

# collezionismo

## AUTO • MOTO • RESTAURO

PERIODICO DI NOTIZIE - TECNICA - CURIOSITÀ - MERCATO  
Supplemento n. 64 del Periodico Maison & Maisonette - Autorizzazione Tribunale di Reggio Emilia n. 1127 del 24.09.2004 Reggio Emilia 30/08/06

Periodico - Anno 3 - n. 11 - Marzo 2012 - In edicola nel mese di febbraio • aprile • giugno • settembre • dicembre • Diffusione gratuita € 0,50



Notizie  
dai

# Lambretta Club





# Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

## Presentazione di Guglielmo Guidi, Presidente del Lambretta Club Emilia Romagna

Cari Lambrettisti, trascorsa una forzata pausa ospedaliera, sono quasi pronto a riprendere i nostri tradizionali incontri. Come potete constatare c'è una novità importante: abbiamo avviato una collaborazione con Umberto Bartoli e la rivista *Collezionismo*. Desidero porgere i miei personali ringraziamenti, unitamente al Consiglio Direttivo, ai sostenitori e a tutti coloro che hanno reso possibile questa iniziativa. Le notizie relative la vita lambrettistica del Club saranno inserite in pagine all'interno della Rivista che vi arriverà direttamente a casa e al riguardo auguro a tutti buon divertimento e buona lettura. Continuate ad inviare i vostri scritti al nostro Comitato di Redazione come già facevate in precedenza per il Notiziario LCER.

Poco o nulla cambierà se non la periodicità della Rivista che sarà a cadenza bimensile e la possibilità di leggere sulla stessa anche di altri settori del Collezionismo d'Epoca, oltre quello delle nostre Lambrette. Importante, come sempre, sarà il nostro/vostro fattivo aiuto per migliorare e ampliare questa collaborazione. In merito all'attività del Club stiamo elaborando il calendario dei prossimi appuntamenti di cui troverete di seguito l'elenco. Consultate gli aggiornamenti in tempo reale sul sito [www.lcer.it](http://www.lcer.it) Colgo l'occasione per ringraziare i colleghi Presidenti dei Lambretta Club regionali e delle Delegazioni per il supporto e la premura dimostrati in occasione della mia degenza. Un arrivederci a presto a tutti sulle nostre Lambrette.

### Elenco appuntamenti LCER

- **31 marzo/1 aprile.**  
Mostra Scambio a Reggio Emilia
- **12 maggio.**  
Innocenti Day a Lucca
- **13 maggio.**  
Scooter Rally a Medicina (BO)
- **25/26/27 maggio.**  
Raduno Nazionale LCI a Paestum
- **27 maggio.**  
Raduno di primavera ad Anzola Emilia (BO) - da confermare
- **8/9/10 giugno.**  
Eurolambretta a Gent - Belgio
- **10 giugno.**  
Lambretta Day a Savigno (BO)



# Road to Lucca 2012

11-12-13 maggio 2012

In occasione dell'Innocenti Day 2012 il World Lambretta Club farà un Raid per raggiungere Lucca sede del raduno. Partenza il giorno 11 maggio 2012. Meeting point vicino Bologna. Rientro domenica 13 maggio.

Venerdì 11 maggio, ore 8.00, ritrovo a Zola Predosa presso il bar Millennio, via Risorgimento 37/1, frazione Riale, per colazione e prime prese per i fondelli. Partenza ore 8.30 precise (tassativo serbatoio pieno, colazione fatta come pure la pipì, chi c'è, c'è!). Andata lungo i crinali: Crespellano, Bazzano, Vignola, Marano sul Panaro, (salita) San Dalmazio, Pavullo nel Frignano, Lama Mocogno, Riolutano, Pievepelago, Passo delle Radici, San Pellegrino in Alpe (110 km). Ci

saranno un paio di soste per caffè, rifornimento e sigaretta. Lungo la strada chi si vuole aggregare è benvenuto. Appuntamento per le 12.30 a San Pellegrino in Alpe. Pranzo e consegna adesivo "Road to Lucca" a tutti i presenti. Pomeriggio: (discesa) Castelnuovo in Garfagnana, Borgo a Mozzano, Lucca (70 km). Venerdì sera prologo libero del raduno con chi sarà già arrivato.

Sabato programma ufficiale Innocenti Day tutto il giorno; sabato notte proseguimento fino ad esaurimento scorte. Domenica 13 maggio mattina, ritorno lungo le vallate, partenza per rientro verso Bologna ore 9.30: Borgo a Mozzano, Bagni di Lucca, San Marcello Pistoiese, Gavinana (60

km). Pranzo. Pomeriggio: Pracchia, Molino del Pallone, Porretta Terme, Vergato, Marzabotto, Sasso Marconi, Casalecchio di Reno, Zola Predosa (90 km). Arrivo in serata e arrivederci al prossimo "Road to..."

Per chi sarà nei paraggi di Zola Predosa già da giovedì sera 10 maggio, serata in pizzeria.

Il raid avrà luogo con qualsiasi tipo di condizione atmosferica. Le strade scelte sono fantastiche e più che la potenza del motore saranno i panorami e l'abilità di guida a far la parte del leone. Il programma è indicativo.

Per informazioni aggiornate:  
[www.worldlambrettaclub.org](http://www.worldlambrettaclub.org)

NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB

# Aggiornamenti Lambretta Innocenti



di Giancarlo Valla

Inizia con questo numero il nuovo notiziario per i Lambrettisti ci impegneremo a pubblicare gratuitamente gli aggiornamenti in nostro possesso per quanto riguarda le vostre lambrette al fine aiutarvi in fase di restauro per renderle più affidabili. Quando l'aggiornamento porterà un numero, sarà il numero dell'aggiornamento Innocenti; quando l'aggiornamento sarà consigliato, sarà dovuto all'esperienza della nostra officina o modifiche per adeguare il veicolo all'uso della benzina verde.

Spesso le telefonate che riceviamo riguardano problemi di perdita d'olio in particolare dal lato avviamento, nelle

**info:** TUTTOLAMBRETТА - Tel. 0522 271321 - Fax 0522 231882 - [www.tuttolambretta.it](http://www.tuttolambretta.it)  
e-mail: [tuttolambretta@libero.it](mailto:tuttolambretta@libero.it) - [giancarlovala@tuttolambretta.it](mailto:giancarlovala@tuttolambretta.it)



Ricambio nuovo originale premodifica



Carter premodifica con anello di guarnizione in feltro montato (02030209) ritenuto non più idoneo per l'evaporazione dei gas generati dall'olio caldo

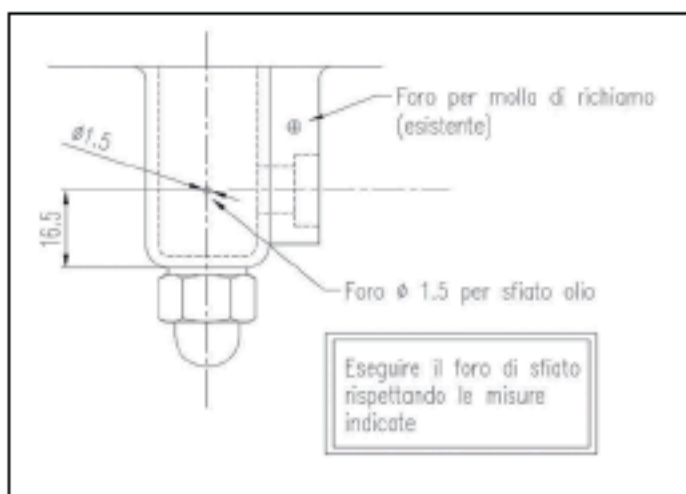
"cardaniche" (lambrette che vanno dal 1951 al 1956).

## Aggiornamento INNOCENTI 690 Ottobre 56

Per togliere la pressione dei gas dovuti al surriscaldamento olio, l'anello guarnizione in feltro n° 02030209 non è abbastanza adeguato a svolgere il compito per cui era stato concepito; pertanto si consiglia di effettuare questo aggiornamento sui veicoli dal 52 in poi (la nostra officina consiglia di effettuare questo aggiornamento dal modello B 2° serie) Dopo il montaggio, questa guarnizione viene schiacciata e con il tempo non lascia evaporare i gas olio ecco perché l'Innocenti ha consigliato questa modifica.



Campana frizione nuova postmodifica (già con il foro)



Istruzioni per praticare il foro sul coperchio frizione  
Il disegno è stato rifatto per rendere più comprensibile la modifica



# Un incontro d'altri tempi.

**D**a giovane appassionato lambrettista, dopo essermi divertito con il restauro di un J50, ho deciso di passare a qualcosa di più impegnativo, puntando sulla classica LI 125 3° serie da restaurare.

Ovviamente la prima cosa su cui ho pensato di mettere le mani è stato il motore, con l'intenzione di renderlo più brioso lasciandolo il più originale possibile.

Ho cominciato ad informarmi tramite forum e siti vari di elaboratori di Lambrette, capitando così sul sito di Gori Elaborazioni. Già leggendo le prime righe di questa scuderia si rimane subito colpiti dalla storia e dall'esperienza che Giancarlo Gori e suo padre Vasco hanno acquisito in tanti anni di elaborazioni.

Oggi come negli anni 70, proprio grazie a Giancarlo, si respira la stessa aria di sfida facendo rinascere la vecchia scuderia col nome di Gori Elaborazioni.

E' inutile presentare Giancarlo, tutti sanno chi è, per sentito dire o per averlo conosciuto di persona. Io voglio parlare proprio di questo, di come l'ho conosciuto.

Ci siamo scritti tramite il forum, iniziando con chiedergli qualche consiglio su dove cominciare con l'elaborazione della LI 3° serie, così dopo un paio di botta e risposta, mi ha invitato nel suo studio, per poterne parlare di persona. Proprio così, sono stato invitato da lui a Firenze e così con grande stupore ed un po' di timore, il primo sabato libero che ho trovato mi sono recato a trovarlo.

Per iniziare, mi ha aspettato alla fine del raccordo dopo l'uscita Firenze sud dell'autostrada. Si è presentato a bordo del suo scooter e mi ha scortato fino al suo studio.

Solo 5 minuti e due sue parole sono bastate per togliermi il timore che avevo addosso, sembrava di incontrare una vecchio amico, è riuscito a mettermi subito a mio agio.

Raggiunto il suo studio abbiamo cominciato a parlare di cose serie, di come elaborare il mio 125, raccontandomi le sue esperienze su questo modello e sugli studi che negli anni '60 e '70 sono stati fatti su questo motore.



In queste ore mi è sembrato di essere tornato a scuola, ho imparato molte cose sulle elaborazioni, su come è nato questo suo kit ed ha risposto a tutte le mie domande, sempre

con la stessa gentilezza e disponibilità dimostrata sin dai primi messaggi scambiati sul forum.

Purtroppo essendo sabato, avendo lo studio lontano dall'officina ed essendo anche in fase di trasloco e ristrutturazione, non siamo andati a visitarla, ma alla prossima visita, se sarà possibile andrò a farci un giro.

Dopo i saluti, sono andato via più che soddisfatto, portando con me un kit Sport pronto per essere montato sulla mia LI, entusiasta dell'incontro e soprattutto di aver conosciuto una persona del suo livello che è sempre disponibile con tutti e lo è fin dalla prima volta che lo contatti. Sempre chiaro in tutto e nelle sue spiegazioni, non ti lascia con un dubbio o incertezza. Un elaboratore di altri tempi, di quelli che al computer preferisce fare i calcoli sul campo, provando ogni volta il frutto di ogni minima modifica che nasce.



di Massimiliano Renna



SPERIMENTI DEI MOTORI "RICE SPECIALIA" EFFETTUATI DAL SIG. GORI VASCO  
NELLA PERLA DI TORNA IL GIORNO 25 OTTOBRE 1965.

Pr. di PRIMO = Prova effettuata nel mese precedente (senza scorta) della  
plata = 88000/1000g effettuata necessariamente con cronometro  
SERBOLA al 1/10.

Lambretta normale = tempo 37" 3/10 = Velocità Km 110,850

Lambretta con scorta = tempo 37" 3/10 = Velocità Km 100,250

VELOCITÀ DI PRIMO 125 3° SERIE = Prova effettuata nel mese di novembre  
(senza scorta) della plata = Cronometraggio effettuato  
con apparecchiatura elettronica con scorta e cronometro  
SERBOLA al 1/10.

Lambretta normale = tempo 37" 1/10 = Velocità Km 140,000

PRIMO 125 125 = Prova effettuata sulla stessa scuderia con carburatore Jemig  
125 = Cronometraggio effettuato necessariamente con cronometro  
SERBOLA al 1/10.

Lambretta con scorta = tempo 37" 50" 4/10 = Velocità Km 101,330

I tempi e la velocità ottenuti sono stati tratti dai verbali di cronometraggio  
che vengono dal Cronometrista Ufficiale sig. GI. ROSSI GIUGNO e GIUGNI 1965  
che hanno effettuato i vari collaudi durante le prove.

I verbali sono reperibili nei giorni agli atti di questo Segretariato Pro-  
vvisoria.

G. O. N. E.  
SEGRETORE GIUGNO GIUGNI  
SEGRETORE GIUGNO GIUGNI  
11111111  
CORRISPONDENTE 1111



SEGRETORE PROVVISORIA  
Alvaro Tubleri



NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB

# INNOCENTI DAY

## ...passione infinita



di Luca Pettinari

**L**a Innocenti è stata una delle più note aziende meccaniche italiane, fondata a Milano da Ferdinando Innocenti negli anni '30, e in attività fino al 1997. Le attività di produzione erano concentrate nel grande stabilimento di Lambrate (...)

I maggiori successi dell'Innocenti coincisero con gli anni di produzione della mitica Lambretta, lo scooter che insieme alla sua rivale Vespa contribuì alla motorizzazione di milioni di italiani negli anni della ricostruzione post-bellica. La produzione delle lambretta, iniziata con il modello A, cessò agli inizi degli anni '70 e i macchinari e le catene di montaggio vennero vendute al governo indiano che attraverso uno stabilimento di stato (la SIL: Scooter of India Limited) iniziò la produzione di lambretta.

All'inizio degli anni '60 l'Innocenti inizia la sua avventura nel campo della produzione delle autovetture (...). Nel 1974 la Leyland rileva il settore auto dell'Innocenti che cederà due anni dopo a De Tomaso. Gli stabilimenti di Lambrate chiudono definitivamente nel 1993.

Organizzato dal Lambretta Club Umbria, l'Innocenti Day, è una manifestazione nata per celebrare in un unico evento tutta la produzione dello storico marchio di Lambrate. La prima edizione si è svolta nel 2006 ed ha interessato il Lago Trasimeno e l'Autodromo di Magione, le successive edizioni si sono svolte a Norcia (2007), Assisi (2008), Piediluco (2009), Misano Adriatico (2010), Trevi (2011). La 7° edizione uscirà nuovamen-



te dai confini dell'Umbria ed avrà come sede la città di Lucca. Grazie alla preziosa collaborazione del Lambretta Club Lucca, il popolo dell'Innocenti Sabato 12 Maggio si ritroverà per intraprendere un affascinante tour nello splendore della Garfagnana. Il programma prevede il ritrovo alle ore 8.00 presso l'Hotel Country Club in località Gragnano. Espletate tutte

le procedure di iscrizione alle ore 10,00 partirà il tour di circa 150 Km. Dopo una sosta aperitivo in località Vagli di Sotto alle ore 13,00 è previsto un pranzo a buffet nella splendida cornice del lago di Gramolazzo. Alle ore 17,00 rientro a Lucca con sosta nella centralissima Piazza San Martino e dopo il tour della città alle ore 20,00 ci sarà la cena presso il ristorante dell'Hotel Country Club. Nel corso della serata si svolgerà la premiazione del 4° Trofeo Stefano Santolini ea seguire una ricca lotteria dove il primo premio è un motore lambretta da 186 cc interamente realizzato con componentistica STRATOS. Sono previste tre diverse tipologie di iscrizione rispettivamente da € 50,00; € 35,00 ed € 25,00.

Le iscrizioni dovranno pervenire entro e non oltre il 20 Aprile 2012.

### Per informazioni:

[www.lambrettaclubumbria.it](http://www.lambrettaclubumbria.it),  
e-mail: [segreteria@lambrettaclubumbria.it](mailto:segreteria@lambrettaclubumbria.it), [nicolacentoni@libero.it](mailto:nicolacentoni@libero.it)  
FAX: 075-514992.

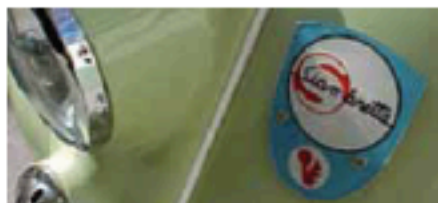


# SIAMBRETTEA,

## la faccia argentina del miracolo italiano



di Alessandro Pisacane



### Breve storia della Siambretta

La Innocenti conobbe un mercato fiorente in Sudamerica con luoghi di produzione in ben quattro paesi. Dagli anni '50 al 1970, quello sudamericano rappresentò per la Casa di Segrate il maggior mercato extra europeo.

In Argentina, la prima *Motoneta*, o *Scooter Argentino*, nacque il 23 Ottobre 1954.

La SIAM (*Sociedad Industrial Americana de Maquinarias*) i cui amministratori erano i due figli dell'Ingegnere Torcuato Di Tella (originario di Capracotta, provincia di Isernia e pioniere dell'industria metallurgica in Argentina), aveva sottoscritto un accordo commerciale con la Innocenti, per fabbricare scooters in Sudamerica.

All'inizio dell'accordo la Innocenti inviò 2000 vecchi modelli A, invenduti in Italia, affinché la SIAM li proponesse al mercato argentino.

I primi scooters prodotti su licenza avevano il marchio SIAM-LAMBRETTEA e fu il Presidente Argentino Juan Domingo Peron a fare un giro con la prima *Motoneta* poi chiamata "Pocho" perché Peron lo chiamavano "Pocho"; il Pocho aveva ordinato 75 scooters che



furono regalati ai ragazzi della Unio Estudiantes Secundarios. Peron la promuoveva come il mezzo per "andare da casa al lavoro e dal lavoro a casa", costava poco ed era a portata di mano degli operai e lavoratori.

I primi modelli SIAM-LAMBRETTEA avevano il Telaio fatto in Argentina con il motore importato dall'Italia; c'era la "Standard" che era l'Italiana Lambretta D MK2 e si vendeva anche la "De Lujo" o "Especial", ovvero la Lambretta LD italiana.

Nel 1957 la SIAM inizia a fare i motori in Argentina; esce sul mercato la Siambretta 48, ispirata al ciclomotore della Lambretta e la SIAM offriva al mercato la possibilità di importare la Lambretta LI150 Serie 2, mentre la LI150 si importava direttamente dall'Italia ma si cambiava il Logo Lambretta per quello della Siambretta.

Dal 1962 al 1968 si fabbricò la Siambretta 175 TV, copia della omologa Lambretta 175 TV e fu creata la Siambretta 175 AV "Super Sport". Per quanto riguarda la Siambretta 175 AV, ecco un breve resoconto di Alberto Baroffio, presidente del Club

**Siambretta di Buenos Aires**, che qui ringrazia:

*"La Siambretta 175 AV, fu prodotta a partire da luglio del 1964 fino a circa la metà del 1966. La meccanica di base è quella della Siambretta TV 175 e fu interamente progettata da mecca-*

*nici e tecnici argentini, per uso locale. La 175 AV fu lo scooter da corsa con cui si correva la 12 ore di Buenos Aires e altre competizioni locali. Non si hanno notizie sull'esportazione di questo modello in altri paesi da parte della SIAM".*

Caratteristiche principali erano la mancanza di scocche laterali, un carburatore da 23" e un serbatoio di benzina diviso in due parti: una è il vero serbatoio, con una capienza di 5 litri e l'altra è un porta oggetti; il tutto che prendeva lo spazio a disposizione sotto il sellino anteriore; (...) Ci fu un modello, del 1971, noto come "Super Standard" che aveva una linea più tagliata della Standard e forcella più corta; non è chiaro quanti mezzi siano stati prodotti. Le ipotesi sono due: può essere stato un prototipo o un modello prodotto in piccole unità dopo il 1971. Le linee di produzione furono, infine, vendute ai fratelli Franco, che ne fecero una versione a tre ruote chiamata *Franbretta*.

Dal 1954 fino al 1970 la SIAMBRETTEA ha venduto due milioni di "Motonetas", esportandole anche in Cile ed Uruguay; secondo gli esperti del settore ci sono circa 800.000 modelli ancora in giro e si trovano più facilmente nella periferia di Buenos Aires, Cordoba e Rosario, oltre alle piccole città della Pampa; godono di un discreto commercio e si trovano facilmente su siti argentini in vendita ad una cifra che va dai 5000 ai 9000 pesos (1000-1800 Euro).

Oggi esistono 3 Siambretta Club: uno nella città di Buenos Aires, uno a Moreno in periferia Ovest e l'altro a Santiago Del Estero una provincia a 1200km a Nord di Buenos Aires.

*Alessandro Pisacane (LC Liguria)*





## Lambretta 48

*Nell'immediato dopoguerra l'Italia andò incontro ad una rapida motorizzazione di massa, grazie anche all'enorme successo ottenuto dalla Lambretta e dalla Vespa.*



di Luca Pettinari

Sull'onda di questo successo l'industria motociclista crea un nuovo tipo di veicolo, pratico e soprattutto economico, una sorta di anello di congiunzione tra la bici e la moto. Nasce così il ciclomotore equipaggiato con un motore da 48 cc di cilindrata e pedali simili a quelli di una bicicletta necessari per avviare il propulsore e sia per aiutarlo durante la marcia in salita. Nei primi anni '50 anche l'Innocenti si avventura nel settore dei ciclomotori, al Motosalone di Milano del 1954 presenta un prototipo mentre la produzione vera e propria inizia verso la fine del 1955 con la realizzazione del primo ciclomotore di Lambrate denominato Lambretta 48. La telaistica, il cavalletto ed i mozzi vengono realizzati in lamiera stampata (per ridurre al minimo i costi), le ampie ruote (da 22 pollici) garantiscono una buona stabilità durante la marcia, il motore particolarmente silenzioso (grazie anche alla voluminosa marmitta e al gruppo filtro aria incorporato nel telaio) presenta un ottimo rendimento termico che garantisce consumi molto ridotti (un litro di miscela ogni 80 Km) e prestazioni di tutto rispetto con una velocità massima di 55 Km/h. La frizione monodisco è calettata direttamente sull'albero motore. Il cam-

bio a due marce è posto sul lato sinistro del manubrio e grazie ad un bottone si può disinnestare il motore e proseguire la marcia solo con i pedali. La Lambretta 48 verrà prodotta in oltre 63.000 unità e venduta in due diverse colorazioni: grigio e rosso. Nei 6 anni di produzione andrà incontro a diverse modifiche meccaniche che determineranno due serie distinte. Le caratteristiche principali della prima serie sono: comando del cambio ad un solo filo, la bobina dell'alta tensione fissata sul telaio, decompressore presente sulla testata, mentre la seconda serie si differenzia per: comando del cambio a 2 fili, bobina dell'alta tensione incorporata nel carter motore e scomparsa dalla testata del decompressore.

### Caratteristiche tecniche:

**Motore:** centrale, monocilindrico a 2 tempi, cilindrata 47,75 cc, alesaggio e corsa 40 x 38 mm, raffreddamento ad aria, lubrificato a miscela, potenza 1,7 CV a 5.000 giri/minuto, rapporto di compressione 1:6,5,

cambio a 2 velocità con ingranaggi sempre in presa e in bagno d'olio.

**Serbatoio:** montato sul telaio sotto la sella, capacità 2,7 litri (riserva di 0,3 litri) che consente un'autonomia di circa 200 Km.

**Telaio:** a trave unica a forma di culla in lamiera stampata e saldata in gas neutro. Sospensione anteriore a biellette oscillanti e molle elicoidali a passo variabile, sospensione posteriore a forcella oscillante con molle a passo variabile lubrificate e racchiuse entro astucci telescopici. **Freni** ad espansione, anteriormente comandato a mano con leva sul manubrio, posteriormente a contro pedale.

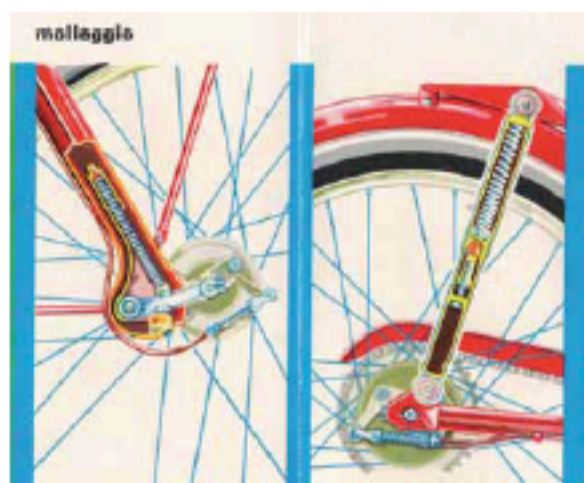
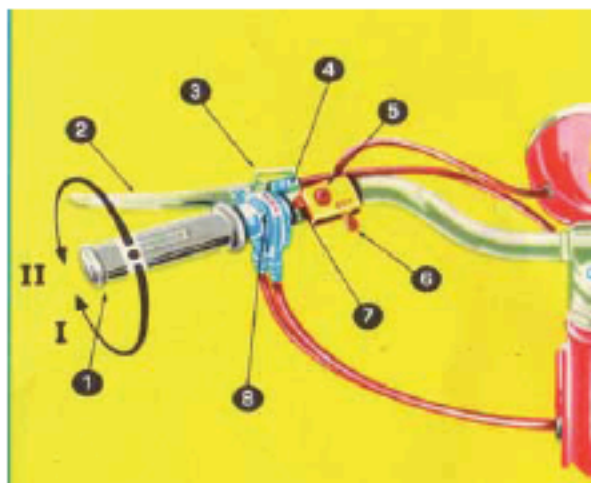
**Ruote** a raggi con perno sfilabile, pneumatici 2 x 22"

**Marmitta** a sezione ellittica a contro-corrente con alto effetto silenziatore

**Carburatore:** dell'Orto T5-11S (getto max 62, valvola 50) in seguito T4-12S (getto max 60, valvola 50)

**Candela:** 240 scala Bosch filetto corto

**Olio motore:** SAE 15/40 (400 gr circa)





Le strade di Correggio, al tempo dell'economia autarchica, vennero spesso trasformate in circuiti per dare vita a sfida nel segno della velocità.

"La passione per la moto contagiò un po' tutti e anche qui venne allestito un percorso locale, che veniva chiamato l'Otto a causa della forma", rievoca Zeno Cirelli. "Il tracciato partiva dal centro, davanti al teatro Asioli, per portarsi nella frazioni di campagna e c'era addirittura un passaggio su un canale che veniva ricoperto con assi di legno".

## Ultimora

### 6° Memorial W. Canepari

di Massimo Tassi

Si svolgerà il 1° maggio con partenza da Salvaterra di Casalgrande (Reggio Emilia) la 6a edizione del Memorial Canepari, gara di regolarità per auto storiche e moderne. La manifestazione, organizzata da Salvaterra Eventi e che fa riferimento allo Uisp, prevede 100 chilometri percorsi fra la via Emilia e l'Appennino, intervallati 42 controlli. Sono anche previste soste eno-gastronomiche e turistiche. Fra le località toccate dalla gara, Casalgrande, Castellarano, Rubiera e Scandiano.

Chiusura delle iscrizioni il 27 aprile. Il costo è di 120 €, più 35 euro per vettura. Il via della prima vettura alle ore 9,30 da via Reverberi, a Salvaterra.

**Per informazioni: tel. 339-5203349.**

**1° MAGGIO - SALVATERRA (RE)**  
**6° Memorial W. Canepari**  
 Manifestazione di regolarità  
 Autostoriche e GT UISP

Info: [www.rassrace.com](http://www.rassrace.com)

2011

1° Maggio fra storia, motori e sapori



Dietro l'angolo si profila la completa risoluzione del giallo dell'Arra.

"Nella soffitta non è stata trovata la ciclistica", commenta Piergiorgio Pietri. "Ma non è un problema, perché all'epoca i motori venivano montati su semplici bici, per cui basta trovarne una dello stesso periodo e il gioco è fatto". E così, a breve, vedremo sfrecciare nuovamente la Arra, "Azienda reggiana realizzazioni autarchiche", piccolo Davide che sfidò un Golia chiamato Ducati.



di Giancarlo Valla

## ORIGINALI!

**si, ma non da rispettare alla lettera**

Questa è una raccomandazione rivolta a tutti gli scooteristi e motociclisti e probabilmente anche agli automobilisti per la loro sicurezza. Quando si montano pneumatici nuovi su qualsiasi mezzo d'epoca, informatevi dal costruttore sulla minima e la massima pressione d'uso del pneumatico.

Parlo personalmente per quanto riguarda la Lambretta perché gli adesivi in foto si riferiscono a questi mezzi, in primo piano quello relativo alla TV 175, come potete notare per i pneumatici si raccomanda la pressione minima anteriore a



0,9 e la posteriore a 1,25 **NON fate un uso stradale con queste pressioni, E' PERICOLOSISSIMO.** Il pneumatico nuovo su un cerchio verniciato (semmai anche con aggiunta di trasparente) in caso di frenata può girare sul cerchio con la classica tranciatura della valvola, con l'immediato sgonfiaggio e le conseguenze che potete immaginare. Su tutte le Lambrette raccomandiamo la seguente pressione:

**min.: 1,4 / 1,5 anteriore 2,3 / 2,5 posteriore**  
 +/- 0,5

Facciamo questa raccomandazione perché purtroppo a qualche nostro cliente è già capitato.