

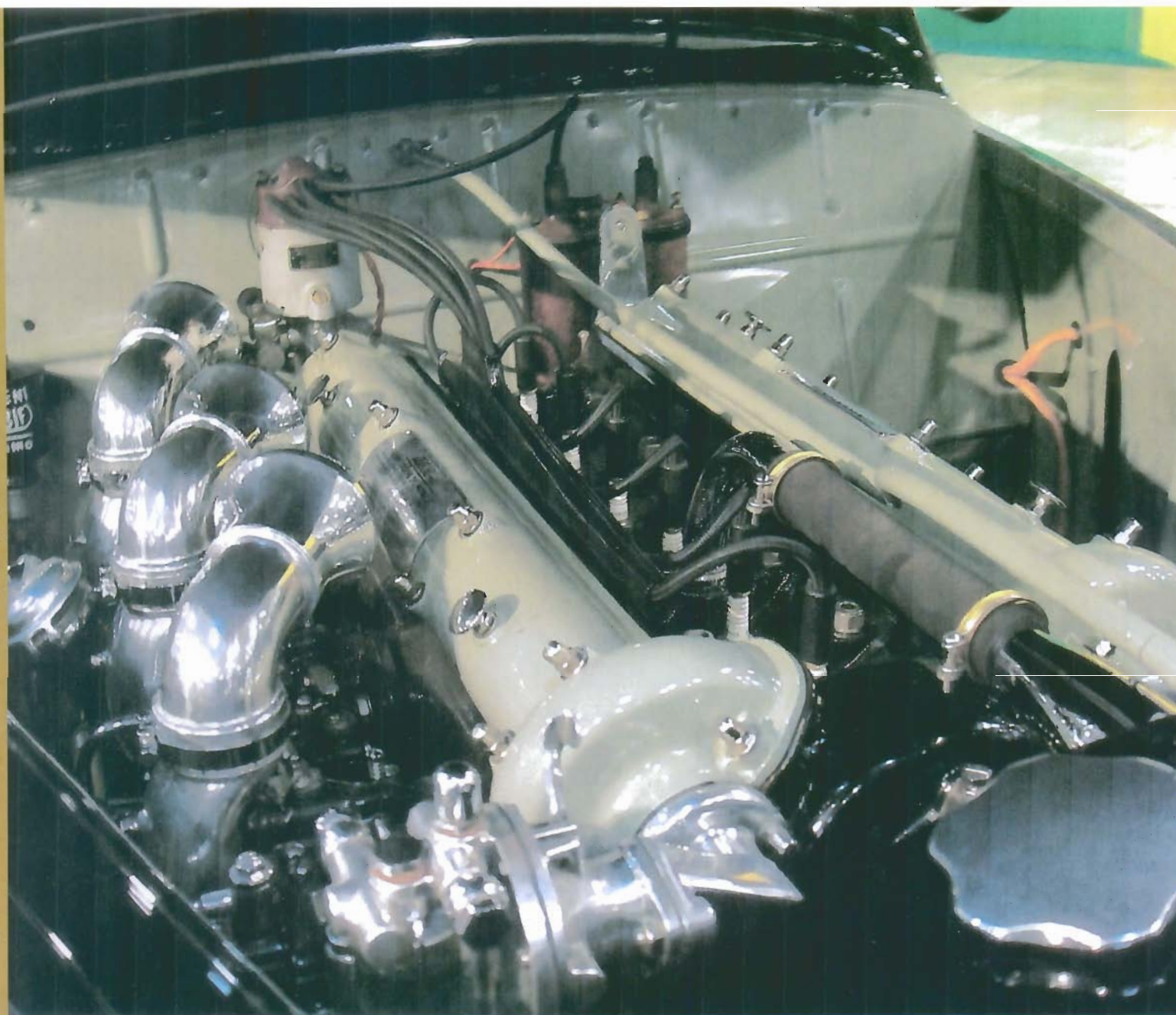
collezionismo

AUTO • MOTO • RESTAURO

PERIODICO DI NOTIZIE - TECNICA - CURIOSITÀ - MERCATO

Supplemento n. 65 del Periodico Maison & Maisonette - Autorizzazione Tribunale di Reggio Emilia n. 1127 del 24.09.2004 Reggio Emilia 30/08/06

Periodico - Anno 3 - n. 12 - Giugno 2012 - In edicola nel mese di febbraio • aprile • giugno • settembre • dicembre • Spedizione in abbonamento postale



Notizie
dai

Lambretta Club

A pagina 23: Editoriale del Presidente - Programma Manifestazioni
A pagina 31: Tecniche di restauro. Il montaggio dell'albero motore

curiosità

L' URBANINA, una storia dimenticata



di Alessandro Pisacane

Un'altra ingegnosa opera della meccanica italiana nata troppo presto.

Provate ad immaginare quale successo commerciale se fosse arrivata negli anni '90.

Tra le piccole autovetture italiane, prodotte in piccole serie o rimaste allo stadio di prototipo, c'è l'Urbanina, nata in Toscana, a Santa Croce sull'Arno, che può essere definita come la prima city-car ad emissioni zero. Un'auto elettrica con l'abitacolo pivotante a 360 gradi, nata per l'uso cittadino, ma che era anche perfettamente a suo agio negli spostamenti estivi in campagna e nei luoghi di villeggiatura.

Un progetto d'avanguardia, nato in un'epoca dove il petrolio (e quindi il motore a scoppio) non aveva antagonisti e non era diffusa la coscienza ecologista.

Il marchese Pier Girolamo Bargagli Bandi Bandini e il meccanico Narciso Cristiani di Staffoli, pensarono per primi ad una vettuercina "urbana", che potesse risolvere i crescenti problemi di circolazione nelle città e i conseguenti problemi di parcheggio.

Fu così che il marchese mise a disposizione un capannone nelle sue proprietà e vi fece installare una piccola officina, diretta da Cristiani. I primi prototipi presentavano un telaio a "X", con quattro ruote di diametro ridotto alle estremità.

Il telaio sosteneva un pianale circolare su cui era fissata la carrozzeria, di forma cilindrica, in vetroresina per l'inverno e in vimini per l'estate, oppure aperta ai lati ma dotata di tela protettiva.

Tutta la carrozzeria poteva ruotare, in quanto fissata, tramite due fermi, sul pianale.

Liberando i fermi la cabina girava manualmente su una cremagliera. L'accesso, quindi, era possibile da qualsiasi lato e i posti erano due, guidatore e passeggero.

La prima versione del veicolo era dotata di un motore a scoppio a sviluppo orizzontale e dal ridotto ingombro, per poter trovare collocazione sotto il pianale rotante; e guarda un po', fu scelto quello della Lambretta 200 (si dice anche che fosse il motore della TV 175).

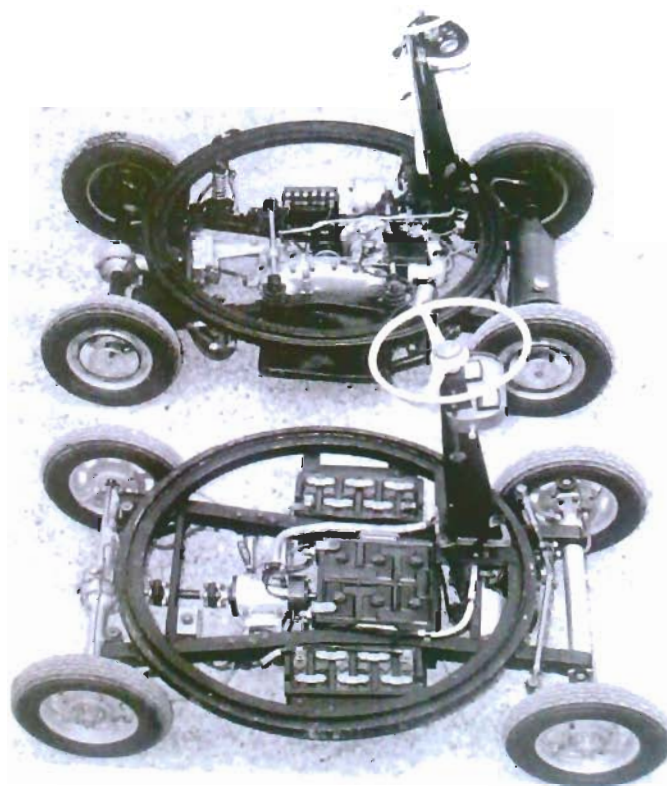
Il propulsore fu acquistato direttamente dal Cristiani, nel settembre 1966, presso il concessionario Del Seppia di Pisa, come da fattura emessa e ancora esistente. Il motore permetteva al veicolo di raggiungere gli 86 Km/h, con un'autonomia di 180 Km. Questo era posizionato al centro del veicolo, fissato al telaio a "X" tramite due bracci che passavano attraverso gli occhielli del carter. Fu necessaria una modifica del cambio, posizionando un riduttore sul semiasse posteriore.

È bene ricordare che l'Urbanina era monomarcia.

Il serbatoio, invece, era collocato sul semiasse anteriore. La sospensione anteriore assomigliava alla sospensione Mc Pherson, utilizzata allora solo su auto prestigiose.

Il progetto fu depositato presso il Canadian Patents Database.

Il passo immediatamente successivo fu quello di pensare ad un propulsore elettrico, una serie di comuni batterie al piombo, sul cui inadeguato rendimento in termini di potenza e autonomia si arrovelarono per anni, giungendo a risultati per quei tempi accettabili,



In alto la versione con motore a scoppio Lambretta; sotto la versione elettrica.

grazie all'utilizzo di batterie Bosch, utilizzate per far muovere i cannoni delle navi tedesche.

Le caratteristiche principali della versione elettrica sono le seguenti:

- dimensioni: lunghezza 196cm, larghezza 128cm, altezza 170cm (due passeggeri);
- peso a vuoto di 335 Kg (con il motore Lambretta, 310 Kg);
- velocità massima dichiarata 70 Km/h;
- Motore elettrico da 1 KW, 24 V, posto nel telaio;
- batteria ad accumulatori, sistema brevettato;
- autonomia di 180 Km;
- trasmissione progressiva;

- carrozzeria in plastica vetrificata o in vimini (a seconda delle stagioni).

Dopo un breve entusiastico successo (presenza al Salone di Torino nel '66, a Montreal, una festosa tournée lungo il Tirreno da Montecarlo alla Sicilia, l'interessamento di Fiat e di Mercedes - che arriva ad offrire iperboliche cifre per comprare la licenza - le svariate omologazioni e i brevetti ottenuti) tutto cade nel silenzio generale.

Qualche anno più tardi, agli inizi degli anni '70, Zagato ne acquista i brevetti e inizia la produzione di serie, cambiando il nome in "Zelex" (Zagato Elettrica), ma presto deve

cedere il passo di fronte ad un muro di indifferenza e di ostacoli.

L'Urbanina fu studiata a più riprese dal suo inventore, cambiandole spesso l'aspetto esteriore o dotandola anche di quattro posti

Conobbe anche fama all'estero, soprattutto in Inghilterra, Stati Uniti e Germania. Dei trenta modelli prodotti alcuni si trovano, infatti, in Svizzera e nel centro Europa.

Ebbe una certa eco anche in Cina. Quarant'anni dopo la prima apparizione dell'Urbanina, la Nissan propone la PIVO, un'auto elettrica che, a detta della casa nipponica, è "una vettura nata per stupire e dotata di caratteristiche tecniche mai applicate prima al mondo dell'automobile".

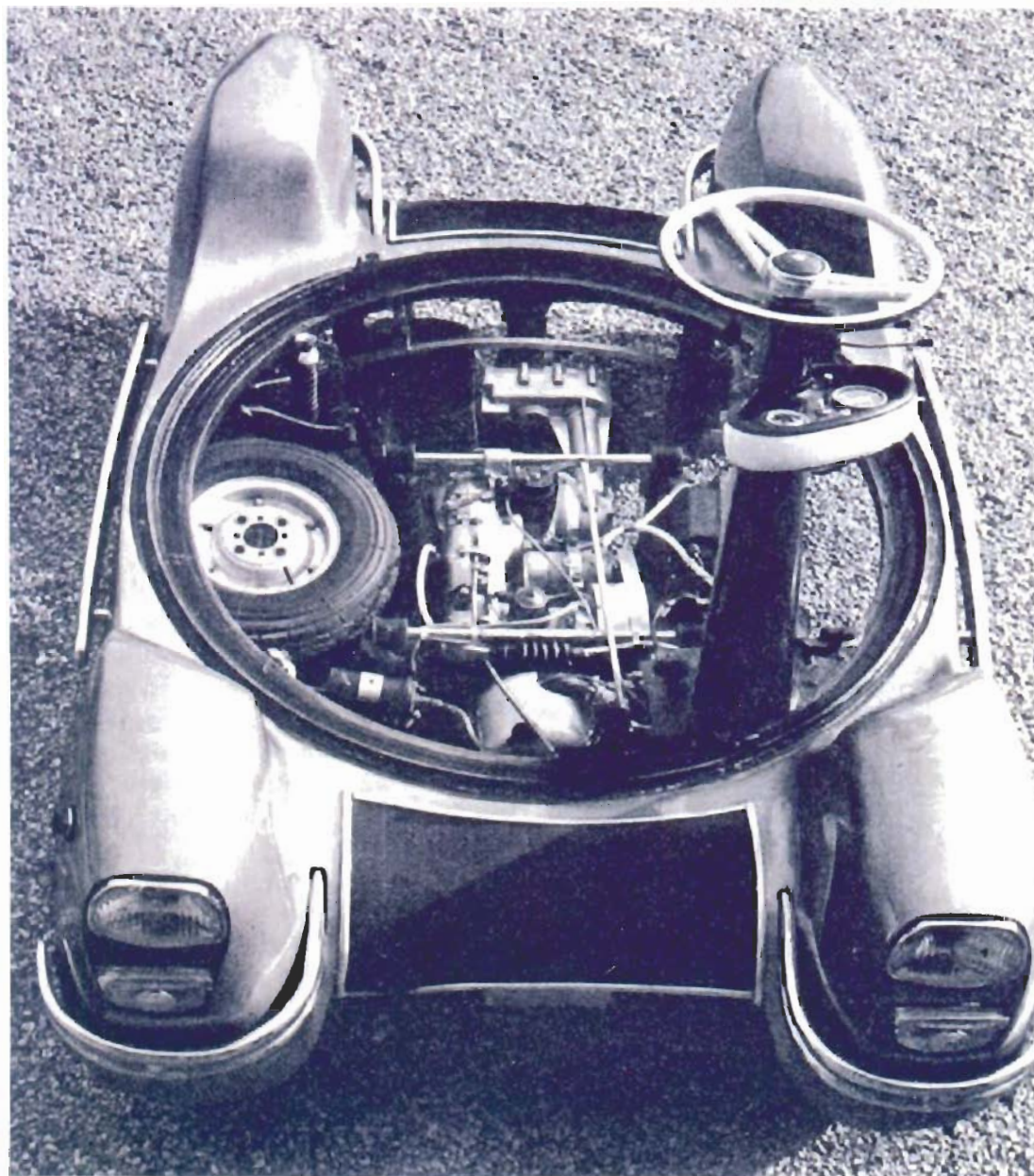
Queste caratteristiche hanno il loro punto di forza nella rotazione della cabina di guida!

Un libro, "La nostra Urbanina" a cura di Giancarlo Andreani (Ed. Movimento Shalom), ricorda le due figure artefici di questa validissima idea e tutti i loro collaboratori, ripercorrendo la storia e le vicissitudini dell'Urbanina.

Scopo del libro è di dare il giusto riconoscimento ad un'idea avveniristica che, ancora una volta, esaltò il genio nostrano, restituendo agli inventori dovuti meriti.

Sfortunatamente, come spesso accade sia per l'Urbanina sia per la Lambretta, il patrimonio storico, industriale e inventivo italiano viene lasciato cadere nell'oblio, esaltando magari invenzioni straniere "originali" che devono molto ai progenitori dello Stivale.

Un sentito ringraziamento va anche a Luciano Rinaldi, persona gentile e disponibile



Base con meccanica completa, carrozzata senza pianale

e che, oltre ad essere molto informato sulla storia dell'Urbanina,

essendo possessore di uno dei trenta modelli prodotti e marcianti su

strada, è un appassionato collezionista di Lambrette.



La Nissan Pivo con cabina passeggeri pivotante (ruotante) arrivata 40 anni dopo, esattamente nel 2005, al salone di Tokyo.

IE • BREVI COMUNICATI • NOTIZIE • BREVI COMUNICATI • NOTIZIE • BREVI C

Caccia all'intruso

Abbiamo introdotto con il numero passato, l'11, una novità in parte per rendere più accattivante e attenta la lettura e in parte per premiare i nostri lettori ai quali teniamo in modo particolare.

L'INTRUSO è un vocabolo che nulla ha da spartire con l'argomento trattato. Nel numero scorso l'intruso era a pag. 9 nella rubrica curiosità a cura di Bruno Nicolini, alla quarta riga compare la parola DIMITROV che nulla ha in comune con il motore FIAT.

Il primo lettore che ci segnalerà l'intruso riceverà al proprio domicilio un libro "3° ... Ettore Bugatti" senza nessuna spesa. L'intruso del n.11 è stato catturato da ben 3 lettori il premio naturalmente è andato al 1°.

L'intruso in questo numero cercatelo nella rubrica restauro FRENI.

Errata Corrige

REFUSO

Viene chiamato l'errore che malignamente colpisce alle spalle il redattore di un articolo. Allora bisogna, dopo essersi cosparsi il capo di cenere, ricorrere all'errata corrige.

Ed è quello che facciamo noi in merito alla didascalia della copertina dove per errore abbiamo invecchiato JARNO TRULLI, con la "J" e non con la "I" come abbiamo scritto, di 20 anni in un colpo solo, infatti Jarno inizia a correre in formula 1 nel 1997 e non nel 1977.

Ci scusiamo con JARNO per l'errore che certamente, da quel grande sportivo che egli è, ci avrà già perdonato.



Manifestazione e raduni auto-moto d'epoca

Informiamo i lettori collezionisti che intendessero partecipare a manifestazioni sportive e raduni che, a seguito dei gravi eventi sismici che hanno colpito la regione Emilia-Romagna, molte manifestazioni sono state spostate o annullate. Sugeriamo di informarsi, prima di programmare una eventuale partecipazione, presso l'ente organizzatore o l'ufficio preposto del comune dove si svolge la manifestazione.



a cura di Stefania Ferrari, Salvatore Calvaruso, Mauro Galli,
Umberto Bartoli e comunicati stampa



Mostra Scambio C.A.M.E.R. 2012

Si conferma il successo anche nella 32^a edizione

Gonne lunghe, volants e cappellini con veletta, baffi impomatati e colletti rigidi, uniformi marziali e pantaloni alla zuava. Un vero balzo nel tempo che fu, alla 32^a edizione della Mostra scambio del C.A.M.E.R., che si è tenuta al centro fieristico di Mancasale il 31 marzo e 1° aprile 2012 e che ha registrato il tutto esaurito, sia come presenza di espositori, sia come affluenza di pubblico, attratto dai numerosi stand con pezzi di ricambio originali e veri gioielli del restauro, sia tra le quattro quanto tra le due ruote.

La spettacolare apertura, con un'esposizione di cinquantadue metri di fotografie storiche, suddivise in sei diverse ambientazioni, si è arricchita di veri modelli perfettamente restaurati, a bordo dei quali faceva bella nostra personale in abbigliamento rigorosamente d'epoca e, per ricreare ancor meglio l'atmosfera, un quartetto di musicisti eseguiva arie del repertorio appartenente ai primi venticinque anni del XX secolo.



Novità di quest'anno, una sfida tra nobili a bordo di tricicli in un ricreato viale cittadino: la preparazione dei carburanti da parte del farmacista, la laboriosa messa in moto e un'elegante dama che, lasciando languidamente cadere un foulard, ha dato il via alla competizione.



Lo spettacolo, assai coinvolgente anche per gli stessi partecipanti in veste di attori, ha attratto una vera folla di pubblico, assiepato dietro le transenne, incuriosito dalla possibilità di immergersi in un mondo dai colori seppati del ricordo di oltre cent'anni.

Il gran finale la domenica, con la parata di tutto lo schieramento di auto appartenenti agli anni tra il 1910 e il 1924.

Tuttavia, grande attrattiva consolidata della mostra, la possibilità di reperire ogni pezzo di ricambio, anche il più introvabile, sia per auto sia per moto, nonché per ogni altro mezzo di locomozione, biciclette comprese, senza tralasciare il mercato dedicato al modellismo.

Ulteriore curiosità presente quest'anno, una colle-



zione privata di trattori della Oto Melara e la moto, questa tutta moderna, più grande del mondo, prodotta a Reggio Emilia.

Insomma, un successo che continua, ogni anno aumentando, per questa manifestazione che riunisce cultori del bullone d'antan non solo da tutta Italia,



ma da tutta Europa, che qui si ritrovano per vendere, acquistare, scambiare opinioni e trovare novità, sicuri di immergersi un mondo in cui le tradizioni motoristiche del passato tornano a nuova vita nel presente, con passione e competenza trentennali.



In Irlanda in Lambretta

Un viaggio appassionante in sella alla due ruote d'epoca



di Mauro Galli



Le Lambrette d'epoca sono adatte per spostamenti a lungo raggio? Certamente sì, basta avere la voglia di vivere il viaggio per il piacere di farlo e non per percorrere il tragitto più veloce dal punto A al punto B. Niente come un mezzo d'epoca ti consente di essere parte dei luoghi che attraversi.

Occasione per partire è stata l'Eurolambretta, l'annuale raduno europeo per gli appassionati di questo scooter, che nel 2011 si è svolto a Killarney, in Irlanda: 4.300 Km tra andata e ritorno (più qualche escursione), percorsi dal 17 giugno al 2 luglio.

Una buona messa a punto dei mezzi, qualche pezzo di ricambio tra quelli più soggetti a usura o di strategica importanza, un minimo di attrezzatura, vestiario tecnico da acqua e percorso accuratamente scelto per evitare autostrade, superstrade e grosse statali.

Il nostro gruppetto, composto di tre lambrette (più una quarta che si è aggiunta in seguito) ha attraversato tutta la Pianura Padana, Le Alpi, la Francia sino a raggiungere la verde Irlanda del raduno, percorsa da Est a Ovest e poi stesso viaggio a ritroso per il ritorno, con tragitti di 350 - 400 Km al giorno su strade secondarie, che comportavano otto o nove ore quotidiane in sella.

Il viaggio ci ha lasciato molti piacevoli ricordi, tutti accompagnati dall'allegro scoppiettare dei motori delle nostre Lambrette. Poiché si era sparsa la voce che viaggiavamo in formazione "a delta" per meglio tagliare l'aria, il nostro trio è stato soprannominato dagli amici "Oche Canadesi", con palese riferimento alla formazione in volo di questi uccelli.

Il primo giorno di viaggio, da



Bologna a Susa, è terminato con una serata in compagnia degli amici lambrettisti della Val di Susa. Secondo giorno, Passo del Monginevro sotto la pioggia, con contrattacco di una chiave di contatto che, annegata sotto gli scrosci, non dava più corrente. Rimediato l'inconveniente, via verso Grenoble e finalmente in serata l'arrivo a Feurs. Terza tappa a Loches, dopo aver attraversato per chilometri le campagne francesi su stradine secondarie, tra mucche al pascolo e paesini caratteristici. L'hotel di Loches, dove abbiamo dormito, sembrava una specie di vecchio castello, con tanto di gatto nero e corvi sui comignoli.

Quarto giorno, passaggio a Mont Saint Michel. Una meta che da sola varrebbe un viaggio, tanto è forte l'emozione che suscita quando ci si arriva. Le nostre Lambrette,

posteggiate sulla strada d'accesso all'abbazia, sono diventate ben presto oggetto di numerosi scatti fotografici da parte dei turisti.

Quinto giorno, imbarco a Cherbourg, dove abbiamo incontrato altri lambrettisti italiani, diretti al raduno in Irlanda e abbiamo fatto amicizia con molti motociclisti in attesa del traghetto. Bastano due ruote e sei già fratello di chi viaggia come te. Diciotto ore di traghetto con mare mosso non sono state brevi. Per fortuna c'era qualche Guinness da gustare in compagnia, per ingannare il tempo.

Sesto giorno, sbarco a Rosslare, Irlanda. Pioveva a intermittenza ed è stato un classico per tutta la nostra permanenza in questa verdissima isola.

Settimo giorno, turismo. Al raduno ci saremmo andati in seguito. Quest'isola, con i suoi colori e il suo cielo, ci ha catturati emotivamente e abbiamo deciso di visitare la penisola di Beara fino a Dursey



Island: pascoli e pecore col vello pettinato con la riga in mezzo alla schiena, muretti di pietre a secco, verde ovunque. L'imponenza della natura dove la presenza dell'uomo sembrava dovuta al caso, quasi uno sbaglio nel contesto generale. Poi i villaggi di case colorate dei pescatori e la gente che chiedeva, che

voleva sapere cosa ci facessimo, in Lambretta, così lontano dall'Italia e se davvero avessimo fatto il viaggio in scooter.

Abbiamo pranzato, a base di pesce, in un pub sulla scogliera. Che cosa affascinante i locali irlandesi: c'erano spesso complessini che suonavano dal vivo e si poteva mangiare, bere birra o cantare in compagnia. Ottavo giorno, penisola di Dingle, alla ricerca della scogliera e del villaggio dove erano state girate le scene del film "La figlia di Ryan" e alla sera grande cena, seguita da musica e balli inseriti nel programma del raduno.

Nono giorno, Ride Out Around



nell'ambito dell'incontro, con visite a un villaggio con donne e ragazze in tipico costume irlandese e in seguito cena di gala, durante la quale hanno avuto luogo le premiazioni e il nostro gruppo di "Oche Canadesi" ha fatto vincere all'Italia il trofeo per il Club che ha raggiunto da più lontano il raduno.

Decimo giorno, surfisti sulle onde dell'oceano, zuppa di granchi per pranzo, sgommate in Lambretta sulle dune di sabbia della costa e altri chilometri alla scoperta di nuovi panorami mozzafiato. Le strettissime strade secondarie irlandesi hanno messo a dura prova il reparto sospensioni delle nostre Lambrette.

L'undicesimo giorno, abbiamo invertito la rotta e siamo tornati verso Rosslare. Non facevamo più caso alle condizioni atmosferiche: qualche giorno d'Irlanda ci aveva già abituati a godere la giornata a prescindere dal fatto che ci fosse sole o pioggia. Ci siamo concessi un paio

di visite alle città incontrate sul percorso, con cena in un Pub vicino al porto e le due ruote parcheggiate davanti al locale che incuriosivano i passanti. Dodicesimo giorno trascorso sul molo, attendendo il traghetto con lambrettisti spagnoli.

Tredicesimo giorno: sbarco a Cherbourg e poi, via, in direzione sud sugli interminabili e rettilinei stradoni della Normandia. Quattordicesimo giorno di viaggio trascorso percorrendo 450 Km, per giungere a Feurs e alloggiare nell'albergo dell'andata. Quindicesimo giorno, varco delle Alpi e arrivo nei pressi di Asti: sole e panorama splendidi, uniti a tagliatelle e barbera italiani, ci hanno dato il bentornati dopo due settimane. Sedicesimo giorno, verso casa. Sosta per fetta di cocomero e birra a Reggio Emilia. Dopo tutta la pioggia che avevamo preso, il sole della nostra Italia era piacevolmente corroborante. Arrivo in serata a Bologna, le gomme posteriori delle Lambrette, montate nuove alla partenza, ormai avevano il battistrada quasi a zero.

Entusiasti i commenti dei protagonisti di questo straordinario viaggio sulle moto d'epoca: "Un'avventura indimenticabile - afferma Claudio, uno delle "Oche Canadesi" - Non solo per il viaggio, di per sé bellissimo, ma tutto il contesto, dai preparativi e la messa a punto della Lambretta, la ricerca dell'itinerario, il nostro ritrovarsi come appassionati e il vagare per l'Europa incontrando nuovi amici, ne fanno un ricordo indelebile".

"Viaggiare per il piacere di viaggiare, anche se una meta ovviamente



c'è, è un concetto d'altri tempi, che ben si coniuga con la guida dei veicoli d'epoca - conferma Mauro, un altro dei partecipanti - Oggi si usa dire "sono stato a...", un tempo si diceva "ho fatto un viaggio fino a...", una sottile differenza che però cambia qualitativamente il modo di spostarsi. Essere a contatto con le persone, visitare luoghi spesso lontani dalle grandi vie di comunicazione, permette di conoscere la vera identità dei paesi che si attraversano. Se poi ci si aggiunge il piacere di guidare un mezzo d'epoca in compagnia, allora è il massimo".

"A distanza di quattordici anni mi si è ripresentata l'occasione di partecipare la raduno in Irlanda. Memore della prima spedizione, dove ho avuto non pochi problemi, questa volta mi volevo riscattare - aggiunge anche Antonio - E' stato meraviglioso, soprattutto la sosta a Mont Saint Michel, con la gente che si fermava incuriosita e stupita che fossimo giunti fin lì con un pezzo di storia motoristica italiana. Al ritorno da questo raid ero stanco, ma il giorno dopo sarei ripartito ancora".

"Prati verdissimi e infiniti, erica di ogni colore e una terra di sogno - conclude Paolo -, le serate passate nei pub di Killarney tra musica popolare, cibo di terra e mare e l'immancabile birra scura, scambiando impressioni della giornata, arrivando a capire che il lambrettismo non è nulla senza lo spirito giusto, senza l'amicizia e il canteratismo dato da un'unica passione, senza la strada percorsa in Lambretta".



Lambretta Club Emilia Romagna



Guglielmo Guidi

Da Guglielmo Guidi, Presidente del LCER (Lambretta Club Emilia Romagna)

Finalmente dopo quattro mesi di forzato riposo sono tornato ad assaporare il piacere di essere con voi amici Lambrettisti.

L'Innocenti Day in quel di Lucca è stata un'emozione, come percorrere le bellissime zone del nostro Appennino tutti in colonna uniti dalla grande passione come CESARE ci ha inculcato. Bellissimo quel serpentone di Lambrette che disegnava le curve con una maestria degna di Raffaello, favoloso il profumo della montagna con l'inserimento di quel 3% di olio sintetico delle nostre Lambrette... superato solo dal profumo che usciva dalla trattoria dove il buon Galli ci ha portato.

Grazie anche a tutti i lambrettisti che domenica 27 maggio sono venuti ad Anzola per la Festa di Primavera

conclusa con una bellissima tavolata. Un buon viaggio ai lambrettisti che partono per il raduno in Belgio; mi rattrista che con loro non ci sia il mio vice Andrea Mezzini al quale porgo tutti i miei migliori ringraziamenti per la collaborazione e l'amicizia sincera che mi ha riservato per questo mandato.

Domenica 10 giugno sarò con molti di voi a Savigno al Lambretta Day per ricordare e far conoscere il mito di un altro grande Lambrettista mio compagno di squadra e amico: Cesarino Bartolini.

A tutti VOI Lambrettisti che con grande passione portate per il mondo questo meraviglioso simbolo ITALIANO il mio più sentito: "BUENA SUERTE"!

info: www.lcer.it

Elenco appuntamenti LCER

- **24 giugno**, Zola Predosa (BO)
Staffetta al Raid del Pignoletto
- **7 luglio**, Idice di San Lazzaro (BO)
- Incontro a Ca' de Mandorli
- **21/22 luglio**, Reno Centese (FE)
Sagra con mostra e Raduno
- **11/12 agosto**, Montepiano (PO)
Raduno Lambretta Terre di Confine
- **2 settembre**, Castel S. Pietro Terme (BO) - Raduno dei 4 Clubs
- **9 settembre**, Zola Predosa (BO)
2 Ruote per Zola
- **30 settembre** - Back to Cesare
Raid Bologna Schivenoglia

Road to Belgium

3-15 giugno 2012

www.worldlambrettaclub.org



In occasione dell'Eurolambretta Jamboree in Belgio un gruppo di Lambrettisti ne approfitterà per concedersi un'escursione in scooter un po' più ampia di un semplice trasferimento.

Nel viaggio verso Nord e ritorno il gruppo toccherà 9 nazioni (Italia

compresa) per una vacanza attraverso l'Europa, rigorosamente lontano da autostrade o superstrade, ricca di spunti paesaggistici e di luoghi da visitare. L'itinerario toccherà il lago di Como, la Svizzera, il Liechtestein, l'Austria, il lago di Costanza, la Selva Nera in Germania, la Francia, il Lussemburgo, le Ardenne, la regione di Bruxelles, il Brabante, l'Olanda meridionale e la Zelanda con la zona costiera delle dighe sul mare.

Ovviamente ci sarà l'arrivo a Watchebeke e non mancheranno visite alla zona delle Fiandre. Al ritorno sulla strada ci sarà l'Ile de France, la Valle della Loira, l'alta Savoia e il rientro dalla Valle d'Aosta. Non sono previsti (come per le autostrade) tunnel o trafori, i Lambrettisti viaggeranno a cielo aperto sui passi alpini e sicuramente le soste panoramiche e le foto presso i monumenti più caratteristici lungo tutto il percorso non mancheranno.

Jarno Trulli e la Lambretta

Una visita del grande pilota al museo di Reggio Emilia dedicato alla celebre due ruote

Deciso a personalizzare una Lambretta DL 125, il pilota ha deciso di fare tappa presso il museo di Tutto Lambretta di Reggio Emilia, per ricercare un particolare kit che non è riuscito a trovare nemmeno all'estero. La sua passione per la due ruote italiana è di lunga data e parte dell'epoca in cui Trulli correva con i kart e durante la sua visita in terra emiliana, ha anche deciso per un nuovo acquisto: una B del '49.

Molto orgoglioso il team Tutto Lambretta, per la scelta del loro kit Stratos da parte di Jarno Trulli, che ha riempito di soddisfazione il personale chiedendo di poter vedere e provare una delle moto originali più veloci della gamma Innocenti: la Lambretta 200DL Electronic, che portava la bandana gialla del Lambretta World Club. La prova è stata così soddisfacente che, con grande sorpresa di tutti, Trulli ha deciso di associarsi al WLC.

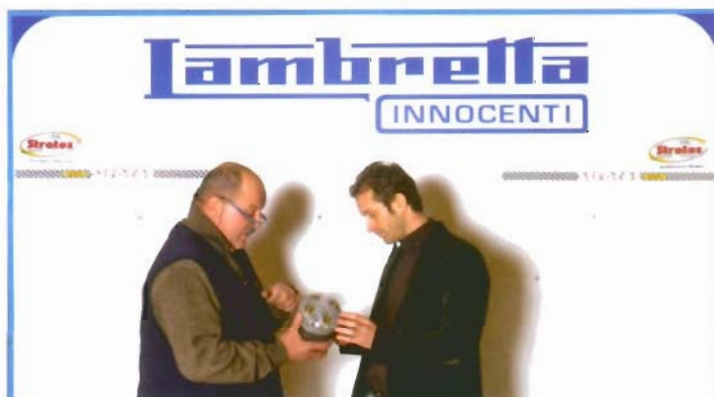
A questo punto, con grande entusiasmo, gli altri appartenenti al Club hanno deciso di mostrare al pilota alcuni progetti della linea Stratos che stanno per essere immes-

si sul mercato e altri ancora in fase di studio. Riguardo a questi ultimi, Jarno Trulli ha mostrato interesse e curiosità, non lesinando indicazioni e consigli preziosi, data la sua lunga e professionale esperienza nel campo dei due tempi.

C'è addirittura la possibilità che uno dei futuri kit possa chiamarsi "Jarno", in quanto egli stesso ha fornito suggerimenti in relazione a un gruppo termico.

Di estrema cordialità e disponibilità, il pilota di Formula 1 ha poi chiesto delucidazioni sul mondo del restauro, incuriosito dalle regole e dall'abilità che scandiscono il restyling di pezzi che hanno segnato diverse epoche del trasporto su due ruote.

Guidato tra i segreti dei restauratori, ha ascoltato con molto interesse le parole del responsabile dell'officina, Luca Marchiodi, ringraziando e virtualmente abbracciando tutti i lambrettisti, accomunati dalla stessa sua passione.



NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB

SOTTO E A FIANCO

Giancarlo Valla, illustra a Jarno Trulli le caratteristiche tecniche del kit sviluppato in collaborazione fra il team Mito Lambretta e l'officina reggiana della quale il sig. Giancarlo è titolare. L'operazione li ha visti impegnati per parecchie ore anche notturne per rendere il kit più performante, affidabile e rispondente alle numerose richieste presentate dai tanti Lambrettisti che chiedono sempre il massimo al loro mezzo.

Jarno da intenditore del motore due tempi quale egli è, vista la sua lunga esperienza con i kart, non si è limitato alla sola teoria ma ha preteso di testare il kit di trasformazione dal vero. La prova si è resa possibile grazie alla Lambretta (a lato) utilizzata per la messa a punto del kit stesso. Dopo la prova, non solo, Jarno ha acquistato il kit ma ha affermato di aver scelto " STRATOS " dopo averne provati, fra esteri e nazionali, ben 6.





MITO Lambretta

di MATTEO MARCONI

Performance tuning and special parts



Ricambi speciali e racing per la vs. Lambretta



Linea Accessori old style

LINEA STRATOS Sviluppata con TUTTO LAMBRETТА



Rivenditore Autorizzato

Nuovi Cilindri 186 cm3 per Lambrette 125-150 e 175



IL PUNTO CENTRALE PER LAMBRETТА IN ITALIA CON SERVIZIO PROVA, ED LE PRESSIONI LE CERTIFICAZIONI

Mito Lambretta - Via Duca degli Abruzzi, 47, 37069 Pizzoletta (VR) 045 6306421 - 045 1980395
www.mitolambretta.com e-mail info@mitolambretta.com

Innocenti Day 2012

...il successo continua...

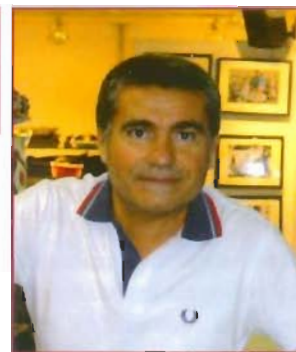
Sabato 12 Maggio si è svolta a Lucca la 7° edizione dell'Innocenti Day, manifestazione riservata a tutti i mezzi prodotti dallo storico marchio italiano. La manifestazione, organizzata congiuntamente dal Lambretta Club Umbria e Lambretta Club Lucca ha visto la partecipazione di oltre 140 lambrette provenienti da numerose regioni italiane, in particolare dall'Emilia Romagna e dal Veneto, da segnalare che un mini raduno il "Road to Lucca" ha consentito a oltre 40 lambrettisti di raggiungere Lucca già venerdì 11 dando vita ad un vero e proprio evento nell'evento. Sabato mattina appuntamento nel piazzale dell'Ho-

tel Country Club di Gragnano da dove, alle ore 10.00 la lunghissima carovana è partita per un emozionante tour della Garfagnana. Dopo la sosta aperitivo in località Vagli di Sotto alle ore 13.00 c'è stato il pranzo a buffet nella splendida cornice del Lago di Gramolazzo e una volta ripartiti rapidamente si sono attraversate le località di San Donnino, Petrognano, Camporgiano Borgo a Mezzano per arrivare nel centro storico di Lucca con la sosta nella centralissima Piazza San Martino. Prima di rientrare all'Hotel Cauntry le lambrette hanno percorso un meritato giro d'onore sulle storiche mura cittadine ammirate dai

tanti turisti che affollavano la città. Conclusione del raduno con la cena durante la quale si è svolta la premiazione del 4° Trofeo Stefano Santolini, che quest'anno è stato assegnato a Mauro Galli ideatore e abile regista dell'evento "Road to Lucca", e la lotteria che a visto l'assegnazione di un motore lambretta realizzato con componentistica "Stratos".

Un grande ringraziamento va a tutti i parteciapanti e agli sponsor che con il loro importantissimo contributo hanno reso possibile la realizzazione di questa 7° edizione.

Lambretta Club Umbria - Lambretta Club Lucca



di Luca Pettinari



tecniche di restauro

Scooter Lambretta

*Albero motore di primo impianto.
Come veniva montato.*



di Giancarlo Valla



Catena di montaggio dei motori Lambretta negli stabilimenti Innocenti



Sala prove dei motori LI 1° serie del 1958

Come si poteva avere la certezza che tutto fosse montato a regola d'arte?

Ecco l'operazione spiegata per intero come veniva eseguita e come, secondo noi, dovrete fare.



Posizionare stabilmente il carter motore e posizionare il cuscinetto lato olio.



Preparare l'albero motore pronto per il montaggio e spalmare un leggero strato di olio sul punto di tenuta del paraolio al viton n° 19.



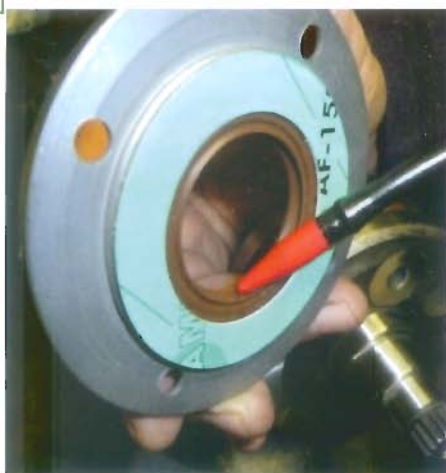
Predisporre la sostituzione delle viti a testa a cacciavite utilizzando quelle commerciali a brugola preparando la chiave a brugola, con un leggero strato di grasso in testa in modo da far presa sulla vite stessa.



A questo punto, montare paraolio al viton sulla piastra di supporto n° 19, spalmare una leggera pellicola di pasta siliconica per guarnizioni tra i due particolari;



unire la rondella di guarnizione n° 19 alla piastra.



A questo punto prima di inserire il tutto sull'albero, lubrificare il paraolio affinché ruotandolo in fase di montaggio vada nella giusta posizione.



Controllare se il paraolio è esattamente nella posizione corretta e se nulla si è deformato.

Questo è anche il modo in cui venivano forniti alla catena di montaggio gli alberi da inserire nel carter motore; perché come potete notare solo in questo modo si ha la certezza del corretto montaggio del paraolio lato olio.



Posizionare il foro di una delle viti della flangia in asse con il foro di bilanciamento sull'albero.



Posizionare l'albero motore nel carter.



Controllare che il foro sia perfettamente in asse: foto piastra con foro bilancia-

mento albero e filetto carter; a questo punto prendere con la chiave a brugola la vite, avvitare a fondo senza stringerla, ruotando l'albero motore, eseguire la stessa operazione sulle altre viti; solo in questo modo avrete la certezza che il tutto è montato alla perfezione

Foto montaggio errato e corretto



Per gli alberi privi di fori di bilanciamento tipo DL o alberi Stratos, l'Innocenti forniva un attrezzo particolare per il montaggio che vi faremo vedere in seguito.



Se sul carter motore trovate di questi caratteri, o segni particolari, nel prossimo numero cercheremo di spiegarvene il significato

Tutto Lambretta Classic Scooter

MOTO PERUGINA

Un altro glorioso marchio del motociclo italiano che subì la crisi degli anni '50



Giuseppe Menicucci iniziò la sua attività di costruttore di moto nel a Castel del Piano (piccolo paese alla periferia di Perugia) nel 1930, producendo la "Moto Menicucci" equipaggiata con un propulsore inglese JAP, successivamente venne affiancato dall'imprenditore Buraglini e nacque così la moto BMP (Buraglini-Menicucci-Perugia) dotata di un motore Menicucci derivato dall'originario JAP. L'avvento della 2° guerra mondiale causò l'interruzione della produzione di moto che riprese agli inizi degli anni '50 all'interno del nuovo stabilimento F.O.M. (Fonderie Officine Menicucci). La prima moto, una 160 2 tempi, fu prodotta alla fine del 1952, mentre nel 1954 venne

presentata la perugina 175 cc con motore monocilindrico verticale a 4 tempi in versione turismo a cui seguirono i modelli Sport, Super Sport e Competizione. Di fatto la versione 175 risulterà il maggior suc-

cesso commerciale della F.O.M. Nella seconda metà degli anni '50 la produzione della Perugina era ben articolata e prevedeva diverse cilindrate, idonee a soddisfare le esigenze di una grossa fetta di utenza che poteva quindi contare sulle piccole quattro tempi di 125 e 150 cc., sulla 160 cc. a due tempi (proposta nelle versioni Turismo e Sport) sull'intera gamma delle 175 fino alla "grossa" 250 cc 4 tempi in versione turismo. Caratteristica tipica delle moto PERUGINA era quella di essere completamente "fatte in casa", telaio, cilindri, carter motori, testate, mozzi venivano realizzati nel moderno stabilimento e nell'adiacente fonderia. La F.O.M. passò così in breve tempo da real-



di Luca Pettinari

tà artigianale ad una dimensione prettamente industriale arrivando a dare lavoro ad oltre 80 persone con una produzione di 1500 moto all'anno (con una media di circa 5 moto al giorno) facendo di Castel del Piano uno dei poli produttivi più importanti dell'Umbria.

La grave crisi che colpì tutto il motociclismo italiano sul finire degli anni '50, dovuta prevalentemente all'avvento delle autovetture utilitarie, colpì anche la F.O.M. che dovette abbandonare gli importanti progetti ai quali stava lavorando (motori monoalbero a catena di 175 e 250 cc. e, addirittura una 250 bialbero da Gran Premio) e dirottare la produzione verso l'unico settore ancora vitale: quello dei ciclomotori utilizzando i diffusissimi motori Franco Morini e Minarelli. Purtroppo le vendite dei ciclomotori, calarono rapidamente a tal punto che la F.O.M. fu costretta nei primi mesi del 1965 a cessare la sua attività in campo motoristico.

La prima Perugina era una classica 160 cc. con motore a due tempi capace di sviluppare una potenza massima di 6 HP alimentato da un carburatore dell'Orto con diffusore da 20, cambio a 4 marce con comando a pedale, telaio a doppia culla chiusa, freni a tamburo centrali, (soluzione all'avanguardia perché tutte le case dell'epoca usavano freni di minor diametro e posizionati lateralmente), consumi dichiarati: 40 Km con un litro di miscela al 5%. Il prezzo della moto era di 220.000 lire.

La Perugina 175 era equipaggiata con un motore monocilindrico verticale con cilindro in ghisa e due valvole in testa comandate da aste



e bilancieri. Il motore sviluppava una potenza dichiarata di 10 CV a 6.200 giri, alesaggio e corsa 59 x 63 ed era alimentato da un carburatore dell'Orto con diffusore da 22. Cambio a 4 marce comandate a pedale, trasmissione primaria ad ingranaggi elicoidali, frizione a dischi multipli a bagno d'olio, accensione a dinamo spinterogeno, freni a tamburo centrale di 140 mm di diametro, telaio a doppia culla chiusa in tubo, sospensioni tele idrauliche sia la forcella anteriore (che inizialmente era prodotta dalla stessa F.O.M. su disegno Menicucci, poi vennero adottate quelle prodotte dalle Marzocchi di Bologna) che i due ammortizzatori posteriori, pneumatici da 2.50 x 19, rigato l'anteriore e scolpito il posteriore. La moto aveva un peso di 110 Kg ed era capace di arrivare ad una velocità massima di 105 Km/h con un consumo di 2,15 litri ogni 100 Km. Il prezzo era di 215.000 lire.

Il modello 175 Sport si differenzia dalla versione Turismo per il carburatore dell'Orto con diffusore da 24 con presa d'aria a cornetto, per una maggior potenza del motore che con i suoi 12 cavalli a 7000 giri poteva arrivare ad una velocità di

125 Km/h, per l'impianto di scarico a due silenziatori sovrapposti, per il sellino più corto e rastremato, per i due parafanghi a lama e per i cerchi in lega leggera.

Molto diversa, rispetto ai due precedenti modelli, era la 175 Super Sport (o MSDS moto sportiva derivata di serie) utilizzata per le varie competizioni. Il motore aveva una potenza di 16 CV a 9000 giri, presentava un cilindro in lega leggera con camicia in ghisa speciale, alesaggio e corsa 62 x 57, il carburatore era un dell'Orto SSI con diffusore da 22,50, accensione a dinamo spinterogeno con anticipo comandato a mano, trasmissione primaria ad ingranaggi diretti, cambio a 4 rapporti con marce avvicinate comandate a pedale, telaio a doppia culla chiusa in tubi extra, pedane e comando freno arretrate tipo corsa, manubrio basso in due pezzi. Il peso era ridotto a 104 Kg mentre la velocità massima dichiarata era di 145 Km/h.

Come per tutte le Case produttrici di motociclette anche per la F.O.M. la strada delle competizioni rappresentò un passo obbligato per meglio pubblicizzare la propria Moto Perugina, pertanto venne al-

lestito il reparto corse che iniziò a produrre modelli sportivi derivati di serie per partecipare alle varie manifestazioni, in particolare alle gare di gran fondo come la Milano Taranto e il Motogiro d'Italia. La squadra ufficiale era composta prevalentemente da piloti umbri quali *Enio Ambrosi*, *Enzo Ridoni*, *Otello Raspa*, *Antonio Trittici*, a questi si aggiunsero i toscani *Nello Benelli* e *Giuseppe Giannettoni*. Con la 160 Sport, nel 1954, al II° Motogiro d'Italia arrivò una prestigiosa affermazione con la vittoria nella categoria a squadre. Con la Perugina 175 competizione arrivarono alcune vittorie nei vari circuiti cittadini e nel 1956 *Enio Ambrosi* si classificò al terzo posto assoluto nella categoria "macchine sport" al IV Motogiro d'Italia. Alla fine degli anni '50 il reparto corse venne di fatto acquisito dal concessionario genovese Peppino Romei che con i piloti locali quali Giovanni Burlando, Mario Valentini e Luigi Arcoletti ottenne importanti affermazioni come la vittoria nella Castel'Arquato-Vernasca o il secondo posto nella Doria Creto del 1959.



Airone Turismo vs Sport

Analisi di due allestimenti della stessa motocicletta, prodotta da Guzzi per circa 20 anni consecutivi, in un aggiornamento continuo cominciato nel periodo anteguerra e finito con gli ultimi Airone negli anni '50.



I due modelli proposti nel servizio sono coetanei, costruiti a pochi giorni di distanza uno dall'altro, e immatricolati nello stesso periodo a cavallo tra la fine del 1950 e l'inizio del 1951. A prima vista molto simili, presentano invece numerose differenze visibili e non. Esteticamente il Turismo ha ereditato, in piccolo, le linee dell'Astore, mentre questa prima versione dello Sport è simile al neonato Falcone. Spiccano le linee differenti dei parafanghi, più filanti sulla versione Sport. Il telaio, simile nella parte anteriore, ha il forcellone posteriore in lamiera stampata sul Turismo e in tubi, più rigido, sullo Sport. La forcella teleidraulica anteriore è uguale tra le due versioni, come la sospensione posteriore sotto il motore che ha però diverso allestimento di ammortizzatori: idraulici fissi sul Turismo e regolabili a compasso sullo Sport. Freni più grandi sullo Sport adatti a decelerare la macchina che raggiunge una velocità di 20 kmh maggiore della versione Turismo; anche le ruote sono diverse come allestimento con cerchi in alluminio, più sportivi e leggeri, oppure in acciaio cromato eleganti e robusti. La sella del passeggero sul Turismo (optional con sovrapprezzo) è sicuramente adatta al trasporto del passeggero, mentre sullo Sport assolve anche la funzione di sorreggere il pilota lanciato in posizione di guida distesa e risulta più scomoda. I comandi al manubrio sono simili, entrambi con anticipo manuale del magnete (automatico arriverà nel 1954), ma il manubrio



di Mauro Galli

del turismo è più largo per un maggior comfort di guida. Per quanto riguarda il motore il modello Sport ha un diverso carburatore SSF25A (SSF 22 sul Turismo), un maggior rapporto di compressione 7:1 (6:1 nel Turismo), un diagramma di distribuzione dell'albero a camme più spinto ed un rapporto finale più lungo 14:43 contro il 13:43 del Turismo. Anche le molle di richiamo delle valvole hanno un carico maggiore sulla versione Sport in funzione del maggior regime di rotazione raggiunto rispetto il Turismo. Complessivamente, a fronte di prestazioni leggermente superiori, la versione Sport coi suoi 13 CV richiede una guida più professionale rispetto il Turismo che ha "solo" 9.5 CV; dosatura del gas, uso dell'anticipo e del parzializzatore dell'aria sono indispensabili non solo per l'avviamento, ma anche per ottenere il massimo dal motore senza aver rifiuti o incertezze di carburazione. Nel corso degli anni la versione Sport venne dotata di un albero a camme con fasatura meno spinta e un rapporto di compressione leggermente inferiore a tutto vantaggio della fruibilità del mezzo, rimasero invece sostanzialmente invariate le caratteristiche del motore della versione Turismo che però si aggiornò nella parte posteriore del telaio e nell'estetica assumendo forcellone, ammortizzatori e parafanghi uguali alla sorella più sportiva. Un bellissimo tachimetro - contachilometri Jager fa parte della dotazione di uno dei due mezzi di questo servizio.