

collezionismo

AUTO • MOTO • RESTAURO

PERIODICO DI NOTIZIE - TECNICA - CURIOSITÀ - MERCATO
Supplemento n. 66 del Periodico Maison & Maisonette - Autorizzazione Tribunale di Reggio Emilia n. 1127 del 24.09.2004 Reggio Emilia 30/08/06

© P.M. LIBERTINI/OP

Periodico - Anno 3 - n. 15 - Dicembre 2012 - In edicola nel mese di febbraio • aprile • giugno • settembre • dicembre - Spedizione in abbonamento postale



Notizie
dai

Lambretta Club

A PAGINA 22: EDITORIALE DEL PRESIDENTE
A PAGINA 26: TECNICHE DI RESTAURO

Daniele Oppi e la Lambretta: un incontro fortuito



di Alessandro Pisacane

Sul forum *scooterdepoca.com*, importante sito di riferimento per gli amanti degli scooter d'epoca, si è parlato a più riprese di Daniele Oppi (1932-2006), colui che diede il nome "Lambretta" allo scooter che noi amiamo.

Spinto da curiosità ho cercato in rete notizie su questa persona e ho trovato un bel sito a lui dedicato e che ricorda il grande talento che Oppi mise, per una buona parte della sua vita, a servizio del mondo industriale. Mi sono deciso a contattare chi ne cura il ricordo e l'opera, per ricevere qualche informazione in più su di lui dato che, per noi addetti ai lavori, il suo nome è legato alla Innocenti, anche se per un episodio casuale, come vedremo; il figlio di Daniele, Francesco che qui ringrazio, mi

ha gentilmente risposto raccontandomi il piccolo aneddoto che si cela dietro la storia della nascita del nome "Lambretta".

Daniele Oppi è l'inventore del nome del famoso scooter Innocenti, ma non si è occupato della grafica del logotipo.

La storia è questa:

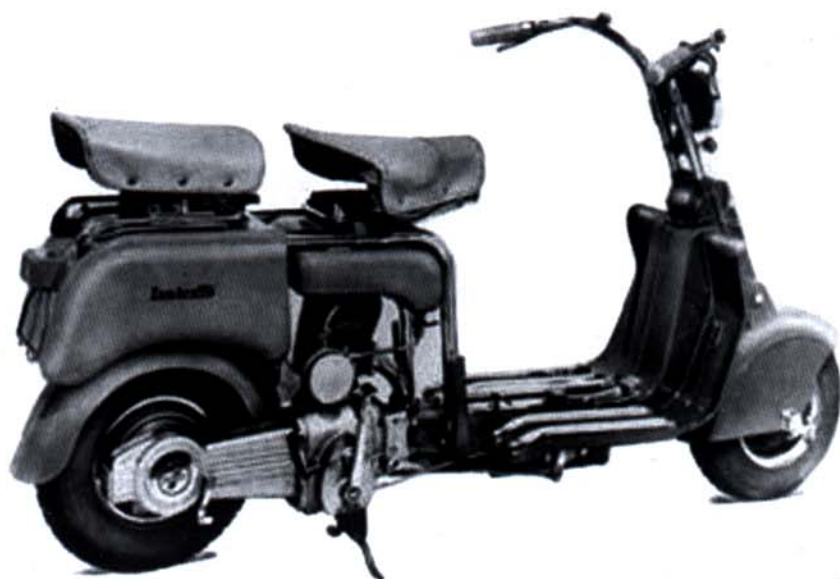
"Oppi lavorava ancora con suo padre, mio nonno Giuseppe Oppi; la ditta (Fabbrica Italiana Decalcomanie Vetrofanie Fini Giuseppe Oppi Milano) fabbricava le decalcomanie per l'Innocenti e mio padre (con una Vespa), andò a prendere un'ordine di lavoro nella sede della ditta. L'ingegner Innocenti gli disse più o meno così: "Tu che sei giovane, che sei un ragazzo, vieni che ti faccio vedere una cosa" e lo portò in una sala dove c'era il prototipo dello scooter.



"Beh, che ne pensi, ti piace?". Mio padre aveva una Vespa e gli disse che quel mezzo tutto composto da tubi non gli piaceva affatto. Poi l'ingegnere gli chiese: "Come lo chiameresti tu?", mio padre ci pensò un momento e poi gli disse "Lambretta" (ispirandosi al nome del fiume che scorreva sotto le finestre della ditta).

L'ingegnere commentò: "No è troppo lungo, non va bene; vespa è più corto, più immediato". Daniele Oppi: "No affatto! senta bene: Vesspaaaa" simulando un movimento delle mani discendente a significare la poca dinamicità di quel nome; e poi: "Lambretta, lambretta, lambretta", simulando il rumore del motore con un movimento delle mani sull'acceleratore.

Poco dopo l'ingegnere Innocenti uscì dalla sala entusiasta gridando: "Lambretta! Lambretta! Lambretta!". Innocenti convocò mio padre (allora più o meno diciassettenne)



▶ nel suo ufficio e gli chiese che compenso volesse per aver battezzato la Lambretta. Oppi gli disse: "le chiedo di ordinare sempre le decalcomanie dalla ditta di mio padre Giuseppe". E così fu.

Negli anni successivi Daniele Oppi, con la sua "Dany Pubblicità", ebbe modo di dare prova di tutte le sue qualità professionali lanciando prodotti come Brooklin, Chicco, grappa Bocchino, Cynar, Amaro Isolabella, ecc.

Schivo e allergico alla mondanità, mio padre ha dedicato tutta la vita alla pittura (tenendo personali in Italia e all'estero). È in programma un omaggio all'artista da parte del Comune di Milano che, nel 2002, gli ha conferito la Medaglia d'Oro di Benemerita Civica con questa motivazione:

Una vita dedicata e vissuta in nome dell'arte. Uno spirito libero e trasgressivo quello di Daniele Oppi, indomito nel suo istinto creativo che lo ha condotto, sempre ai massimi livelli, dalla pubblicità all'arte. Sue alcune delle campagne pubblicitarie più importanti degli anni sessanta, sue le iniziative artistiche milanesi più d'avanguardia. Lungo il Naviglio Grande, alla ormai celebre Cascina del Guado, ha

saputo creare un fervente cenacolo culturale e artistico, volto alla ricerca e all'approfondimento delle nuove forme espressive".

Così, da un incontro fortuito nacque un fenomeno che, da lì a poco, avrebbe avuto conseguenze allora inimmaginabili.

Alessandro Pisacane

Per chi vuole saperne di più:

www.danieleoppi.com

it.wikipedia.org/wiki/Daniele_Oppi



COL.MAX S.R.L.

COMMERCIO COLORI E VERNICI

TINTE ORIGINALI PIAGGIO E VEICOLI D'EPOCA

Spedizione Ovunque!

COL.MAX

Distributore prodotti Max Meyer e Nexa Autocolor



Via Tonale 5 - 42124 Reggio Emilia

Tel. 0522.515560 - **Fax** 0522.271092 - **email:** info@colmaxsrl.it



Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

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

Cari amici lambrettisti, domenica 11 novembre scorso avete portato un raggio di sole in una giornata di pessime condizioni atmosferiche, venendo numerosi al pranzo di fine anno e all'incontro elettorale per scegliere il nuovo Consiglio Direttivo del Lambretta Club Emilia Romagna. Ringrazio in particolare i nostri Soci del Trentino, della Toscana, della Puglia, della Lombardia, del Piemonte, della Sardegna, dell'Umbria e della Tunisia, che sono da sempre iscritti al nostro Lambretta Club pur appartenendo a territori diversi. Il World Lambretta Club, ancora una volta, ci tiene uniti tutti. I 217 voti espressi per eleggere i membri del Consiglio Direttivo hanno designato Franco Balboni, Michele Benotti, Mauro Galli, Luca Gianaroli, Guglielmo Guidi, Milo Lazzarini, Paolo Zucchini come rappresentanti del LCER. Prima della fine dell'anno questi Consiglieri andranno a designare un nuovo Presidente e Vice Presidente del Club, cui si aggiungeranno tutti i collaboratori con i vari incarichi.

Ad elezioni finite, ci siamo ritrovati all'interno del ristorante la Casona, per gustare il delizioso pranzo preparato dal carissimo amico Ferrari. Le sale del ristorante erano adorne delle più belle immagini, striscioni, insegne e ben 50 fasce da scudo di tutti i Paesi europei provenienti dalle collezioni storiche Lambretta di Costigliola e Guidi.

Al centro della sala, sopra un tavolo, risaltava il casco di Cesare Battaglini (sembrava lo avesse appena appoggiato per poi tornare a prenderlo) che, insieme alla presenza di Didi, ci ha fatto ritornare con la memoria a quando lui era con noi. Durante questo amichevole e piacevole incontro, è stata consegnata al nostro Segretario Onorio Serafini una targa di riconoscimento per i meriti e la grande correttezza che ha da sempre nello svolgere le sue mansioni. Anche Didi è stata omaggiata di una targa per essere stata in tutti questi anni la mamma di noi "ragazzi" del Lambretta Club Emilia Romagna. Cari Amici lambrettisti grazie per la partecipazione ai nostri incontri e auguri a voi e alle vostre famiglie per un Felice Natale e un prospero 2013! Ancora una volta a presto, per le strade del mondo, su due ruote di felicità.



CAMPAGNA NAZIONALE TESSERAMENTO LCER 2013

Le quote di iscrizione al Lambretta Club Emilia Romagna per l'anno 2013 sono:

LCER	25 euro
LCER+ASI	75 euro
LCER+FMI	65 euro

Dal 31/12/2012 il LCER non sarà più parte del LCI. Rimangono invariati i servizi relativi ad FMI e ASI, possibilità di assicurazioni RCA per veicoli storici con la tessera del LCER, come per gli scorsi anni.

Proseguirà la collaborazione con la Rivista Collezionismo. I Soci che rinnovano l'iscrizione al Club, inviandoci la quota a mezzo bollettino di cc postale, sono pregati di compilarlo riportando le proprie generalità, l'indirizzo, il Codice Fiscale (obbligatorio). Per agevolare le comunicazioni indicare anche recapito telefonico e indirizzo e-mail. A tale scopo utilizzare la parte del bollettino riservata alla causale del versamento. Nel caso non fosse possibile, per mancanza di spazio, contattare il Club per comunicare i dati mancanti.

Il versamento va eseguito su c.c. postale n. 01835456

Intestato a: Lambretta Club Emilia Romagna

Per i nuovi iscritti il procedimento è analogo ed a loro verrà inviata la tessera d'iscrizione; indicare nella causale del versamento "nuovo Socio".

I Soci che richiedono il tesseramento ASI o FMI per la prima volta devono indicare anche luogo e data di nascita richiesti per il completamento dell'iscrizione. Grazie.

Segreteria del Lambretta Club Emilia Romagna

NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB

Recensione di pubblicazione d'epoca

“I record mondiali motociclistici fino alla Lambretta di Monthléry”



di Mauro Galli

Abbiamo ritrovato un volumetto del 1949 che racconta dell'attività in cui, nel passato, erano impegnate quasi tutte le case motociclistiche: la conquista dei record di velocità.

Il libro, intitolato “I record mondiali motociclistici fino alla Lambretta di Monthléry”, analizza l'evoluzione della conquista dei primati di velocità dagli inizi del XX° secolo fino al 1949.

Racconta di come, agli albori di questa specialità, il raggiungimento della velocità massima e la conquista del record, fossero fine a se stessi e spesso ottenuti con mezzi che poco avevano da spartire con la normale produzione. Poi, con lo sviluppo e la larga diffusione dei mezzi a due ruote, si trasformò sempre più in record di durata che,



13 Recordi mondiali battuti sulla Roma - Ostia l'11-2-1949
33 Recordi mondiali conquistati a Monthléry il 23/24-3-49
I Recordi mondiali della **48 ore** e dei **5000 Km.**

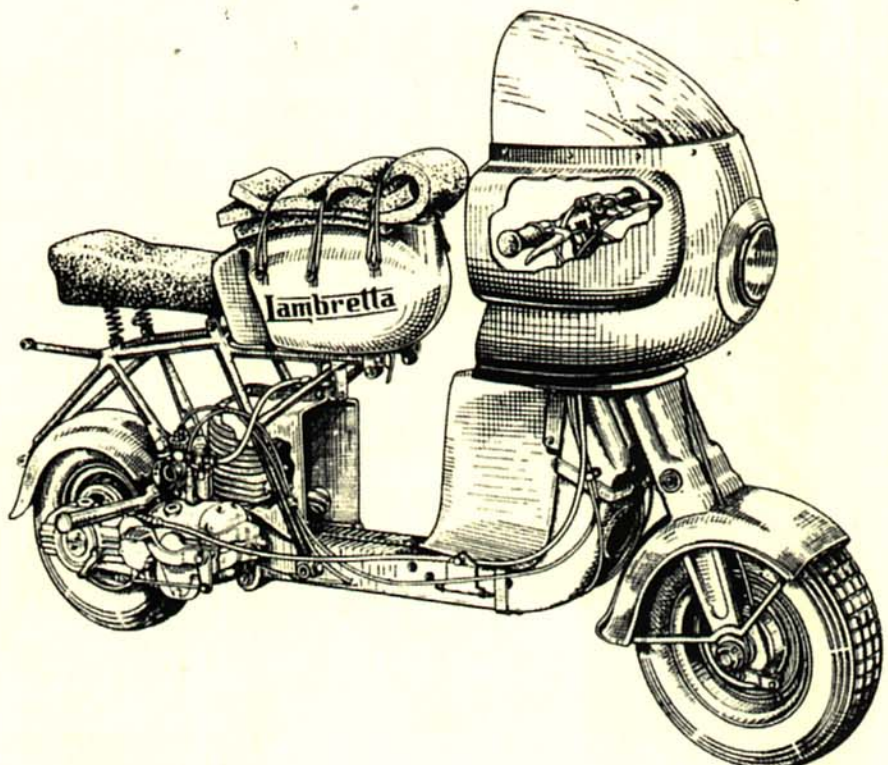
sono stati conquistati dalla
portentosa Lambretta

ELETTROMECCANICA FILSO MAGNETI
VIA MARCONI, 8 - MILANO
Tel. 02/20.20.1248

LAMBRETTA CONQUISTA MONTHLÉRY RECORDS
48 ORE SU 5000 CHILOMETRI
SPECIALISTI CONSUMI E VELOCITÀ
VOLANO MAGNETI TRADE VITTORIA
INDUSTRIE

sempre con
volano - magnete FILSO

ELETTROMECCANICA FILSO MAGNETI
SOCIETÀ PER AZIONI
VIA MARCONI, 8 - MILANO - TEL. 02/20.20.1248



La posizione del manubrio nella cupola protettiva (schermatura) e del cilindro nel condotto dell'aria per un più sensibile raffreddamento da una spaccata della Lambretta

▶ se ottenuti con mezzi simili alla produzione di serie, davano un forte ritorno d'immagine alla ditta costruttrice. Dopo questa introduzione, di tipo storico corredata di tabelle, vengono analizzate in modo specifico le imprese effettuate nel 1949 dalla Lambretta condotta da Brunori, Masetti, Masserini e Rizzi, dopo la Roma-Ostia, nelle due sessioni di Prove sul circuito francese di Monthléry, durante le quali vennero conquistati, in 48 ore, 33 record mondiali di ve-

tutti
i primati
della

Lambretta

con

PIRELLI

il
pneumatico
dei
primati

robusto-veloce-sicuro

IL CARBURATORE
DELL'ORTO

di ultima creazione, adottato per la conquista dei record mondiali della 48 ORE = 5000 Km., ha efficacemente contribuito al massimo rendimento del motor-scooter Lambretta

TELEGRAMMI
CARBURATORI DELL'ORTO
CORONA
RICEVIVO
BOLOGNA

MILANO 19/002 SP 12,50

LAMBRETTA DIMISSIONI MONDIALI RECORD 48 ORE
ET 5000 KILOMETRI MENA DI 1000 RIVOLUZIONI
MOTORINO 48 CARBURATORE GRAND VITESSE

Carburatori normali e speciali, per ogni tipo di Motocicli, Motociclette, Moto Scooters e Micromotocicli, a la grado di progettare e costruire la

Soc. p. Az. **CARBURATORI DELL'ORTO**
Corso Matteotti, 279 - SEREGNO - Telefono 28.224

CONCESSIONARI DI VENDITA E SERVIZIO ASSISTENZA IN TUTTA ITALIA

Moto-Revue 120

1^{er} Avril 1949

Le scooter des records du monde LAMBRETTA

Croquis exécuté sous le patronage spécial de la presse de la vitesse et la sécurité

Croquis de notre Bureau de Dessin Copyright Moto Revue

En haut, à gauche : Vue générale côté transmission. A droite : Détail du moteur sans son capotage couvrant l'air. Puis vue générale côté échappement. A gauche : détail de la direction et de la suspension dont on aperçoit les ressorts ; enfin, vue du carter de transmission, laquelle s'effectue par une barre de torsion Cabani amortisseur (la torsion peut atteindre 16 au départ en 1^{er}).

QUELQUES PRECISIONS : Moteur de 125 cmc. 52 x 56, développement 3 CV 1/2 à 2.600 tours. Poids du scooter des records : 61 kgs. (Il en existe un pour les circuits construit en métal léger et ne pesant que 50 kgs). Consommation : 1 litre pour 22 kms (6 kg. 450 grs/CV-h). Un modèle à compresseur, entièrement profilé, est à l'étude pour le record de l'heure.

Così « Moto Revue » ha presentato il 1° aprile 1949 la Lambretta 125 ai suoi lettori.



Tranquillizzarsi, il compagno Masserini sta per affrontare un laborioso turno. Il dr. Noddi, un cronometrista, Masserini e il meccanico gli fanno le ultime raccomandazioni.



Su Monthléry scende la notte. Ma il faro della Lambretta 125   abbastanza potente per guidare la marcia solitaria di Rizzi che continua la sua triennale marcia di primati.

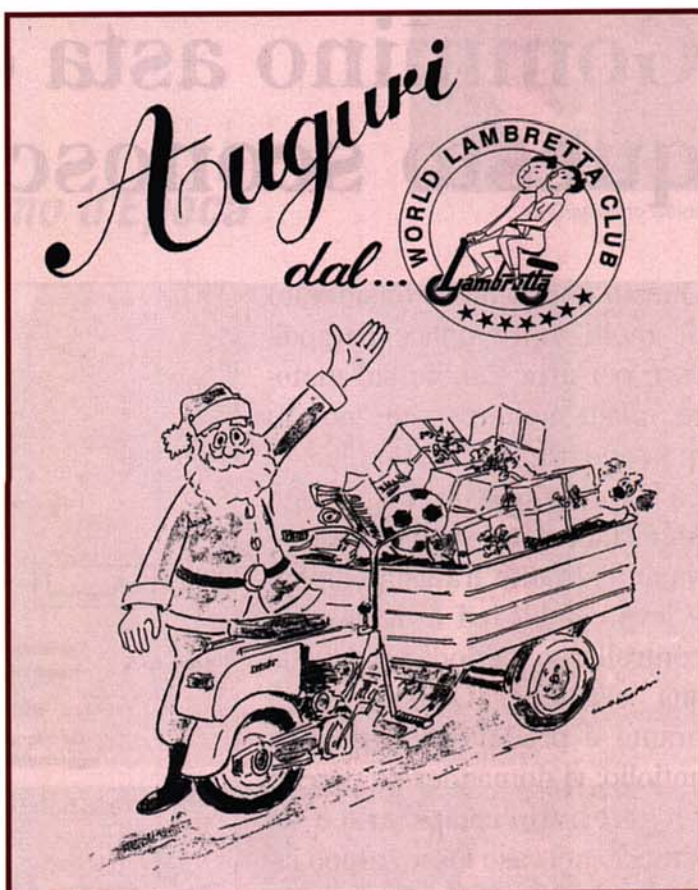
NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB

locità sulla lunga distanza. I risultati furono sensazionali per l'epoca, perché ottenuti con un piccolo scooter di 125cc, destinato alla diffusione popolare e soprattutto perché polverizzarono primati validi anche per cilindrata superiori.

Oltre ai freddi numeri dei record omologati, l'autore racconta la vicenda vissuta dai protagonisti: piloti, meccanici, direttore tecnico e anche dai commissari della Federazione Motociclistica Internazionale, che non erano preparati per restare due giorni sul circuito di Montlhéry, perché prevedevano (come già verificato con altri) che nessuno sarebbe riuscito nell'impresa al primo tentativo, tanto meno quel "giocattolo".

La Lambretta stupì e colse impreparati anche loro. Le parole e la sintassi con cui è descritta tutta l'avventura oggi sono inusuali, ma riportano piacevolmente il lettore nell'atmosfera di fine anni '40.

La copia del libro in oggetto, che abbiamo letto, è stata di proprietà di Umberto Masetti e insieme alla targa in argento placcata oro, che gli fu consegnata a riconoscimento dell'impresa, oggi appartiene a un collezionista di Reggio Emilia.



Il record della 24 ore venne battuto a Montlhéry in condizioni sfavorevoli, non-omologato per il livello. C'era mala una nevicata, ma la Lambretta superò l'incubo, battendo tutti gli scettici e tutti i record.



Brazzi spinge a fondo. L'impresa motoristica di cronaca dura 3 volte più, dura a oltre 90 di media.





MITO

Lambretta

DI MATTED MARCONI

Performance tuning and special parts



Linea Accessori old style



Ricambi speciali e racing per la vs. Lambretta

LINEA STRATOS Sviluppata con TUTTO LAMBRETTA



Rivenditore Autorizzato



Nuovi Cilindri 186 cm3 per Lambretta 125-150 e 175

L PRIMO CITTADINO PER LAMBRETTA IN ITALIA CON SPINCO PROV. NO. LE PRESTAZIONI LE CERTIFICO

Mito Lambretta - Via Duca degli Abruzzi, 47, 37069 Pizzolotta (VR) - 045 8300421 - 349 1860296
 www.mitolambretta.com e-mail info@mitolambretta.com

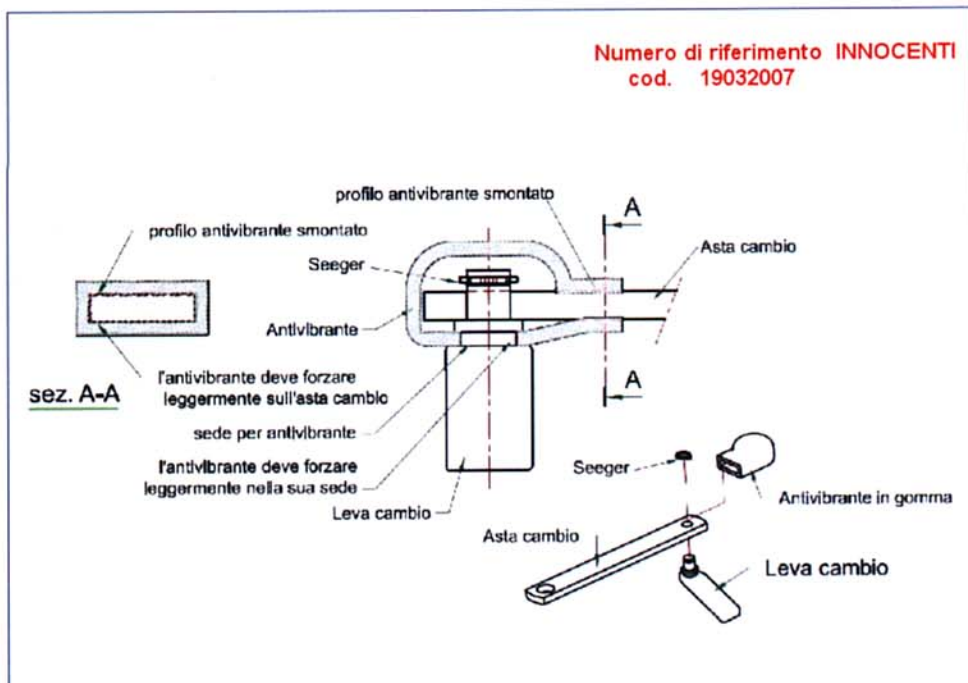
Gommino asta cambio ... questo sconosciuto



di Giancarlo Valla

Questo gommino è considerato da molti un semplice parapolvere per asta cambio sul motore, infatti molte persone non lo montano ritenendolo inutile.

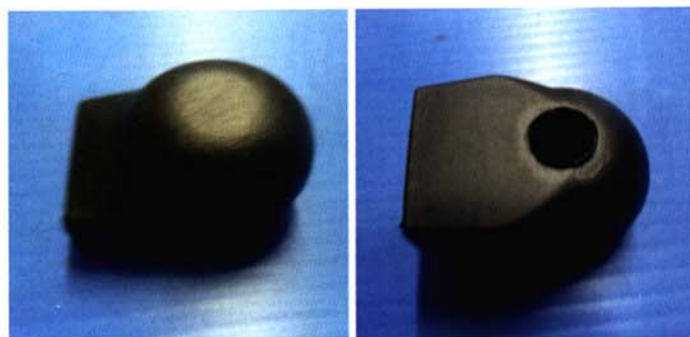
La sua funzione invece è molto importante, in quanto agisce da antivibrante fra asta cambio e leva cambio ed è necessario controllarne periodicamente la sua elasticità. Questo antivibrante è prodotto con gomma antiolio; vi domanderete perché sia necessario controllarlo e sostituirlo nel caso fosse troppo indurito. Le cause di indurimento sono i vapori degli oli e il calore



Le insegne del Lambrettista d.o.c."

del motore e un gommino troppo duro non attenua le vibrazioni sull'asta cambio, causando usura sulla leva stessa, assalendo eccessivamente l'asta. Quando questi due corpi (asta e leva cambio) avranno un lasco di un millimetro, sulla leva cambio a manubrio ci sarà un "gioco" a vuoto di un centimetro in rotazione ed ecco che, a questo punto, si sbaglierà l'innesto di qualche marcia, danneggiando la crociera cambio quindi, occhio al gommino, che non è un semplice parapolvere.

Spero che anche questo consiglio possa esservi utile e vi do appuntamento al prossimo numero con un interessante articolo sui ricambi necessari ad affrontare grandi raid.



Andar per Musei e collezioni...

Selva di Cadore

Un piccolo Museo del Collezionismo d'Epoca




di Guglielmo Guidi

In un garni, gestito da Renato Bonifacio e sua moglie, nella valle tra il monte Pelmo, il Civetta e il Cerneria, c'è un vero Museo del collezionismo d'epoca.

Una gioia per appassionati che possono ammirare Lambrette, auto, motociclette, apparecchi radio, fotografie, cappellini, targhe e altro.

Renato è nato nel 1937 a Pescul, vicino Selva di Cadore; nel dopoguerra, a 15 anni comincia a lavorare come manovale quindi emigra all'estero. Durante i mesi invernali lavora per le strade di Milano, facendo "bombonat" e "cavatina": il cliente paga 5 lire e estrae tre numeri da un sacchetto. Se la loro somma è inferiore a 90, vince un croccante o un sacchetto di caramelle o di brustolini, se la somma supera 90, perde le 5 lire.

Nel 1962 costruisce la sua casa, che successivamente trasforma in garni. Pian piano comincia anche la sua raccolta di mezzi, scegliendoli tra quelli spesso desiderati e mai posseduti in gioventù: Topolino a-b-c, 

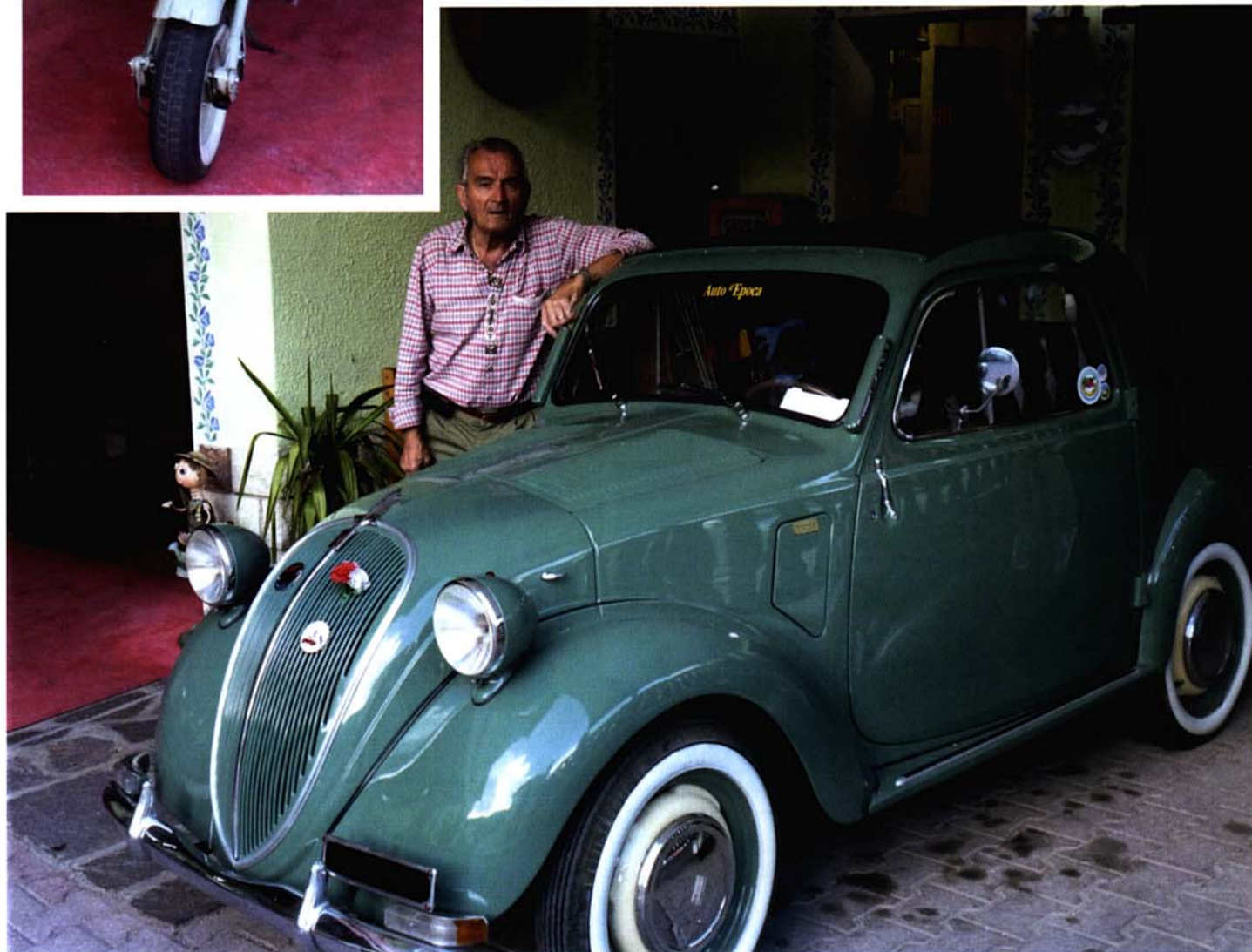


▶ Fiat 500 Barchetta, MG, Bianchina, Airone 250, Guzzino, Vespa del '63, Lambrette 125b-1251d-150d e tanti apparecchi radio.

Tutto funzionante, conservato o restaurato.

Se passate da Selva di Cadore, fermatevi da Renato; nel peggiore dei casi vi toccherà bere con lui una delle sue grappe.

Guglielmo Guidi



Andar per Musei collezioni e mostre

"Giordani Costruire Giocattoli"

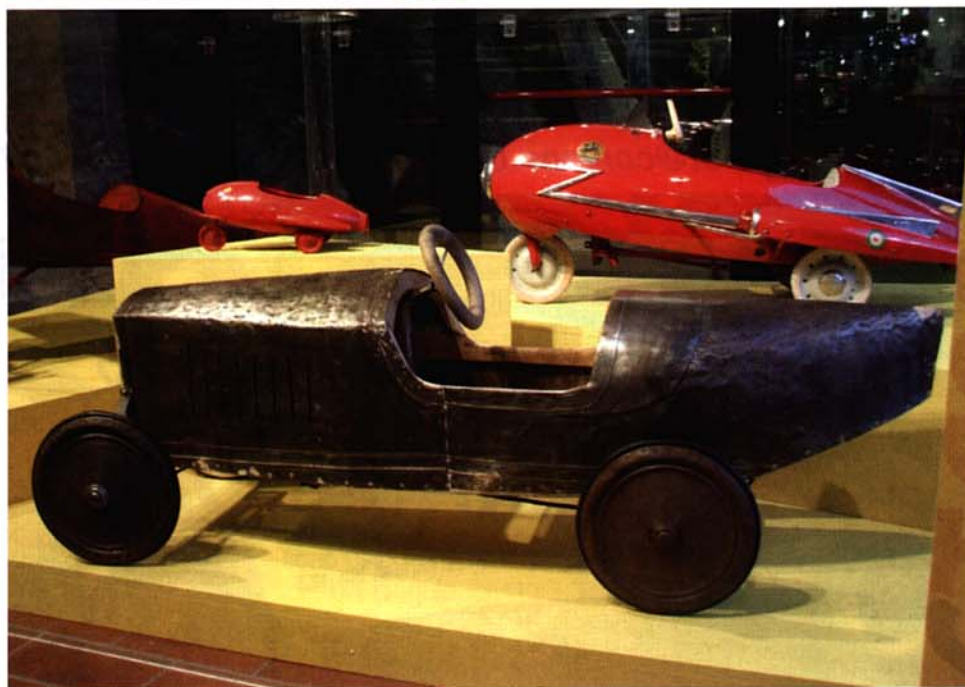
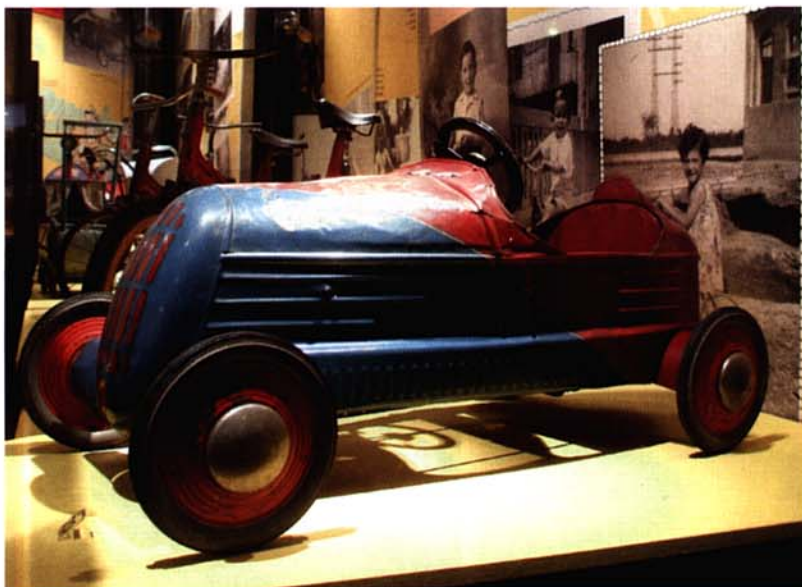
mostra dal 10 novembre 2012 al 30 giugno 2013




di Mauro Galli

Lo scorso 9 novembre è stata inaugurata, presso il Museo del Patrimonio Industriale di Bologna, la mostra dedicata alla famosa ditta Giordani, costruttrice di giocattoli e carrozzine.

La registrazione di questa ditta alla Camera di Commercio, prima a livello nazionale a produrre industrialmente giocattoli per bambini, risale al 1875.



 Fino al 1984 la famiglia Giordani, attraverso 5 generazioni, ha continuato ad occuparsi di prodotti dedicati all'infanzia.

Grazie alla conservazione dei cataloghi dei prodotti da parte della famiglia, di cui il primo è edito nel 1915, è stato possibile, con la collaborazione di numerosi collezionisti, allestire una mostra presso il Museo.

Sono esposti prodotti dal 1915 al 1961, anno in cui l'azienda si trasferì nei nuovi stabilimenti di Casalecchio di Reno, dando l'avvio alla produzione in plastica dopo decenni di uso del legno e del ferro.

Oltre ad ospitare l'esposizione il Museo, che non è nuovo a questo tipo d'iniziativa, si è reso disponibile per mettere a disposizione dei collezionisti tutte le informazioni raccolte durante la ricerca, la programmazione e l'allestimento della mostra.

Si stima siano oltre 25.000 gli articoli prodotti dalla Giordani durante gli anni della sua attività.

Molto pregevoli i pezzi esposti.



INFO: museopat@comune.bologna.it – www.comune.bologna/patrimonioindustriale



COMUNE DI BOLOGNA
**MUSEO
DEL
PATRIMONIO
INDUSTRIALE**

Fornace Galoffi
Via della Beverara 123,
40131 Bologna
tel 0516356611
fax 0516346053

10 NOVEMBRE 2012
30 GIUGNO 2013

 **COMUNE
DI BOLOGNA**

AMICI
del Museo del Patrimonio Industriale



Vista parziale di una delle sale del Museo dedicata alla mostra della produzione "Giordani".

DECO-CROMO

GALVANOSTEGIA

Dal 1973 cromature a specchio per AUTO D'EPOCA

- Lucidatura a specchio di tutti i metalli
- Sabbatura a microsferi
- Ramatura
- Nichelatura opaca tipica anni venti
- Blacknickel
- Nichelatura lucida
- Nichelatura duplex
- Cromatura nera
- Cromatura a tre strati a forte spessore
- Cromatura zama
- Cromatura a cinque strati ad altissima resistenza alla corrosione
- Doratura
- Ottonatura Argentatura
- Rimozione ammaccature da paraurti, radiatori ecc.
 - Rimozione elettrolitica dei vecchi depositi senza danneggiare il metallo base
 - Smerigliatura e lucidatura con controllo manuale di ogni singolo pezzo



Decocromo di Mendola Pietro

Via E. Zacconi, 30/A

43100 Parma

Tel. 0521-782973

www.decocromo.it

e-mail: pietro@decocromo.it

