

I FESTEGGIAMENTI SONO PER

Graziella e Francesco che il 10 settembre del 2005 dopo lunga ed attesa riflessione sono convolati a giuste nozze nella splendida Acireale ! Non poteva mancare la festosa cornice delle Lambrette della Trinacria, che tirate a lucido per l'occasione sono accorse a festeggiare gli amici di Verona. Un ringraziamento va a tutti coloro che hanno reso possibile questo gioioso evento.



PASSANO I MESI E.....



non contenti e vista la lunga permanenza delle fotografie nel limbo dell'archivio del notiziario, hanno pensato bene di ricordarci che era giunto tempo di festeggiare anche il frutto di quel evento. Ed ecco arrivare Giulio il 22 giugno scorso a rallegrare la bella famiglia e porre così le basi per un nuovo futuro Lambrettista.

A tutta la famiglia Tomezzoli vanno i più calorosi e sinceri auguri dalla Redazione

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
Roberto Bertoletti: rbertoletti@lambrettaclubtriveneto.it
Matteo Marconi: mmarconi@lambrettaclubtriveneto.it
Area Tecnica: areatecnica@lambrettaclubtriveneto.it
Info: info@lambrettaclubtriveneto.it



TRIVENETO IN LAMBRETТА

Anno 6 - Numero 27

L'INFORMATUTTO DEL LAMBRETТА CLUB TRIVENETO

Luglio - Settembre 2006

RISERVATO AI SOCI -

RADUNO di COSTERMANO Agosto 2006

Ultimo week-end del mese di Agosto. E' tempo per il raduno annuale del Lambretta Club Triveneto. Dopo alcuni anni di esilio, si ritorna nella provincia di Verona presso la sede naturale del club stesso : Costermano. L' incontro è stato inserito nel programma della tradizionale festa paesana denominata "Quarta d'Agosto" che raggiunge la sua massima espressione con la degustazione del tipico piatto dell'anatra con il ripieno, il tutto innaffiato con il buon vino "Bardolino".

Due giorni pieni, trascorsi all'ombra del Monte Baldo di fronte al celeste lago di Garda ; aria frizzante limpido sole che ha fatto cambiare il colore della pelle a parecchi partecipanti. I Lambrettisti, tanti accompagnati dalle mogli, giunti oltre che dalle province del Triveneto, anche dall'Emilia-Romagna e dalla Lombardia, hanno potuto servirsi degli ampi spazi per campeggiare e delle ospitali strutture convenzionate. Si sono effettuati percorsi guidati lungo le strade delle amene colline coltivate a vigneti ed ulivi, nella suggestiva e fresca valle dell'Adige e sul già citato monte Baldo, sostando lungo i percorsi presso punti di ristoro e cantine, dove esperti enologi hanno offerto in degustazione rinomati vini autoctoni. Il sabato mattina, dopo colazione a base di caffè, brioches e perché no qualche "ombretta" di Bardolino, sono arrivati ancora nuovi amici. La rinnovata truppa di scooters è così partita per il vicino lago dove presso un tipico ristorante è stato servito il pranzo. Nel pomeriggio le descritte escursioni guidate, la sera, cena alla festa della Quarta d'Agosto con lo spettacolo dei balletti e la musica popolare.

Tra sole e fresche brezze mattutine è così giunta la domenica. I Lambrettisti domenicali si sono aggiunti alla già folta schiera di partecipanti e dopo il riordino del gruppo, passeggeri e conducenti si sono ritrovati sul sagrato della chiesa di Costermano. Qui il parroco ha ricordato in un breve e simpatico elogio alla Lambretta di essere stato da giovane in possesso di una LD 125, e quindi ha impartito ai presenti e ai veicoli la benedizione.

La carovana si è poi cimentata nella popolare attraversata di numerosi paesi dell'entroterra lacustre con in testa alcuni partecipanti vestiti della storica tuta bianca "Innocenti".

La naturale conclusione del raduno avveniva presso gli stand della festa, con il tradizionale pranzo a base di anatra ripiena. Gli organizzatori, con la distribuzione di simpatici omaggi a tutti i partecipanti, davano così un caloroso saluto con l'auspicio di un presto arrivederci.

Giovanni De Massari



COSTERMANO "TRIVENETO"



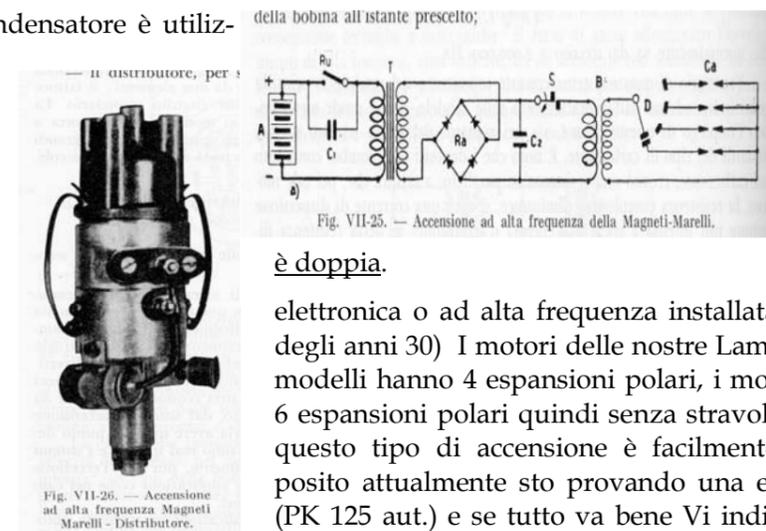
Articoli Tecnici

continua....

ziano solo per la tensione fornita) e la potenza disponibile è la stessa (20Watt circa) ma è diverso l'impegno nel tempo: considerando, come esempio, un volano con due espansioni polari (due magneti) in un giro si hanno due inversioni quindi due sinusoidi, per le accensioni tradizionali vengono entrambe usate per la carica magnetica per un tempo pari al 75%. Nel restante 25% con l'apertura delle puntine si ha la scarica e la potenza fornita è uguale a quella erogata.

In quella elettronica il condensatore è utilizzato come un accumulatore di cariche elettriche, cioè teoricamente ogni sinusoidale gli fornisce una quantità di energia pari a 20W per un totale di 4-0W, la potenza erogabile

(Sopra a lato accensione nei veicoli più prestigiosi Lambrette a partire dai primi della LI dalla 3° serie in su) la circuiteria elettrica montabile, a questo proiettronica della piaggio chero' come poterla instal-



della bobina all'istante prescelto;

Fig. VII-25. — Accensione ad alta frequenza della Magneti-Marelli.

è doppia.

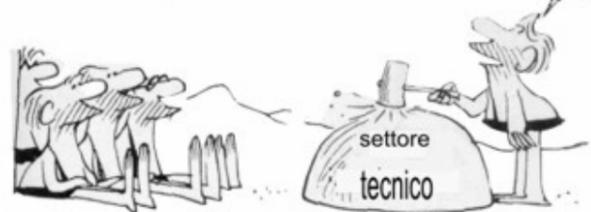
elettronica o ad alta frequenza installata degli anni 30) I motori delle nostre Lammodelli hanno 4 espansioni polari, i mo-6 espansioni polari quindi senza stravolquesto tipo di accensione è facilmente posito attualmente sto provando una e-(PK 125 aut.) e se tutto va bene Vi indilare.

In verità l'accensione elettronica non è una invenzione recente ma si perde nel tempo intorno agli anni trenta, era chiamata diversamente (accensione ad alta frequenza) e non essendo stato inventato "il diodo controllato o scr" si avviava meccanicamente con un distributore come si vede dallo schema in figura in basso: Schema e foto ricavate da un vecchio manuale d'officina degli anni 50, la parte superiore del distributore è uguale ad un comune spinterogeno (vedi foto a lato) si differenzia per il condensatore e l'interruttore S (L'equivalente del diodo controllato o scr nella elettronica moderna) che permette la scarica di C, la carica di questi è ottenuta da un apposita bobina T sita nel generatore di corrente del motore, nel modello indicato in figura l'interruttore Ru sito sull'albero motore interrompe il flusso di corrente dalla batteria al trasformatore T creando di fatto una componente elettrica alternata con la stessa frequenza del motore, sul secondario abbiamo l'alta tensione atta alla rapida carica del condensatore C, dopo essere stata trasformata in continua da un ponte di diodi Ra. (Nelle autovetture moderne esiste un inverter o generatore di corrente per la carica del condensatore) In alcuni modelli da corsa, in quei tempi, l'alta tensione per la carica del condensatore si otteneva utilizzando gli elevatori di tensione comuni nei ricevitori per autoradio utilizzando dei vibratori meccanici, (Gli antenati degli inverter analogo in sintesi a quello descritto in precedenza) insomma niente di nuovo sotto il sole. Il nuovo indirizzo email areatecnicalambrettaclubtriveneto.it per inviare tutte le vostre richieste ed opinioni che sono sempre ben gradite

Il seguito alla prossimo notiziario

Aldino Scipione

E adesso parliamo di Lambrette



Articoli Tecnici

L'ACCENSIONE ELETTRONICA NELLE DUE RUOTE

Prima parte

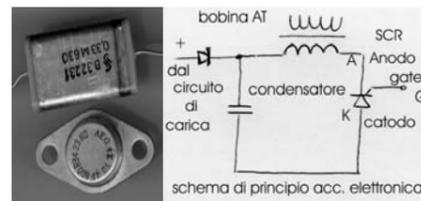
L'elettronica ha invaso prepotentemente ogni aspetto della nostra vita e non sempre a proposito ma per non fare della filosofia diamo alcune indicazioni fondamentali per i neofiti, per ben comprendere che cosa è, e come funziona una accensione elettronica, do alcune indicazioni di base: (in figura. condensatore in sezione)

Il primo componente è il condensatore questi è costituito da due lamine di stagnola isolate da un dielettrico (isolante che polarizza le cariche) le loro dimensioni danno origine ad un altro parametro la capacità ovvero la proprietà



Figura 2-4. - Struttura dei normali condensatori a carta.

di accumulare una quantità di cariche elettriche funzione delle dimensioni fisiche. Si può paragonare il condensatore ad un bicchiere il cui liquido di riempimento è formato da cariche elettriche. Il diametro del bicchiere definisce la quantità di cariche che può contenere, la sua altezza la tensione o voltaggio che raggiunge l'accumulo delle stesse. Il secondo è il trasformatore, (o autotrasformatore "la così detta bobina") che eleva una bassa tensione dell'ordine di 12 volt ad una alta tensione di circa 12-18000 volt, il terzo componente è l'interruttore (analogo alle puntine) cioè l'elemento fisico che permette la scarica del condensatore sul trasformatore col relativo innesco della scintilla elettrica, comunemente viene usato un diodo controllato o "SCR".



schema di principio acc. elettronica

Gli elettrodi sono tre un anodo collegato al condensatore un catodo collegato al trasformatore e un gate (porta) sul quale viene applicato un impulso che innesca la conduzione, qui va aperta una piccola parentesi, questo diodo è utilizzato in quanto si comporta come un perfetto corto circuito tanto da permettere un passaggio molto elevato di corrente con perdite insignificanti, fintanto che la tensione ai capi del condensatore si riduce a pochi volt (In figura un condensatore ed un scr o diodo controllato). sufficienti al suo automatico disinnescamento. (il circuito elettrico si interrompe) Concettualmente il circuito non è molto differente da quello tradizionale in questo la bobina dello statore è sempre tenuta in corto circuito dalle puntine tanto da permettere la carica magnetica della medesima che si annulla dando origine ad una forza contro elettromotrice indotta nell'attimo di apertura (delle puntine) corrente che defluisce sul trasformatore innescando la scintilla. In quella elettronica il campo magnetico è sostituito dal circuito del condensatore caricato con un'alta tensione (circa 150 Volt) ed una discreta corrente (normalmente dotato di una potenza dalle tre alla cinque volte maggiore di quella magnetica). Lo statore si differenzia con l'aggiunta di una nuova bobina e con la modifica dell'eccitatrice (cioè quella bobina sempre cortocircuitata dalla puntine), la prima comanda con un impulso il gate del diodo controllato la seconda fornisce una tensione di circa 150Volt opportunamente raddrizzata (resa continua) al condensatore per una sua rapida carica.

Le dimensioni delle bobine eccitatrici sono uguali per i due tipi di accensioni (si differen-



2006



VIAGGIO IN IRLANDA



Circa 20 giorni da fine maggio alla metà di giugno 2006. Questo il periodo dedicato a questa impresa.

Quattro giorni per attraversare la Francia, dove come anche constatato in Irlanda, gli scooters che girano sono veramente pochi.

Renato (io) su Lambretta 150 Special e mia moglie Cristina su Scarabeo eravamo simpaticamente molto osservati.

I primi giorni, come era logico fosse visto il periodo, sono stati all'insegna del cattivo

tempo, pioggia ed un po' di freddo, ma eravamo ben equipaggiati e per nostra fortuna non è successo alcun problema meccanico e/o stradale.

L'Irlanda ed il popolo irlandese ci hanno poi ampiamente ripagati ; ospitalità, paesaggio e bel tempo ci hanno accompagnato in questo meraviglioso viaggio a coronamento di un bellissimo sogno.

4.600 i chilometri percorsi senza alcun veicolo d'appoggio ci hanno portati a visitare siti archeologici e località quali New Grange, Drogheda, cimiteri celtici ed il Ring of Kerry.

E' stata bella l'esperienza della guida a sinistra che per

altro non ci ha preoccupato più di tanto. La lingua non è poi stata un ostacolo e con l'aiuto di qualche buon boccale di birra siamo stati graditi ospiti di un locale ed antico pub del 1652.

Arrivederci alla prossima estate.



ANDIAMO E TORNIAMO

Raduno Nazionale Lambretta Club Italia

Metaponto



Angelo, Dennis, Gianni, Luciano, Mario e Veniero decidono di partecipare al Raduno nazionale di Metaponto in Basilicata, trasferendosi direttamente in sella ad altrettante sei Mitiche.

Mercoledì 21 giugno alle prime luci dell'alba partenza, scooter comprensivi di borse con cambi per Conducenti e Lambrette.

Percorsi circa 170 Km, ad un semaforo una lambretta si spegne e non riparte. Sottoposta ad una serie di test "volanti" è stato appurato l'assenza di tensione, è stata sostituita una bobina esterna,

che collegata dopo aver escluso quella montata ha fatto tornare efficiente la Lambretta come prima..

Trascorsa qualche ora di viaggio, avevamo percorso circa 370 km, ecco il secondo inconveniente ad un dozzina di chilometri da Perugia la ruota posteriore di un'altra Lambretta rimane frenata. Lasciato raffreddare il tamburo, è stato riscontrato che si era staccata la rondella di serraggio, generando gioco negli accoppiamento permettendo al tamburo di interferire sulle pinze del freno, le quali a loro volta agivano liberamente sul tamburo, abbiamo provato a serrare il dado con uno spessore ricavato ritagliando una lattina, ma dopo alcuni chilometri il difetto si è ripresentato. Consulto, si è deciso di sostituire il tamburo, alcune telefonate a lambrettisti umbri, i quali ci hanno indirizzato da un meccanico disponibile con officina alle porte di Perugia. Il disponibile ed esperto meccanico di nome Virgilio ha sostituito tamburo e pinze del freno posteriore togliendole ad una delle Lambrette in riparazione in officina. La



sera era giunta da oltre un'ora, la valle buia attraversata da molteplici insetti di ogni specie che si spiattellavano sui giubbotti e rimbalzavano sui caschi, in fondo al paese l'albergo, i chilometri percorsi circa 560, sosta per Lambrette e Conducenti. Il giorno seguente partenza all'alba, dopo 220 Km. il filo dell'acceleratore di una Lambretta si spezza, durante la sosta per la sostituzione del filo abbiamo anche controllato e serrato alle Lambrette il dado della ruota posteriore. Dopo 620 Km, con qualche problema al fondo schiena dei Conducenti al calar delle tenebre siamo arrivati a Metaponto. Al ritorno, percorsi 860 km la stessa Lambretta che aveva sacrificato la bobina esterna si è spenta e non ne voleva sapere di ripartire ne' sostituendo la candela, ne' la bobina esterna. Smontato il volano abbiamo subito constatato che un rivetto aveva ceduto costringendo al volano di girare eccentricamente, un officina nei pressi di Pesaro ci ha messo a disposizione l'attrezzatura per ripristinare al meglio l'inconveniente, nel contempo si scopriva che un filo di una bobina si era dissaldato. Si saldava con un piccolo saldatore a gas, si montava il tutto e si ripartiva. Lambrettisti e Lambrette dopo un paio d'ore di viaggio ed un arrivederci reciproco si riposavano ognuno a casa propria.

Giovanni De Massari