

## L'ANGOLO DEI RICORDI

### Una lambretta per tre generazioni

Acquistata da Bertaiola Guido nel 1958 questa I<sup>a</sup> serie è passata in successione al figlio Bertaiola Giorgio. Il nipote Bertaiola Roberto l'ha poi usata per coronare il proprio sogno il 17 settembre 2005. Il tutto incorniciato dalla bella Valeggio sul Mincio



### Piccoli fans

Alla recente manifestazione di Arcole ha partecipato la più giovane fan del Lambretta Club Triveneto,

Lucia Pazzaglia!

Orgogliosamente seduta su un bel esemplare ha fatto le prove per quando da grande potrà portarne una nella realtà a qualche raduno!

Auguri e complimenti a mamma e papà Paolo!

## 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:** Giovanni de Massari: [gdemassari@lambrettaclubtriveneto.it](mailto:gdemassari@lambrettaclubtriveneto.it)  
Roberto Bertoletti: [rbertoletti@lambrettaclubtriveneto.it](mailto:rbertoletti@lambrettaclubtriveneto.it)  
Matteo Marconi: [mmarconi@lambrettaclubtriveneto.it](mailto:mmarconi@lambrettaclubtriveneto.it)  
Area Tecnica: [areatecnica@lambrettaclubtriveneto.it](mailto:areatecnica@lambrettaclubtriveneto.it)  
Info: [info@lambrettaclubtriveneto.it](mailto:info@lambrettaclubtriveneto.it)



# TRIVENETO IN LAMBRETТА

Anno 6 - Numero 26

L'INFORMATUTTO DEL LAMBRETТА CLUB TRIVENETO

Gennaio-Aprile 2006

RISERVATO AI SOCI -

### AFFILIAZIONE F.M.I.

Dal 5 maggio 2006 il Lambretta Club Triveneto è affiliato alla Federazione Motociclistica Italiana (F.M.I.)

Il Consiglio Direttivo ha deciso l'affiliazione alla F.M.I. per essere in sintonia con le disposizioni fiscali per la gestione del Club. Inoltre i Soci potranno richiedere la reinscrizione e la reimmatricolazione al PRA dei propri motoveicoli di interesse storico, con il rilascio da parte della F.M.I. dei certificati attestanti le caratteristiche tecniche e gli attestati per la iscrizione al registro storico.

Il Lambretta Club Triveneto affiliato F.M.I., con statuto conforme alle direttive del CONI e ai principi dettati dai decreti ministeriali e dalla legge 289/02, può oggi considerarsi a pieno titolo, Associazione Sportiva Dilettantistica.

Pertanto i Soci del Lambretta Club Triveneto che intendessero anche essere personalmente iscritti alla F.M.I., potranno farne richiesta ai componenti del Direttivo.

*Il Direttivo  
Lambretta Club Triveneto*



MAGGIO ARCOLESE - 7 MAGGIO 2006



Qualche mese fa, il figlio di un mio carissimo amico, Andrea Vestena, Presidente della Pro-Loce di Arcole, mi chiese se saremmo stati disponibili a partecipare come Lambretta Club Triveneto alla locale Festa degli Asparagi in occasione del Maggio Arcolese. Con entusiasmo risposi di sì e così iniziammo i preparativi.. Domenica sette maggio con la partecipazione del Club Auto & Moto Storiche di Vigasio, ci siamo presentati all'appuntamento con più di 50 Lambrette e numerose automobili d'epoca. Amici e simpatizzanti sono arrivati dalla Lombardia e dalla Emilia Romagna ad infoltire la già numerosa presenza di soci provenienti dal Veneto.



Il Sindaco ed il Presidente della Pro-Loce ci hanno accolti nella bella piazza di Arcole sotto il colonnato a

mascheroni di Villa Ottolini - Poggi .

Il programma della giornata è iniziato con la visita alla graziosa e ben restaurata chiesetta del 1200 dell'Alzana.. Il Sig. Aurelio Fabbri, con grande professionalità e passione, ci ha spiegato le sue origini e ci ha guidati alla visita dell'attiguo museo degli attrezzi delle arti e mestieri della vita contadina locale del secolo scorso.

Non poteva poi mancare, un ben riuscito intermezzo a base dei prodotti tipici della zona, gli asparagi. Abbondante risotto ed asparagi inaffiati con del buon vino hanno consentito di



## IL PERCHE' DELL'ANTICIPO

Questo lavoro di regolazione viene fatto in quanto la miscela comburente impiega un determinato tempo ad incendiarsi e produrre lo scoppio, a velocità bassa lo scoppio deve avvenire appena il pistone ha superato il punto morto superiore, ( *in caso contrario il pistone torna indietro*) mantenendo questa fase ed aumentando i giri del motore lo scoppio avviene sempre in quel determinato tempo ma il pistone avendo aumentato la sua velocità si trova ad avere superato ( *in quel lasso di tempo*) in misura sempre più crescente il punto morto superiore come conseguenza la camera di scoppio si dilata sempre di più all'istante dell'accensione diminuendo di fatto la compressione ed il rendimento del motore cala. ( *Aprò una piccola parentesi per spiegare con quale principio la miscela di gas comburenti si accende, infatti raddoppiando o triplicando il numero di giri la frequenza dei accensione segue lo stesso ritmo, la combustione invece segue un tempo diverso non segue una scala lineare ma logaritmica, come conseguenza*

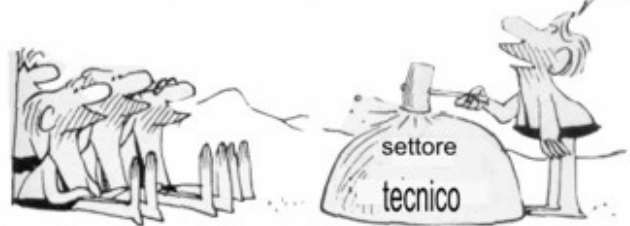


*ad un numero di giri molto elevato si ha un ritardo considerevole e si ovvia anticipando con la stessa regola, cioè applicando una scala logaritmica o esponenziale*) Nei motori più vecchi 150D-C si è provveduto a montare un sistema che regola l'anticipo automaticamente, in realtà è un semplice sistema che facilita l'avviamento ritardando meccanicamente l'accensione e lo anticipa intorno ai 1000 giri ( *un motore ritardato si avvia più facilmente*). Per questo motivo non lo si può definire un anticipo automatico ( *L'anticipo automatico regola l'accensione secondo una legge esponenziale determinata dai combustibili usati; funzione anche della temperatura di fusione.*

*Un regolatore meccanico con queste risposte è complesso ed ingombrante ed usato solo su pochi motocicli prestigiosi).* Nei modelli successivi LI lo si è eliminato completamente giungendo ad un compromesso ponendo l'anticipo come indicato sopra. "Una piccola considerazione va fatta in quanto in questi motori il numero di giri massimo è molto lontano dai moderni ( 9.000-14.000 giri) quindi il rendimento ad alti regimi si abbassa in modo tollerabile tuttavia volendo installare un'accensione elettronica con anticipo automatico si ottiene un miglioramento sensibile", attualmente non vi sono kit con queste caratteristiche per le nostre lambrette. Nei motori di un certo valore le accensioni elettroniche sono dotate di anticipo automatico che in linea di principio funziona convertendo il numero di giri del motore in una tensione continua che viene confrontata istante per istante con quelle proprie già memorizzate in un microprocessore (o un controller) che verificatane l'uguaglianza ne anticipa gli impulsi di comando alla bobina secondo una scala esponenziale, normalmente questo sistema richiede la batteria. Attualmente ho già realizzato un prototipo di accensione elettronica che funziona egregiamente ed ha un costo veramente basso e può essere facilmente installabile su tutte le nostre Lambrette vedrò di pubblicarlo quanto prima. Sono sempre gradite le Vostre opinioni e le Vostre indicazioni in merito agli argomenti trattati ed altro, comunicatele alla redazione o direttamente al nuovo indirizzo [areatecnica@lambrettaclubtriveneto.it](mailto:areatecnica@lambrettaclubtriveneto.it) .Nel prossimo notiziario spiegheremo che cos'è l'accensione elettronica , pregi e difetti

Aldino

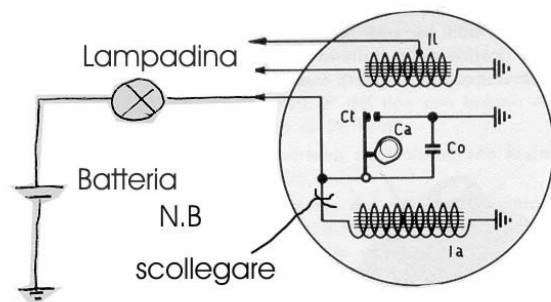
E adesso parliamo di Lambrette



## Articoli Tecnici

### LA MESSA IN FASE QUESTA SCONOSCIUTA

Questo argomento è sempre stato un incubo per chi si cimenta per la prima volta sui motori a scoppio, tuttavia con l'ausilio di alcuni esperti ho redatto alcune semplici indicazioni di base: Prima di tutto portare il pistone del motore in esame (*normalmente una LI per i modelli C-D LD il discorso è leggermente diverso e riportato di seguito nell'articolo*) al punto morto superiore, come fare? (*se avete smontato la testa allineate il pistone riferendovi alla superficie del cilindro*) prendiamo una matita, sfiliamo la candela ed infiliamola nel foro, con le mani ruotiamo il volano nel senso della rotazione del motore che si individua facilmente agendo o sulla messa in moto o sulla ruota, fino al punto in cui la matita smette di salire, fate bene attenzione fermatevi subito quando per un istante la matita sembra arrestarsi. Normalmente sulla parte fissa del telaio dovrebbe esserci una freccia in corrispondenza della quale farete un segno sul volano con un lampostil, se per vari motivi non c'è segnate anche il telaio. in questo modo abbiamo marcato il punto di riferimento per una corretta regolazione; prediamo un metro a nastro ed appoggiamolo al volano partendo dal punto segnato nella direzione opposta al movimento (*stiamo anticipando*) di marcia, fare un nuovo segno a 32-33 mm (per i modelli C D il nuovo segno deve essere posto a 22-23 mm). Ora dobbiamo costruirci una piccola spia. Prendiamo una lampadina, una batteria con tensione uguali di funzionamento, e colleghiamola come segue, (*vedi figura a lato*) un capo della lampadina alla batteria, l'altro capo alla puntina, preventivamente scollegata dalla bobina poi collegheremo il terminale libero della batteria alla massa, ruotiamo il volano facendo combaciare le due indicazioni (*i contatti sono chiusi e la lampadina accesa*) ed in questo punto la lampadina si deve spegnere, se ciò non avviene agite sulla vite di regolazione della puntina aprendola, (*spegnendo la lampadina*) e se non basta allentare i dadi di fissaggio dello statore e ruotare tutto il gruppo statorico, ricordarsi anche di controllare che in questo caso le due puntine abbiano una distanza di almeno 3,5-4,5 decimi. Avremo ottenuto una regolazione sufficiente a toglierci dai guai ed avere il motore con un buon 90% di precisione relativa alla fase, in futuro se siete d'accordo vi indicherò come costruire un semplice ed economico stroboscopio già realizzato come prototipo e collaudato dallo stesso Giacomello così potrete eliminare quel 10% di incertezza. Lo spazio nel notiziario è un po' limitato e debbo essere molto sintetico, abbiamo comunque creato una nuova rubrica "Le risposte ai Vostri Quesiti Tecnici" che potrete porre o alla direzione o direttamente al nuovo indirizzo tecnico [areatecnica@lambrettaclubtriveneto.it](mailto:areatecnica@lambrettaclubtriveneto.it) se poi avete indicazioni o preferenze diverse sui temi da trattare comunicatemele per la stessa via, ed ora buon Lavoro!!



Aldino

## LE NOSTRE ATTIVITA' VITA SOCIALE DEL CLUB

recuperare le forze per l'interessante appuntamento pomeridiano alla scoperta di Napoleone!

Infatti il Prof. Ernesto Santi e la sig.ra Antonelli hanno professionalmente guidato i partecipanti alla scoperta delle storiche imprese di Napoleone Bonaparte nel territorio di Arcole. Era il 15 di novembre dell'anno 1736 e l'armata napoleonica si scontrava per tre giorni vittoriosamente con l'esercito austro-ungarico. A ricordo dell'evento fu innalzato un obelisco e più tardi un museo che sono stati oggetto della nostra visita. Alcuni mascheranti in divise militari d'epoca ci hanno pittorescamente accompagnati lungo tutto il percorso.

La giornata è andata così rapidamente verso la sua conclusione con i saluti di commiato e lo scambio di simpatici omaggi a ricordo della manifestazione.

Ciao, Arcole! Chissà che non ci si veda anche l'anno prossimo, visto che gli asparagi sono veramente squisiti e le Lambrette altrettanto gradite!







## RITROVAMENTI . LAMBRETTA SX150. ARANCIONE. NUMERO DI TELAIO 761786.

Ecco una delle rarissime lambretta SX 150 nella colorazione Arancione. Non è una leggenda metropolitana, non è neppure l'invenzione di qualche buontempone, esiste ed è ancora in vita, conservata per tutti questi anni con targa e libretto nella provincia di Vicenza. L'ho trovata per caso, passando per il centro di questo paese. Faceva la sua bella figura in vetrina, stipata in mezzo a decine di scooters moderni, impossibile non notarla con quella colorazione. Un paio di anni fa avevo visto alcune foto in un sito web, quello di Dean Norton e anche allora suscitò la mia curiosità.

Ho chiesto subito all'Officina del Sig.Frigo di poter esaminare il mezzo. Da subito era evidente l'ottimo stato di conservazione della Lambretta con particolari originali quali, l'adesivo de primo rodaggio all'interno della scocca, le manopole, i fanali. Il Sig.Frigo mi ha riferito che il mezzo ero lì per una semplice manutenzione generale in vista della revisione. Era evidente che quello non era un colore rifatto eppoi mi ricordavo le foto del mezzo che aveva Dean e tutto combaciava, come il colore dei cerchi in grigio e il telaio arancione mentre il serbatoio-bauletto in bianco. La prova del nove per la mia prima analisi era il colore sotto lo sportellino,



sapevo che se fosse stato di un altro colore era probabile che l'Arancione non corrispondesse allo stato originale. Invece eccolo lì con ancora attaccata la targhetta del tipo di benzina da usare. A quel punto per avere una conferma sicura dovevo arrivare al proprietario e al concessionario che all'epoca vendette la Lambretta. Prima però dovevo documentarmi e così ho interpellato alcuni esperti, tra i quali Paolo Catani e Vittorio Tessera.

Come tutti sappiamo, la serie della Sx 150 è stata prodotta oltre che in grigio pastello anche in verde chiaro, e sono da sempre delle rarità, figuriamoci quindi con questa inedita livrea. Con molta probabilità l'Innocenti le produsse a campione e scoprirne il motivo è praticamente impossibile. All'Innocenti tutto era programmato nei minimi dettagli ma purtroppo questa produzione non è stata documentata, non esiste niente di ufficiale, me lo ha confermato anche Vittorio Tessera, che mi ha pure detto che in tanti anni di attività non ne ha mai vista una. Perciò il ritrovamento assume una certa importanza ed è certamente una conferma ufficiale.

Si possono fare alcune ipotesi. Forse un ordine di qualche importatore per il mercato estero, forse un errore di produzione, chi lo sa. Una cosa sola è certa, la 150 SX qui documentata è arrivata così nel 1967 dal concessionario Piacentini Nanni di Arzignano. Fu esposta e quindi venne vista e acquistata dal Sig. Chiarello. Il Sig Nanni è ancora vivo. Interpellato per approfondire l'argomento, ha candidamente affermato che lui pensava che fosse un colore di serie !

Ha ricordato inoltre con quale scrupolosa cura il primo proprietario tenesse il mezzo. Ha smentito categoricamente che avesse cambiato il colore, avendo sempre fatto i tagliandi e le cure necessarie al mezzo per alcuni anni nella sua officina di Arzignano.

Il Sig.Frigo ha così gentilmente interpellato anche l'attuale proprietario. Il Sig. Chiarello ha ricordato di averla vista arrivare a casa così con quel colore molto particolare, impossibile dimenticare quel giorno. All'epoca era un ragazzino e suo fratello arrivò con questa nuova e fiammante lambretta. La teneva con cura ed era usata per il breve tragitto da casa alla fabbrica. Una volta raggiunta la maggiore età e con il permesso del fratello, incominciò ad usarla per qualche scampagnata con la morosa, ma ben presto fu ricoverata in garage perché entrambi i fratelli preferivano la macchina. Dopo la scomparsa del fratello maggiore, la tenne con sé e con affetto e rispetto la mantenne in esercizio fino ai giorni nostri. Il mezzo, come si può vedere dalle foto ha poco meno di 18.000 Km e ritornerà a circolare regolarmente nelle nostre strade guidata dal figlio più giovane.



*Giorgio Mari*

## STORIE DI ORDINARIA FOLLIA. COME PERDERE UNA "A" ED UNA "B"

Ieri mattina un pò assonnato, stavo riordinando le Lambrette nella casa vecchia di mio nonno quando....ho trovato questa foto (purtroppo incollata su una porta) ed mi è venuto un sussulto, ho vissuto due volte ? mia nonna me lo diceva sempre che assomigliavo a mio nonno da giovane .... ma non pensavo così tanto...

Quindi genealogia Lambrettistica della famiglia Marconi

Bis Nonno : Lambretta A  
Nonno : Lambretta B, D125 e per finire J50.....  
Nipote : Tante.....

La A era del mio Bis Nonno, quella delle foto che abbiamo già pubblicato sul giornalino, mentre questo a fianco è mio nonno su una B .....

Ho pianto ancora ieri quando ho trovato questa foto..... anche la B assieme alla A sono andate perse!!!!

*Matteo Marconi*

