in due anni 10.000 esemplari.

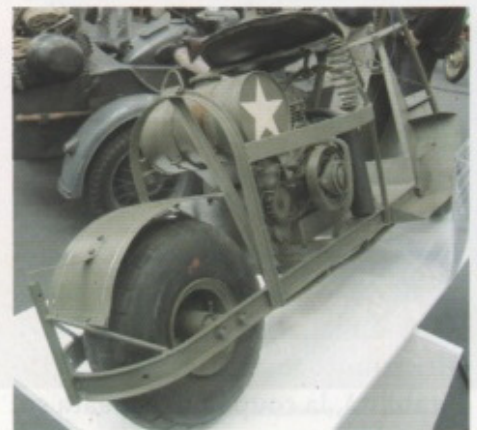
Intanto nel 1948 lo scooter riceve alcune modifiche, la principale il cambio delle velocità, che viene spostato dalla pedana con comando a pedale, al manubrio, anch'esso totalmente rivisto.

Il nuovo sistema si chiamerà, essendo costituito da un cavo flessibile, Teleflex.



Dal 1947 al 1969, con il debutto della 125 Special SX, senza considerare i motocarro Lambro, l'Innocenti costruirà ben 22 modelli diversi di scooter. L'enorme successo non solo italiano, porterà fino ai giorni nostri la Lambretta in tutto il mondo. Verrà infatti costruita su licenza in Germania dalla NSU, Gran Bretagna, Spagna, India, Cile, Brasile, Argentina. E forse questo anche grazie al Mantovano, Cesare Battaglini, che portò la sua Lambretta in giro per

il mondo per alcuni anni, percorrendo quasi 400.000 chilometri.





CENERENTOLA ?

Il periodo da metà anni '60 a metà dei '70 è stato l'epoca d'oro delle piccole GT italiane, categoria in cui tutti ricordano la Fulvia Coupè e l'Alfa Romeo Giulia GT. Molti ignorano l'alternativa "proletaria" di casa fiat, la 124 sport coupè, modello forse lasciato in ombra dalla ben più famosa e fortunata sorella spider. Ma perchè allora un appassionato di vecchia ruggine italiana dovrebbe interessarsi a questo modello? Proviamo a spiegare come la 124 sport coupè, nelle sue 3 serie, è un'auto con diversi punti forti, tali da non farla sfigurare nei confronti con le più prestigiose "avversarie" Alfa e Lancia. Innanzitutto il motore. Con la prima serie (1967-1969) fa il suo esordio il bialbero "lampredi", un motore rivoluzionario all'epoca, sia per la raffinatissima distribuzione a doppio camme in testa che per l'innovativa distribuzione comandata a cinghia dentata. Questo propulsore, progettato dall'ex Ferrari Aurelio Lampredi, è caratterizzato da una grande coppia e una notevole propensione a girare in alto; caratteristico il suo suono grave e rotondo, affondando il pedale sul gas ci si sente subito al volante di una sportiva anche grazie al rombo che esce dallo scarico. Prodotto in svariate cilindrate (sul 124 sport da 1438cc fino a 1800cc) è rimasto in produzione fino agli anni 2000, ha vinto diversi mondiali rally installato in modelli fiat e lancia. Difetto principale? I consumi sono astronomici, difficile fare più di 10km/l. Altro punto forte è certamente l'abitabilità, la coupè fiat è creata sul

pianale della berlina 124, auto che si può definire "prima vera world car italiana", costruita su licenza dalla Corea al sud america, è rimasta in produzione fino al 2012 in russia. Questo telaio vanta ben 4 freni a disco, raffinate sospensioni anteriori e uno spazio a bordo ampio; caratteristiche che troviamo anche sulla coupè, dove anche i passeggeri posteriori hanno uno spazio adeguato, il bagagliaio è ampio e la superficie vetrata copre tutto il perimetro del padiglione, con montanti talmente sottili che

sembra di viaggiare su una cabrio, le finiture inoltre sono davvero buone. Questo unito al basso valore nel mercato dell'usato (ma in rialzo), la facilissima reperibilità dei ricambi meccanici (attenzione invece a interni e carrozzeria), la rendono un'auto ideale per chi vuole entrare nel mondo delle storiche senza investimenti importanti, ma al contempo non si sfigura durante i raduni e tantomeno nei raid (dove si umiliano "facilmente" lancia e alfa di piccola cilindrata).





Moto Morini Corsaro 125 regolarità

Negli anni '70 la Regolarità era, insieme al Motocross, una delle attività a due ruote più seguite e praticate a livello nazionale.

La Morini produsse moto da fuoristrada, con motore a 4 tempi, che ottennero un discreto successo agonistico (e commerciale), sia condotte da piloti ufficiali, che privati. Dovettero però, come altre loro simili, presto cedere il passo alle 2 tempi che le superarono con maggiori prestazioni.

La moto di questo servizio, proviene da Savigno, vera culla del motorismo storico in provincia di Bologna ed è stata recuperata e restaurata completamente da Claudio, il suo attuale proprietario. È un mezzo particolare perché è stata sicuramente utilizzata per gareggiare!

La Moto Morini costruiva il Corsaro Regolarità già con una dotazione fuoristradistica di tutto rispetto... comunque i piloti la incrementavano ulteriormente. Il telaio a doppia culla era Verlicchi, riconoscibile dalla protezione al motore sulla sinistra (il telaio Ronzani le aveva su entrambi i lati). Verlicchi sono il comando del gas a cavo coassiale (prima moto da fuoristrada con questa soluzione), le leve al manubrio e le pedane retrattili con ritorno a molla.

Le sospensioni di primo equipaggiamento erano Marzocchi teleidrauliche sia anteriore che posteriore. Altra chicca è l'ammortizzatore di sterzo, unica

fuoristrada italiana dell'epoca ad esserne allestita; si era visto qualcosa di simile solamente nella produzione dell'Est europeo su Jawa o Simson.

Il mozzo posteriore è scomponibile e permette di togliere velocemente la ruota lasciando montati corona e catena; il paracatena è molto ampio per proteggerne le



maglie dal fango. Sia il fanale anteriore, che il fanalino posteriore, sono montati elasticamente alla moto. Un interruttore di serie, fissato sulla fiancatina sx, esclude la luce di stop; accorgimento necessario con la lampada posteriore bruciata perché frenando si metterebbe a massa il motore causando lo spegnimento.

Il serbatoio ha il tappo con attacco a bordo rialzato per impedire in-

gresso di sporcizia nei rabbocchi veloci. Completano la dotazione la cassetta porta attrezzi ricavata nel serbatoio ed il gonfleur per le riparazioni di emergenza degli pneumatici.

Una curiosità è che la moto veniva venduta (455.000 Lire franco fabbrica) completa di due marmitte: "codice" e "gara." Quindi

già un prodotto destinato a chi avesse intenzione di gareggiare! Vediamo gli accorgimenti con cui è stata incrementata la vocazione competitiva della moto di questo articolo. Monta un carburatore da 25 mm al posto dell'originale 22. Ha il forcellone posteriore più lungo di 2 cm, rispetto quello di serie, per incrementare la stabilità e la direzionalità di guida; soluzione





adottata solo sulle moto ufficiali che parteciparono alla Sei Giorni spagnola del '71. Ha la testa ad alettatura "piatta" caratteristica della produzione Morini degli anni successivi a questo esemplare.

Gli ammortizzatori posteriori sono Ceriani, in sostituzione degli originali, ma sostanzialmente simili come prestazioni.

Davanti il pignone, sul carter dx del motore, è stato applicato un rinforzo in metallo per impedire che, in caso di rottura della catena, un urto dello spezzone ne pos-

sa danneggiare la cartella in alluminio. I dadi esagonali dei perni ruota sono stati sostituiti con altri cilindrici, forati, atti ad essere manovrati con un semplice perno... funzione svolta dai leva copertoni, già fermati in posizione con i classici elastici ricavati da vecchie camere d'aria! I dadi fissaggio coperchio valvole e serbatoio sono ad occhiello e così svitabili a mano per un rapido intervento.

Anche i bulloni esagonali che fissavano la tabella frontale portanumero ed i fianchetti sono stati sostituiti con grandi viti ad intaglio, perché più veloci da manovrare con attrezzi di fortuna.

Camere d'aria di riserva, maglia di giunzione per catena, cacciavite e pipetta ultraimpermeabile per la candela sono gli altri complementi del regolarista DOC!

Moto che hanno gareggiato, quando vengono dismesse, mostrano i segni della loro attività; se poi si aggiunge anche l'incuria dovuta all'abbandono per molti anni, si possono immaginare le condizioni del Corsaro al momento del suo ritrovamento! Eccolo adesso perfettamente ripristinato nel suo splendore iniziale e viene usato frequentemente dal suo proprietario... ma non in fuoristrada!

