



In sella alla medesima LD!
Vittorio Brentan nel 1962 ed oggi.
Il tempo per le Lambrette non
passa mai, mentre.....

Grazie e complimenti alla fami-
glia Brentan intera.



INFORMAZIONI DAL CLUB

Inviare articoli, fotografie, richieste alla redazione per il giornalino e internet a:

Giornalino : Roberto Bertoletti, Via C.A. dalla Chiesa, 3 - 37068 Vigasio - Verona
Tel. 045 6685005 – robertobertoletti@virgilio.it

Internet : Matteo Marconi, Via Duca degli Abruzzi, 43 - 37060 Pizzolunga – Verona
Tel. 045 6336610 – e-mail m.marconi@ifinet.it
www.lambrettaclubtriveneto.it

SAVOIA
pneumatici SNC

Trabuio Gianni e Daniele

RESTAURO MOTO D'EPOCA
35018 S. MARTINO DI LUPARI (Padova)
Via C. Agostini, 211 - Tel. 049.5952466

Lambretta
C L U B
TRIVENETO

**TRIVENETO IN
LAMBRETТА**

Anno 5 - Numero 22

L'INFORMATUTTO DEL LAMBRETТА CLUB TRIVENETO

Edizione 2005

RISERVATO AI SOCI -

DOMENICA 10 LUGLIO 2005 - GRAN TOUR DELL'ALTOPIANO DI ASIAGO

Organizzato con il consueto ineccepibile stile che contraddistingue la locale sezione del Lambretta Club Triveneto capeggiata dal gigante Enrico Dallan, si è ancora una volta svolto il raduno di Belvedere di Tezze. Di buon'ora un consistente numero di Lambrette ed altre motociclette e scooters si sono ritrovati per dar corso al fitto programma. In una giornata dalle incerte condizioni atmosferiche si sono percorsi circa 250 Km tra valli verdeggianti intervallate da gustose soste enogastronomiche. A Cismon del Grappa presso il Parco del Rigattiere da Toni la prima gradita sorpresa con colazione tra vecchie cose del passato.

Quindi Primolano ed Enego dove i numerosi turisti hanno potuto ammirare i nostri mezzi e ricordare come spesso accade

i tempi passati. Il tempo per qualche fotografia e poi via sotto la minaccia della pioggia verso Galio e quindi Asiago.



Il pranzo nella ridente cittadina ha rinfrancato i partecipanti mentre nuvole minacciose hanno iniziato a riversare tanta pioggia che ci accompagnerà fino alla chiusura della manifestazione.

Ma presso la "Baita al Fungo", qualche grappino e bicchier di vino hanno dato la giusta carica a tutti prima di precipitare la carovana verso valle in quel di Bassano attraverso una strada resa particolarmente infida dal bagnato.

La manifestazione ha trovato poi il suo epilogo in Bassano presso il Ristorante "Garden-Relais" dove in una atmosfera di sana allegria si è consumato l'ultimo brindisi alla riuscita manifestazione.

Arrivederci al prossimo anno.

22 e 23 ottobre 2005

Il pranzo di fine attività per il 2005 ed i festeggiamenti per il 10° anniversario del nostro club verranno festeggiati presso il Parc Hotel Paradiso a Peschiera del Garda (VR)
Vi aspettiamo numerosi, mandate le vostre adesioni al più presto
Grande evento al quale non potete mancare!



SPREA, 17 LUGLIO 2005 RADUNO SUI LESSINI

Le condizioni meteorologiche non hanno ostacolato l'incontro in Lessinia programmato a Sprea, paesino con poche case, una chiesa ed una canonica laboratorio, che il precedente parroco don Luigi Zocca ha reso famoso per aver studiato e catalogato le erbe e le piante, essiccate e/o trattate per curare e alleviare alcune malattie dell'uomo. Parcheggiate le Lambrette nella piccola piazza della chiesa, conducenti e passeggeri hanno gustato la colazione di insaccati bolliti di maiale e formaggio tipico con del vino, gentilmente offerta, successivamente in compagnia di un botanico abbiamo conosciuto alcune erbe e saputo delle loro proprietà, camminando per un percorso determinato conornato da piante di marasche. Fatto il sentiero con lezione di botanica abbiamo attivato le Lambrette per percorrere con attenzione alla ghiaia che l'acqua del temporale della



sera prima aveva portato sull'asfalto il crinale di alcune colline; raggiunto il parcheggio del ristorante abbiamo posteggiato le Lambrette per gustare direttamente dalla pianta alla bocca il sapore dei duroni di montagna (ciliegie). Dopo l'antipasto di frutta, una serie di pietanze tipiche con del vino ci ha appesantito, così che, per alleviare la digestione abbiamo messo in moto le Lambrette e siamo saliti in fila indiana fino a raggiungere Camposilvano dove, dopo un aver ammirato il panorama a 360 gradi e rinfrescati ci siamo augurati all'unisono un buon ritorno in sella alla mitica Lambretta.

Giovanni De Massari

I produttori di oli hanno due linee distinte:

- una per autoveicoli
- una per moto

Chiedete specificatamente olio per moto.

La viscosità è scritta nel libretto istruzioni.

Per quanto riguarda la miscelazione olio minerale - olio sintetico, è di ritenersi non corretta per il forte potere detergente dell'olio sintetico; potete passare da un olio minerale ad uno sintetico previo un piccolo accorgimento: scaricate tutto l'olio del motore, chiudete il tappo ed aggiungete mezzo bicchiere di olio nuovo, fate girare qualche minuto, scaricate il tutto e riempite con l'olio nuovo eBUON VIAGGIO!

Sergio Giacomello

L'ANGOLO DEI RICORDI

Ci ha lasciato il Socio Sergio Palma

Preferirei parlarne descrivendo l'entusiasmo che lo distingueva quando parlava delle sue Lambrette.

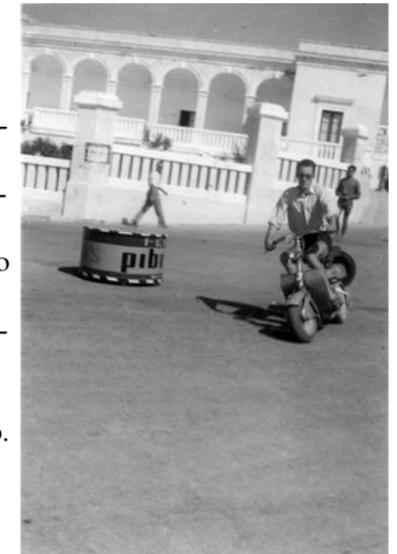
Ricorderete il suo articolo sulla bella LD del 57 targata Lecce apparso sul notiziario N° 9 del 2002 e poi ancora la sua partecipazione ad alcuni pranzi di fine anno a Bardolino.

Devo invece ricordarlo pensando che la strada verso la sua amata Lecce, tante volte percorsa in sella alla Lambretta, lo ha fatalmente tradito. Le foto che lo ritraggono giovane in sella alla C e recentemente con

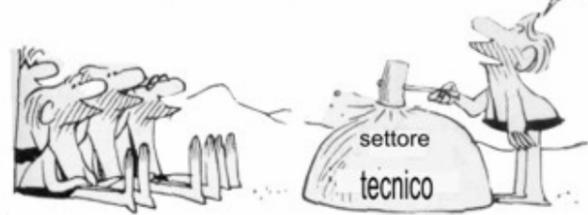
la sua seconda amata LI, mi sono arrivate poco tempo fa perché venissero pubblicate nella rubrica "L'angolo dei ricordi".

Certo Sergio non immaginava che sarebbe stato l'ultimo ricordo lasciato al nostro club.

Ciao



E adesso parliamo di Lambrette



Articoli Tecnici

A PROPOSITO DI OLIO LUBRIFICANTE

In riferimento all'articolo apparso sul notiziario del LAMBRETA CLUB TRIVENETO numero 22, a riguardo della miscelazione degli oli , essendo personalmente citato in causa vorrei chiarire il mio punto di vista.

Cos'è un olio lubrificante?

È un liquido che si interpone fra due superfici in moto radente o volvente per evitare che si creino degli attriti. I lubrificanti in base alla loro natura sono classificati come minerali o sintetici. Per quanti si pongono la domanda se si può miscelare l'olio minerale col sintetico , la risposta è NO, è sconsigliabile in quanto esistono delle incompatibilità nel pacchetto degli additivi che rischiano di compromettere le caratteristiche dell'olio stesso.

Perché si deve fare una miscela del genere in modo empirico, quando in commercio esiste già un olio a base minerale con additivi sintetici nelle giuste dosi secondo i casi specifici!

Per le nostre Lambrette si può usare con tranquillità sia il semisintetico che il sintetico.

OLIO SEMISINTETICO

L'olio semisintetico è ottenuto da una base minerale di qualità miscelata da idrocarburi sintetici che vengono uniti da un sistema di additivi che ne conferiscono una buona qualità.

OLIO SINTETICO

L'olio sintetico tecnologicamente rappresenta il punto massimo nel campo della lubrificazione dei motori (specialmente nei motori a due tempi dove è molto delicata).

L'olio sintetico nasce da basi sintetiche che unite da un sistema tecnologicamente all'avanguardia di additivi, le conferiscono eccezionali qualità di protezione del motore.

Non lascia depositi in camera di combustione, elimina la fumosità (tutela dell'ambiente). Il prodotto garantisce un elevato standard di pulizia del motore.

OLIO PER TRASMISSIONE

Molto spesso sento parlare di uso d'olio di tipo automobilistico per la trasmissione della Lambretta, ebbene tale prassi non è corretta.

La diversità tra un olio per moto e un olio per auto sta nel pacchetto degli additivi. La maggioranza delle moto presenta una frizione in bagno d'olio.

Tale presenza richiede un olio che sia privo di modificatori di attrito e mantenga le caratteristiche stabili nel tempo, senza danneggiare la frizione e mantenga una viscosità stabile per lubrificare gli ingranaggi e sia anche antischiuma, dato il forte sbattimento degli ingranaggi in rotazione.

GARDA SCOOTER RALLY, 20-21-22 MAGGIO



Tune up 2005
Garda Scooter Rally
20-21-22 Maggio
Torri del Benaco • Lago di Garda (Vi) • Italy

- 2 all nighters on the disco beach
- european guest dj's
- 6 live bands
- lambretta museum
- custom show
- scooter run
- typical wine & food
- camping and rooms

Organized by: **plinasco** www.plinasco.com

INFO in Italian:
ALE 3294971890
BRUNO 3483033286
MAURO 3402868211
brunovinos@supereva.it
in English:
DANIELE



PARASCOTERS (Scooters per paracadutisti)

Il più piccolo veicolo militare a due ruote della seconda guerra mondiale

Per fornire i paracadutisti di immediati mezzi motorizzati, dopo l'atterraggio, molte delle nazioni combattenti, durante la seconda guerra mondiale, svilupparono piccoli motoscooters molti dei quali potevano essere contenuti in piccoli contenitori e paracadutati insieme alla truppa.

E' probabile che l'inglese Welbike fosse il primo di questi essendo stato sviluppato tra il 1942 ed il 1943.

Gli americani avevano il più solido modello Cushman mod.53, gli italiani il loro piccolo Volufrago Aermoto, ed i tedeschi tentarono, con un prototipo Triumph che non raggiunse mai la produzione industriale.

Inoltre, per fornire trasporti ai paracadutisti, questi scooters furono usati per gli spostamenti tra le installazioni militari comprese tra accampamenti e campi di volo.

Il Welbike fu costruito dalla Excelsior Motor Co.LTD a Birmingham, che prima della guerra aveva prodotto l'auto-bike, un ciclomotore con un motore a due tempi di 98cc. orizzontale Vilier Junior.

Il Welbike, che aveva un motore simile, è stato progettato e realizzato sotto la direzione del col. J.R.V. Dolphin ed il nome era derivato dal posto ove il prototipo fu costruito: Welvin nello Hertfordshire.

Si dice che questo stabilimento aveva anche disegnato un fucile (Welgun) ed un sottomarino per un uomo solo.

Non è sicuro, come per molti veicoli militari, sapere esattamente quanti Welbike furono prodotti. Si stima una produzione ampia, ma secondo una lista ufficiale del W.D. dei numeri di registrazione pubblicati nel '44-'45, vi sono tre contratti accordati all'Excelsior per un totale di 3.853 unità come segue:

Contratto N°	Q.tà	Matricole WD
S789	1213	C4658474 - 9686
S1649	1400	C5152014 - 3413
S1946	1240	C5153414 - 4651

Nota: I contratti completi erano prefissati dal 294/23 ma questo spesso era omissso.

La nomenclatura ufficiale del Welbike era Motor Cycle, Solo, 98cc. (marca e tipo Excelsior Welbike, Folding).

Nel catalogo della nomenclatura del veicolo "B" del 1946 (pubblicato nel novembre 1945) era catalogato come "Motor cycle, Folding, Excelsior" con una nota che aveva l'effetto di classificare la nomenclatura come in disuso.



In un giornale inglese del tardo agosto 1945 (Sunday Graphic) era riportato che 8000 (sic) Welbike sarebbero state presto rilasciate dal Ministero dei residuati bellici ed era suggerito che sarebbero state vendute per 15 sterline l'una. Noi non abbiamo ulteriori dettagli su questa vendita.

La Welbike era, come le illustrazioni mostrano, una macchina compatta e capace di portare un considerevole peso.

Il motore Vilier da 98cc. Montato orizzontalmente sul telaio portava incorporato un albero collegato alla frizione dalla quale la trasmissione era portata direttamente al rocchetto dentato della ruota posteriore per mezzo di una catena.

I soli controlli sul manubrio erano il filo per la valvola a farfalla del carburatore e la leva per la frizione usata col pollice, integrata da un pedale sul lato destro azionante il freno posteriore.

Non vi sono freni sulla ruota anteriore.

Il serbatoio gemello per il carburante era fissato sul telaio davanti al motore e aveva una capacità sufficiente a percorrere 90 miglia (145 Km).

Per la lubrificazione del motore la benzina era miscelata ad olio. L'alimentazione del



carburante al carburatore veniva effettuata mediante una pompetta sistemata in una rientranza del serbatoio per essere usata prima di partire.

Per ripiegare la Welbike si abbassava la sella ed il manubrio. Una volta ripiegata la Welbike poteva essere trasportata agevolmente (pesava 32 Kg) su qualsiasi auto.

Undici secondi era il tempo necessario per aprire, serrare la sella ed il manubrio e far



partire il motore.

Il piccolo Excelsior poteva passare facilmente su sentieri di campagna e pendenze importanti. Su strade normali raggiungeva la velocità di 48 Km orari a seconda del carico.

Era anche sorprendentemente confortevole ed anche un soggetto poco esperto di motociclismo poteva controllarlo facilmente dopo pochi minuti di pratica.

L'esercito inglese usò la Welbike in molte operazioni aviotrasportate sia in Europa che sul fronte orientale e durante lo sbarco in Normandia nel '44.

Si crede che alcune unità furono inviate anche in Russia.

Dott. Prof. Alfredo Mincione