

N°1 1991 Estate

L. 6.000

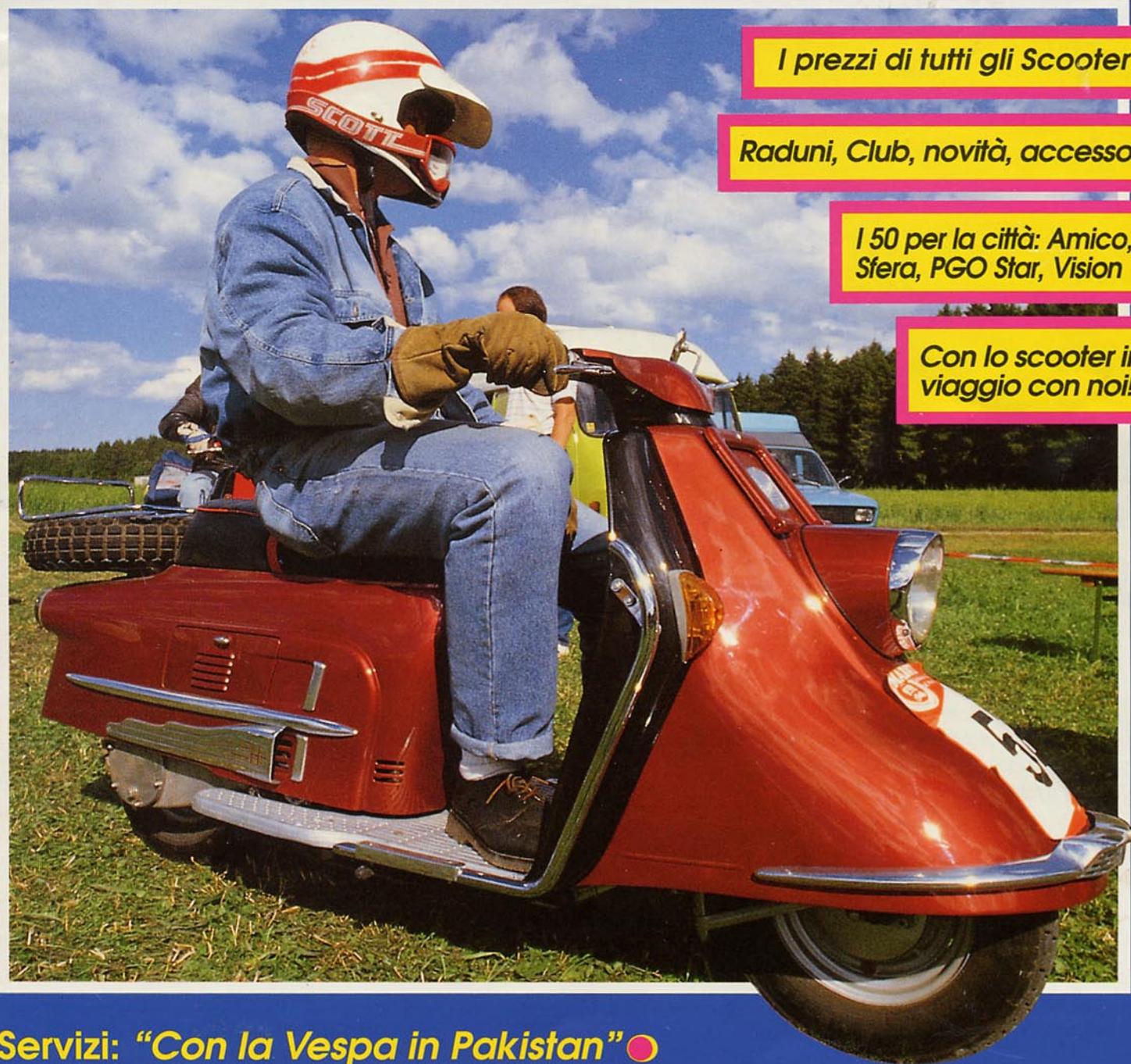
Scooter magazine

I prezzi di tutti gli Scooter

Raduni, Club, novità, accessori

I 50 per la città: Amico,
Sfera, PGO Star, Vision

Con lo scooter in
viaggio con noi!



Servizi: "Con la Vespa in Pakistan" ●

Le più belle elaborazioni internazionali: "The Dream of Colour" ●

Scooter d'epoca: Piatti 125 ● Il raduno delle Lambretta in Olanda

Paginone anni '50 "La scampagnata" ● Italia in Scooter: gli itinerari

Scooter magazine

IN QUESTO NUMERO

- Pag. 4** Editoriale
- Pag. 6** Den Haag, Olanda: Il più importante raduno europeo Lambretta
- Pag. 12** Raduni, Club, Notizie
- Pag. 18** Piatti Scooter
- Pag. 24** Viaggi organizzati in scooter
- Pag. 26** "Qualcosa si muove in città": Amico 50, Sfera, PGO, Vision
- Pag. 32** "The Dream of Colour"
- Pag. 34** Poster anni '50: "La scam-pagnata"
- Pag. 38** "I Grandi Raid": Con La Vespa in Pakistan
- Pag. 48** Lambretta 200 X Special: Una neonata di 24 anni
- Pag. 50** "Albo d'oro: Vittorio Tesserà"
- Pag. 54** Accessori
- Pag. 58** Italia in scooter
- Pag. 62** Abbonamenti
- Pag. 64** I prezzi del nuovo di tutti gli scooter



Sopra : Olanda, un grande raduno europeo per uno scooter ancora molto amato. A sinistra: Abbiamo provato il Piatti 125, uno scooter d'epoca poco conosciuto.



In alto: Scooter 50 per la città: la soluzione per muoversi nel traffico! A fianco, The Dream of Colour: le più belle elaborazioni di scooter.

S Abbonati a Scooter magazine

L'abbonamento a 4 numeri di questa esclusiva rivista costa

solo L. 20.000.

L'abbonamento conviene:

- risparmi sul prezzo di copertina
- ricevi gli adesivi esclusivi per il tuo scooter
- sei sicuro di non perdere mai nessun numero della pubblicazione.



Compila il tagliando e spedisce (anche fotocopiato) in busta chiusa a **Scooter Magazine, Piazza Roma 1, 22070 Lurago Marinone, Como.** L'abbonamento andrà in corso dal primo numero raggiungibile e può avere inizio in qualsiasi periodo dell'anno.

Scooter magazine

Desidero abbonarmi a 4 numeri di SCOOTER MAGAZINE
al prezzo di L. 20.000 (estero L. 40.000)

Cognome e nome _____

Indirizzo _____

Cap _____ Città _____ tel. _____

Allego assegno bancario N° _____
Banca _____ intestato a **Editrice L'ISOLA**

Ho trasmesso l'importo tramite vaglia postale intestato a
Editrice L'ISOLA, P.za Roma 1, 22070, Lurago Marinone,

Firma _____





Europa unita... in scooter

Due giorni in Olanda in occasione del più importante raduno europeo delle Lambretta; noi di Scooter Magazine ci siamo stati per raccontare questo evento annuale che raduna numerosi appassionati

Testo e foto di Stefano Barattini

Tutto è cominciato due anni fa, quando il Lambretta Club d'Italia decise di organizzare un raduno internazionale che ogni anno, in diverse località europee, avrebbe dovuto riunire gli appassionati di questo popolare scooter. La prima edizione del Lambretta Jamboree Europeo (questa la denominazione scelta) si svolse nel 1989 a Strasburgo, dato che in quella città si trova la sede del Parlamento Europeo, simbolo per eccellenza dell'unità del Vecchio Continente. I partecipanti furono oltre 200 e il successo spinse il Lambretta Club Nederland a proporsi subito per l'organizzazione dell'edizione seguente; alcuni problemi hanno però fatto saltare l'edizione 1990, e così eccoci qui, un anno dopo, in Olanda, a Den Haag, città che noi chiamiamo L'Aia.



I Lambrettisti hanno cominciato ad affluire a L'Aia fin dal giorno precedente quello ufficiale d'inizio della manifestazione, e il venerdì sera si contavano ben 350 presenti, provenienti da tutta Europa, tanto che il campeggio utilizzato per il raduno era pieno come in altissima stagione. Ai tavolini del bar si fa conoscenza con i colleghi Lambrettisti d'Oltralpe e si fa il punto della situazione: ci sono i Club nazionali olandese, inglese, francese, svizzero e italiano, oltre a molti Club minori, come la Sezione Emilia Romagna del Lambretta Club, "La Vigliacca" di Pordenone e il "Vintage Motor Scooter Club", inglese.

Si comincia! È l'alba di sabato quando tutti i Lambrettisti vengono svegliati e invitati a prepararsi per il giro guidato alla città. Frans Hollander, presidente del Lambretta Club olandese, ha infatti voluto dare un'impronta culturale a questo raduno: niente gimkane ma visite alle principali attrazioni dell'Aia, per cercare di conoscere un po' questa splendida città. Siamo quindi in marcia scortati dalla polizia

locale (ovviamente in moto): il nostro serpentone, lungo oltre duecento metri, sosta di fronte al Palazzo della Pace e si sposta poi all'Omniversum, il più famoso museo della città, dove assistiamo alla proiezione di un documentario sulla velocità proiettato su uno schermo a 180°.

Torniamo all'aperto e troviamo ad accoglierci un pallido sole che si

fa strada nel cielo grigio che ci aveva accolto al nostro risveglio. Con l'animo più allegro attraversiamo la città senza intoppi fino al "Madurodam": per farvi un'idea di cosa sia immaginate la "Minitalia" o altri posti simili: qui c'è un'Olanda ridotta in scala, con i suoi monumenti e palazzi più importanti e le sue tipiche campagne.

L'organizzazione ha previsto un parcheggio custodito dove i nostri scooter sostano al sicuro mentre noi pranziamo. Un breve riposo ci permette di essere in forma smagliante per la serata di gala, mentre le Lambretta restano nel piazzale del campeggio a disposizione dei giudici che le esaminano per assegnare tutti i premi previsti.

Dopo cena si aprono le danze per la grande festa di questo Lambretta Jamboree. Anche noi, che pure siamo qui per lavorare (come ci ha ricordato il direttore prima della partenza) ci lasciamo trascinare dall'euforia e ci buttiamo a capofitto in questa notte brava.

Ci siamo appena addormentati quando una voce, amplificata da un megafono, arriva a svegliarci: è il momento della premiazione, il cui dettaglio riportiamo al termine del nostro resoconto. Quest'anno è stato istituito un trofeo



Nelle pagine precedenti, alcuni momenti del raduno olandese. In queste pagine: partenza per il giro turistico della città, l'affluenza degli scooter e personaggi e mezzi curiosi tra i partecipanti.

particolare in memoria di Mike Karlslake, un grande appassionato inglese che ha significato molto per la diffusione della Lambretta, che purtroppo ci ha lasciati nel settembre scorso. Questo trofeo verrà assegnato ogni anno ad un personaggio che ha contribuito alla storia della Lambretta, scelto tra i vari Club europei, che dovranno presentare un loro "campione"; ogni anno il trofeo passerà di mano, come la coppa Davis tennistica.

Il compito dei giurati non è stato facile: gli oltre cento inglesi presenti hanno sfoggiato "pezzi" interessanti, con customizzazioni al limite dell'incredibile, mentre gli italiani, più classici, hanno destato ammirazione per i modelli rari e i restauri effettuati a regola d'arte. Tra l'altro abbiamo visto un chopper inglese e una custom decorata e incisa fino al contachilometri (cinque anni di lavoro e una spesa non indifferente), entrambi premiati per originalità, una Lambretta modello A del 1948 arrivata incredibilmente su strada da Milano e una inglese che nascondeva sotto i cofani un motore Yamaha 350 capace di lanciarsi lo scooter ad una velocità di circa 200 km/h (anche se non è stato possibile effettuare la dimostrazione).

L'ultimo atto di questo Lambretta Jamboree è stato un



giro fuori città fino a quella che chiamano "la città di vetro": una sterminata distesa di serre lunga diversi chilometri, dove vengono coltivati i famosi fiori che poi vengono esportati in tutto il mondo. Poi non resta altro che caricare tristemente i bagagli e tornare in patria: sono stati due giorni indimenticabili vissuti all'insegna dell'amicizia e della passione verso questo scooter ormai estinto come catena produttiva (viene costruito solo in India) ma ben radicato negli animi di chi apprezza il valore degli oggetti e la storia che rappresentano.

L'anno prossimo saremo tutti in Inghilterra, sperando di essere ancora più numerosi. Ci vediamo a Brighton.

Programma per i prossimi anni

- 1992: Inghilterra
- 1993: Francia
- 1994: Svizzera
- 1995: Italia



Nella foto in alto e qui sopra: una lambretta "chopper" e una "elaborata" inglesi, tutte due premiate. A sinistra uno scorcio colorato nel "parco scooter".

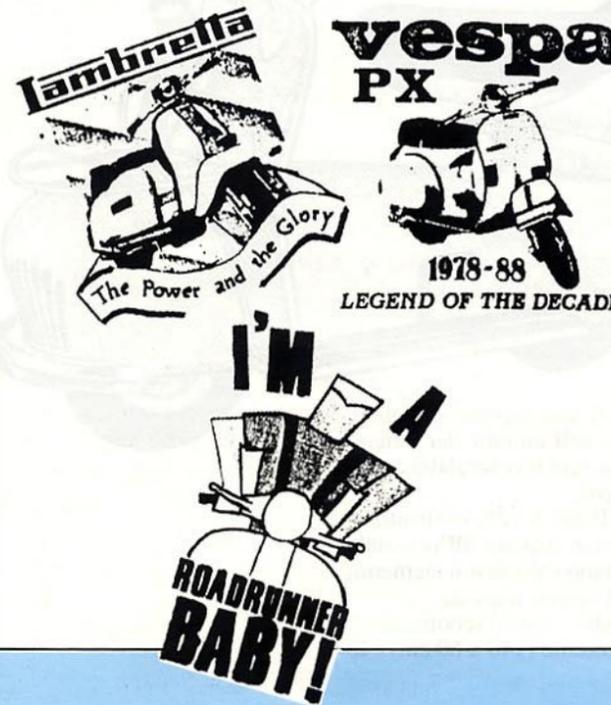
Premi assegnati

- Trofeo Mike Karlslake
- Lambretta più vecchia
- Lambretta più curiosa
- Miglior restauro ante 1957
- Miglior restauro post 1957
- 1° Club più numeroso
- 2° Club più numeroso

- Howard Chambers (GB)
- Mod. A, 1948, Tino Sacchi (I)
- Lambrettino 48, Aldo Castiglioni (I)
- Mod. LD, Annie Rigaud (F)
- LUI 50, Tito Zanella (I)
- L.C. Great Britain
- L.C. d'Italia

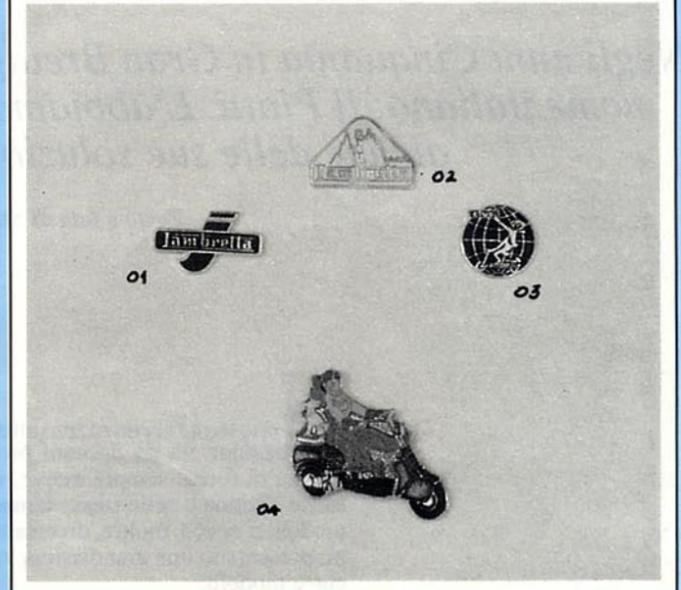
**GADGETS PER SCOOTERISTI
DALL'INGHILTERRA**

Gli scooteristi inglesi sono famosi per le customizzazioni estreme dei loro mezzi e per la cultura che hanno saputo creare intorno allo scooter: chi lo usa ascolta un certo tipo di musica (il rock degli Who negli anni '60, il soul e il rhythm & blues oggi), veste e pensa di conseguenza. Ecco quindi che proprio dalla Gran Bretagna, dalla Hi-Style, arrivano un gran numero di accessori per chi va in scooter. Tanto per cominciare ci sono le magliette, t-shirt con Lambretta e Vespa a più non posso, oppure di argomento musicale ma sempre collegate con il mondo degli scooter. E poi ancora berretti, sciarpe, canottiere, polo con un piccolo scooter sul cuore, spille, portachiavi e patches, sempre studiate per chi ha fatto dello scooter uno stile di vita. Per ricevere il catalogo completo di questi prodotti, che potrete poi acquistare per posta, rivolgetevi a: **Hi-Style Products, Dept. S, The Courtyard, 389A Ashley Road, Parkstone, Poole, Dorset BH140AT, England, tel. 0044/202/748433.**



Lambrettisti appassionati e nostalgici!

Non perdetevi questa occasione!



Ricorderete certamente il fervore dei club negli anni '50 e le migliaia di iscritti in tutto il mondo, i mega raduni e i grandi viaggi compiuti a bordo della famosa Lambretta.

Oggi il Lambretta Club d'Italia ripropone gli stemmi sociali smaltati, originali anni '50, realizzati dallo stesso fornitore, con gli stessi stampi e materiali di una volta.

Inoltre, ecco la nuova spilla che raffigura il primo modello Lambretta commercializzato dalla Innocenti con in sella il ragazzino cow boy diventato il simbolo dello scooter nelle campagne pubblicitarie dell'epoca.

Cod. 01 L.15.000

Cod. 02 L.15.000

Cod. 03 L.15.000

Cod. 04 L.7.000

Cod. 01+02+03 L.35.000

Per informazioni rivolgersi a:

Lambretta Club d'Italia, Casella postale N°1,
20067 Paullo (Milano)

Telefono: 02/ 90.63.17.59 -95.32.04.38.

Piatti scooter

Un ingegnere meccanico italiano a Londra

Negli anni Cinquanta in Gran Bretagna venne costruito uno scooter dal nome italiano: il Piatti. L'abbiamo provato per voi scoprendo come alcune delle sue soluzioni siano ancora attuali

Testo e foto di Stefano Barattini

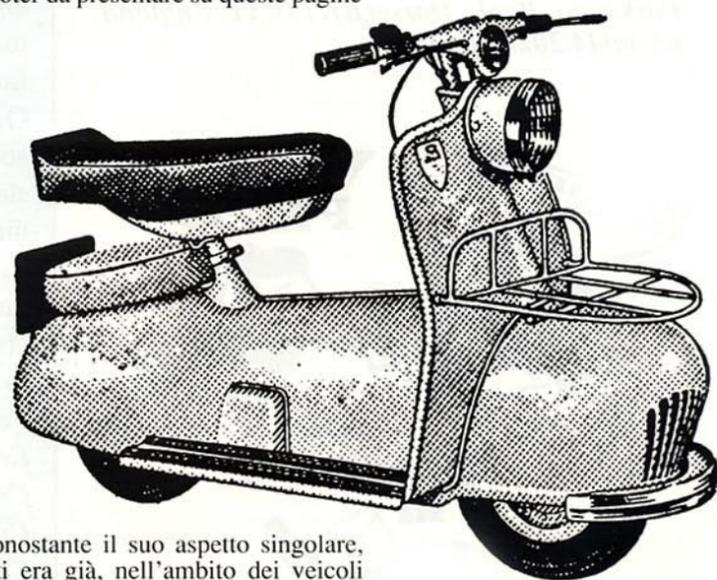
Nonostante sia un mezzo attualissimo, lo scooter vanta storia e tradizione: già da decenni progettisti e costruttori sono alla ricerca di forme sempre nuove, in grado di soddisfare il nostro senso estetico e nello stesso tempo essere funzionali e pratiche. I modelli d'epoca, inoltre, diversamente da quanto pensano i profani, presentano una grandissima varietà di forme, soluzioni, marche e modelli.

La ricerca degli scooter d'epoca è quindi un'attività interessantissima, ricca di sorprese, e in questa ricerca ci siamo impegnati per trovare uno scooter da presentare su queste pagine senza parlare di modelli o marche conosciutissime e quindi, se vogliamo, più scontate. Il nostro lavoro si è fermato quando abbiamo avuto tra le mani un esemplare perfettamente restaurato di un Piatti costruito dalle officine Cyclemaster (Britax) per il mercato inglese e dagli "Anciens Etablissements D'Iéteren".

Il nome, come avrebbe capito, non è britannico, bensì italiano; fu infatti l'ingegner Vincenzo Piatti che progettò e costruì questo veicolo dalle forme a dir poco strane, che ci ha immediatamente incuriositi. Nonostante il suo aspetto singolare, comunque, nel 1952 il Piatti era già, nell'ambito dei veicoli economici tanto in voga nel dopoguerra, uno scooter dalle caratteristiche tecniche e strutturali innovative.

Il modello da noi provato è il Piatti S.125, costruito in Belgio, ma non ci sono grandi differenze rispetto all'originale inglese: anche a livello di motore cambiano solo alcuni elementi, a causa della facilità di reperimento sui diversi mercati.

A prima vista, a parte ciò che sembra, questo scooter ispira subito simpatia per le dimensioni ridottissime (140 x 60 cm) e le



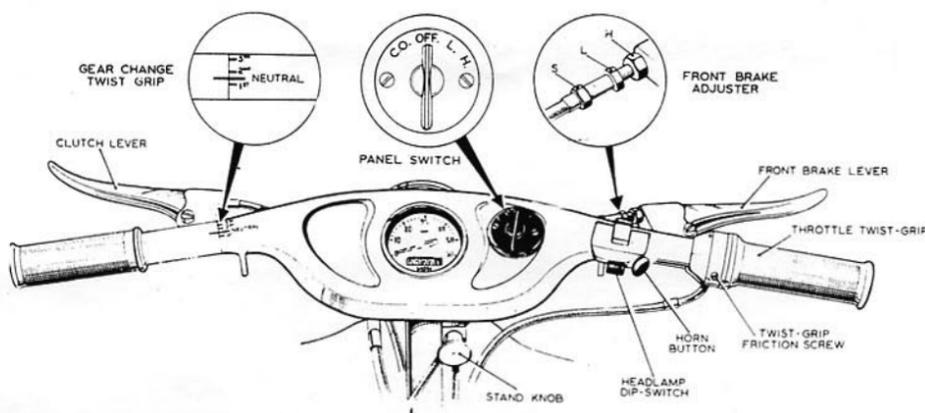
Piatti scooter

forme tonde e panciute; le ruote quasi scompaiono sotto la scocca, che quando è in movimento sembra strisciare su un cuscino d'aria. Probabilmente l'ingegner Piatti non aveva dimenticato la scuola italiana quando progettò questo genere di carrozzeria, che con la sua struttura portante dava una rigidità eccellente al mezzo, riparando efficacemente gli organi meccanici e mantenendo comunque contenuto il peso.

Lo scudo ripara molto bene le gambe e una volta sulla sella, che è regolabile in altezza come quella di una bicicletta, ci si trova subito a proprio agio con i rapporti di spazio tra pilota e manubrio; unico problema il grosso "ponte" tra le gambe, al quale non siamo abituati sugli scooter moderni. Il motore, una volta acceso, gira silenzioso e ovattato, con un leggero e piacevole sibilo ma senza fastidiose vibrazioni; decidiamo di partire e l'impresa non è semplice, più per il timore da parte nostra di rovinare questo raro esemplare che non per difficoltà oggettive di guida.

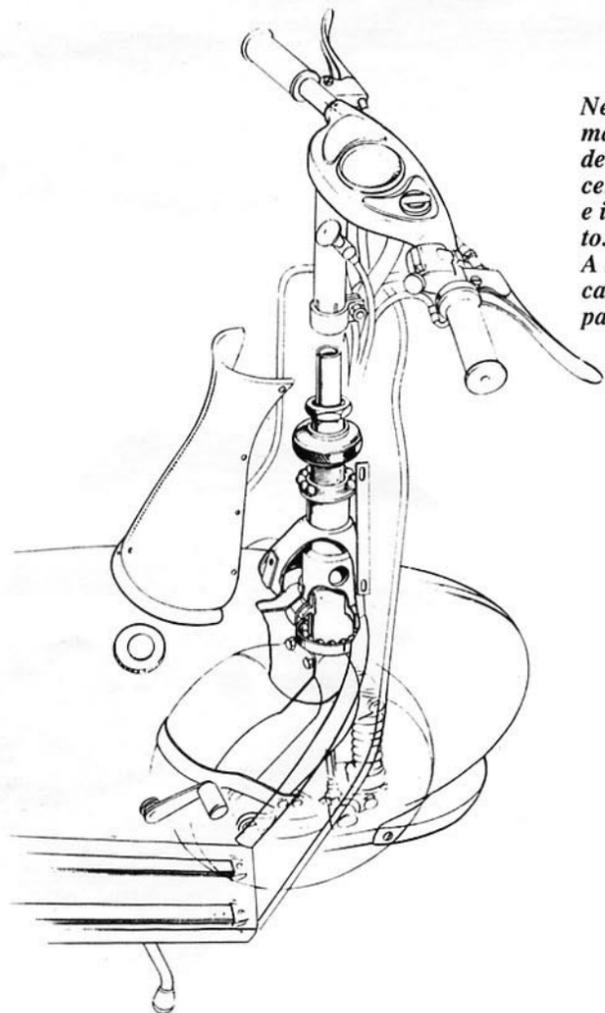
Il cambio non è molto preciso ma si sa, l'età... e alla strepitosa velocità di circa 40 km all'ora ci lasciamo prendere dal fascino di questo piccolo Lord percorrendo sinuose strade di campagna, estasiati dalla silenziosità del suo motore e dalla maneggevolezza insolita, data la scarsa inclinazione della forcella. Il nostro scooter ha una cilindrata di 125 cc e potrebbe raggiungere una velocità di oltre 70 km all'ora, ma non ci azzardiamo oltre i 50; comunque il motore gira bene e la sua posizione centrale dà al veicolo un assetto neutro senza sbilanciare la guida; le sospensioni poi, a braccio oscillante anteriormente e a carter oscillante con ammortizzatore in posizione orizzontale posteriormente, sono morbide e piacevoli.

Purtroppo un bel gioco dura poco ed è già giunta l'ora di rientrare alla base: il proprietario già freme nel vederci "spremere" il suo prezioso giocattolo; cerchiamo quindi il cavalletto, che però non c'è, scomparso completamente sotto le pedane: è impossibile farlo scendere, a meno di rovistare con le mani sotto le stesse e tirarlo giù a forza. Ma ecco che, a questo punto, scopriamo una piccola chicca del Piatti: sul cruscotto c'è un piccolo pomello che, tirato, aziona un cavo metallico collegato al cavalletto, che delicatamente scende dal suo alloggiamento. Un altro particolare che



Nel disegno qui sopra, il manubrio con i particolari del contachilometri centrale, commutatore luci e il pomello per il cavalletto.

A sinistra, lo spaccato del canotto dello sterzo con i particolari a vista



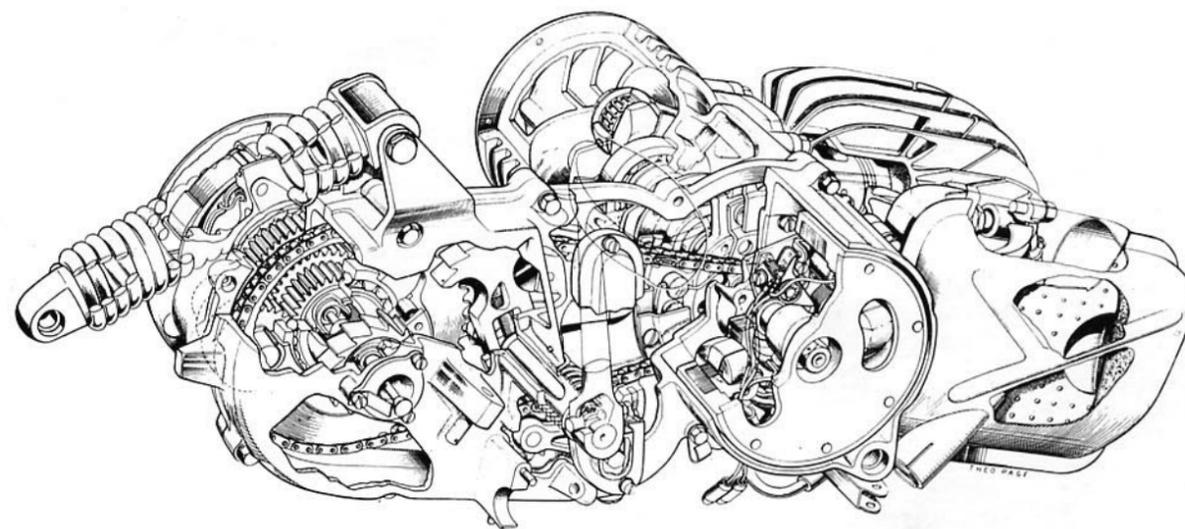
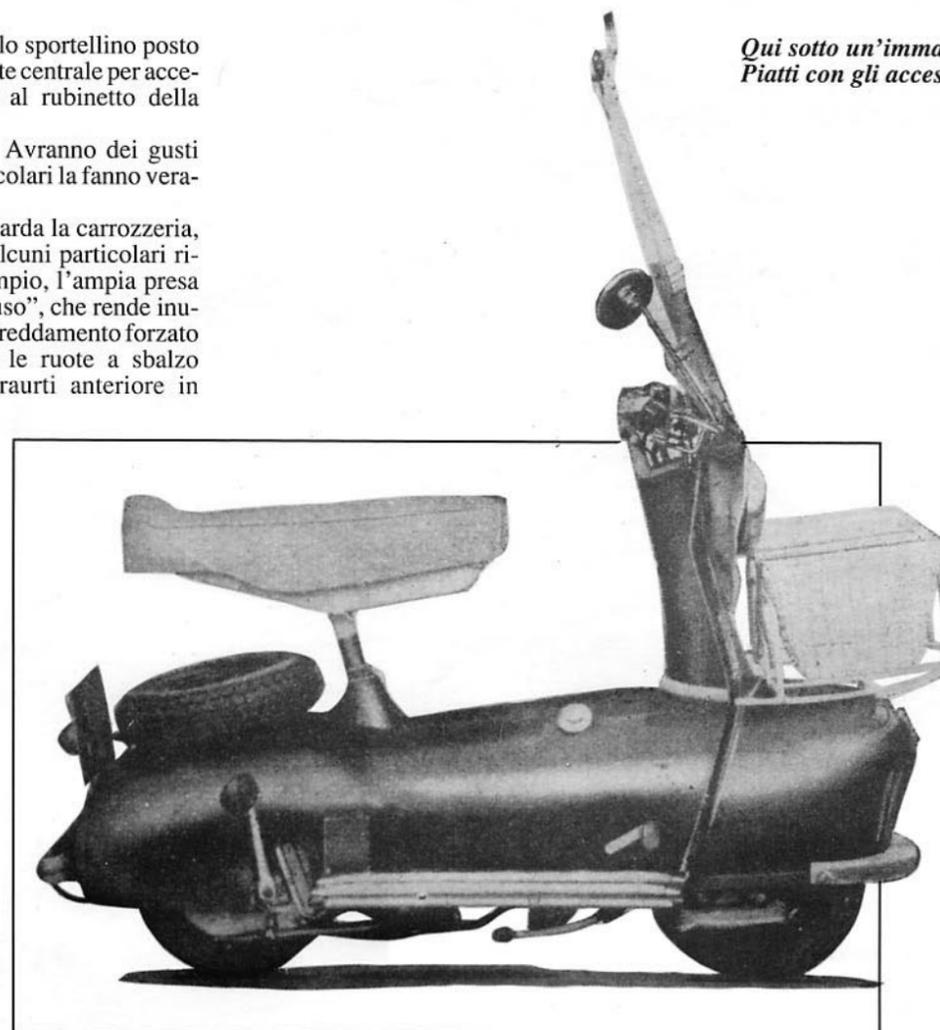
abbiamo apprezzato e lo sportellino posto sul lato sinistro del ponte centrale per accedere al carburatore e al rubinetto della miscela.

Questi inglesi! Avranno dei gusti discutibili ma nei particolari la fanno veramente da leoni!

Per quanto riguarda la carrozzeria, è interessante notare alcuni particolari risolutivi, quali, ad esempio, l'ampia presa d'aria ricavata nel "muso", che rende inutile la ventola per il raffreddamento forzato del motore, e inoltre le ruote a sbalzo intercambiabili, il paraurti anteriore in gomma, piccolo e carino quanto inutile, e la serie di accessori dedicati come, ad esempio, il cestino e il parabrezza.

Dal punto di vista meccanico il Piatti S.125 è dotato di un motore monocilindrico 2 tempi orizzontale fronte marcia con cilindro in lega leggera e pistone a tre segmenti, il primo dei quali cromato; il rapporto di compressione di 7,2:1 permette una ragguardevole potenza di 5,1 cv a 4950 giri, il che consentiva di marciare, senza pretese di spunto, in terza ad una velocità di appena 20 km all'ora.

Qui sotto un'immagine d'epoca del Piatti con gli accessori montati



Nel disegno qui sopra, spaccato del motore completo

Piatti scooter

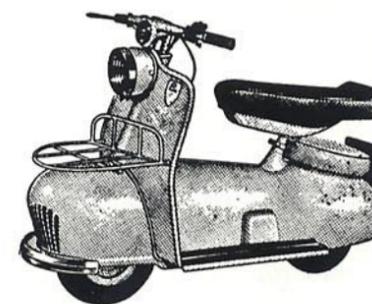
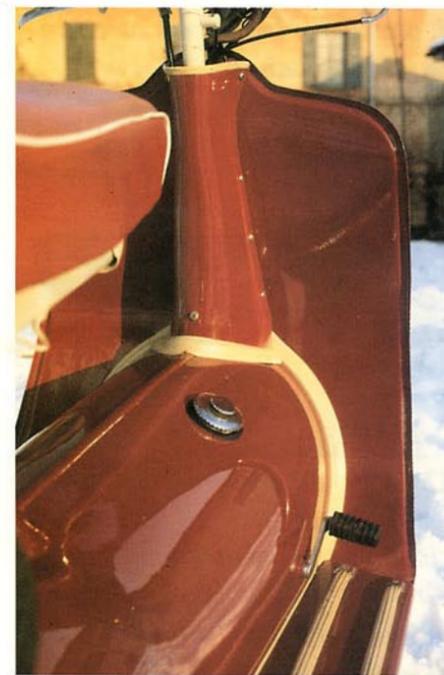
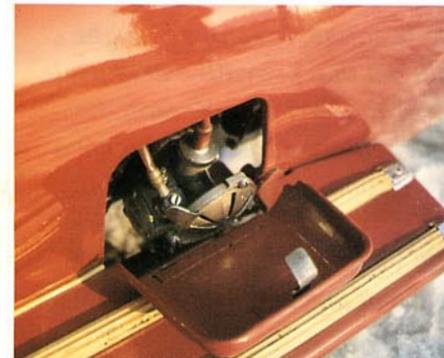
Nella nostra piccola ma eccitante prova il Piatti ci ha dato la dimostrazione di essere ancora in piena forma nonostante gli anni che si porta... sulla sella. Chissà, se la produzione e la ricerca tecnologica fossero continuate, oggi sarebbe forse stato possibile vedere qualcuno di questi scooter, naturalmente con look aggiornato, sfrecciare sulle nostre strade. Ma forse è meglio così, è giusto che il Piatti rimanga, nella sua aurea nicchia, a testimonianza di un'epoca che molto ha significato per il mondo delle due ruote in termini di "rinascita" e che ha contribuito forse, nel suo piccolo, a quell'evoluzione tecnologica che oggi conosciamo.



Nella foto sotto, vista del cruscotto, a lato il Piatti visto posteriormente: da notare la posizione della pedivella di messa in moto e l'aggancio alla carrozzeria della sospensione posteriore.



Nella pagina a destra, in alto, particolare dello sportellino di accesso al carburatore. Sotto, vista del ponte centrale con il tappo del serbatoio e il pedale del freno posteriore.



CARATTERISTICHE TECNICHE PIATTI S.125

Motore	
Cilindrata	125 cc
Alesaggio e corsa	51 x 61
Compressione	7,2:1
Alimentazione	Miscela
Carburatore	Amal Monobloc 363/3 con filtro aria e regolatore
Accensione	A volano magnete 6 volt Wico-Pacy o Filso
Trasmissione	A catena interna con tendicateni regolabile dall'esterno e parastrappi
	Cambio a tre velocità con ingranaggi sempre in presa interno al carter motore
Frizione	Monodisco in bagno d'olio calettata direttamente sull'albero motore
Raffreddamento	Mediante la presa d'aria nel parafrangente anteriore
Impianto elettrico	6 volt con batteria a secco
Sospensioni e ruote	
Anteriore	Monobraccio oscillante controllato da una molla elicoidale
Posteriore	A carter oscillante controllato da un ammortizzatore in posizione orizzontale con molla elicoidale in tensione e precarico regolabile a tre posizioni
Ruote	In lamiera stampata montate a sbalzo e intercambiabili
Freni	Entrambi a tamburo
Carrozzeria	
Scocca	In lamiera portante con scudo e pedane fissate alla costola centrale di grandi dimensioni
Sella	Biposto regolabile in altezza con escursione di 20 cm
Serbatoio	Capacità di 7,5 litri con accesso dal tappo sulla costola centrale
Prestazioni	
Potenza max	5,1 cv a 4.950 giri/min.
Velocità max	78 km/h
Consumo	2 litri per 100 km

The Dream of Colour

Scooter Magazine vi invita a conoscere le più belle, fantasiose e ingegnose elaborazioni fatte agli scooter. Le esamineremo nei dettagli e faremo conoscenza con i loro estrosi proprietari, che spesso hanno realizzato le loro creature con enormi sacrifici e tante ore di lavoro, magari affidando ad altrettanto bravi artigiani lavori sul motore o sulla carrozzeria. Anche questo fa parte del mondo degli scooter e siamo convinti che anche questa sfaccettatura vi riserverà innumerevoli e piacevoli sorprese. In questo numero facciamo conoscenza con lo scooter denominato "The Dream of Colour": la scheda la trovate a pag.37.





Nella foto a destra si possono notare i particolari cromati del motore e della carrozzeria. Le pedane posteriori sono state tagliate; notevole il lavoro di cromatura



A sinistra, vista del motore con in primo piano il carburatore Amal 34 e la marmitta PM Tuning. Si intravede il cilindro con la cuffia di raffreddamento modificata. Perfetta la cromatura sul carter motore in alluminio



Sopra, Marcello Colombo, il proprietario di questa "Dream Of Colour", in sella alla sua creazione

The Dream of Colour

Nome dello scooter: The Dream of Colour

Modello: Lambretta GP 225 TS1

Anno d'acquisto: 1984

Modello telaio: Standard (metà TV 175, metà GP 200) con pannelli tagliati

Particolari motore: Accensione elettronica AF-TS1 225 - set molle frizione RD 350 Racing

Carburatore: Amal 34

Scarico: PM Tuning

Altri dettagli: "Una marea!"

Velocità massima: Oltre 135 km/h

Velocità di crociera: 120-130 km/h

LA TRASFORMAZIONE

"Ho curato personalmente la trasformazione del mio scooter, facendo realizzare le incisioni e le cromature a Milano, da R. Agius e Rizzo. Particolari extra sono la sella Ancillotti e il portapacchi posteriore. Il momento più difficile è stato quando ho dovuto saldare metà telaio 175 TV a metà telaio GP 200. Per la trasformazione ho speso 25.000 corone (poco più di 5 milioni di lire), ma ho avuto grandi soddisfazioni, come quando sono stato invitato ad uno show televisivo in Svezia con la mia Lambretta. Al momento devo ancora risolvere qualche problema di carburazione e completare le decorazioni."

IL PROPRIETARIO

Nome: Marcello Colombo

Anni: 26

Città: Stoccolma (Svezia)

Lavoro: Tecnico aeronautico

Club: Stockholm Crusaders (Svezia) - Lambretta Club d'Italia - Royal Foxes S.C. (Italia)

Il primo scooter: Lambretta 150 LI, 12 anni fa

Il modello preferito: DL (GP) - A- TV 200 sempre Lambretta

Altri scooter attualmente posseduti: 9 Lambretta

Rally preferito: Australia, gennaio 1990

Raduno preferito: Paullo 1990 (Milano)

Musica preferita: Northern Soul e Ska

*Scoter
Restauri*

Lambretta 200 X Special:

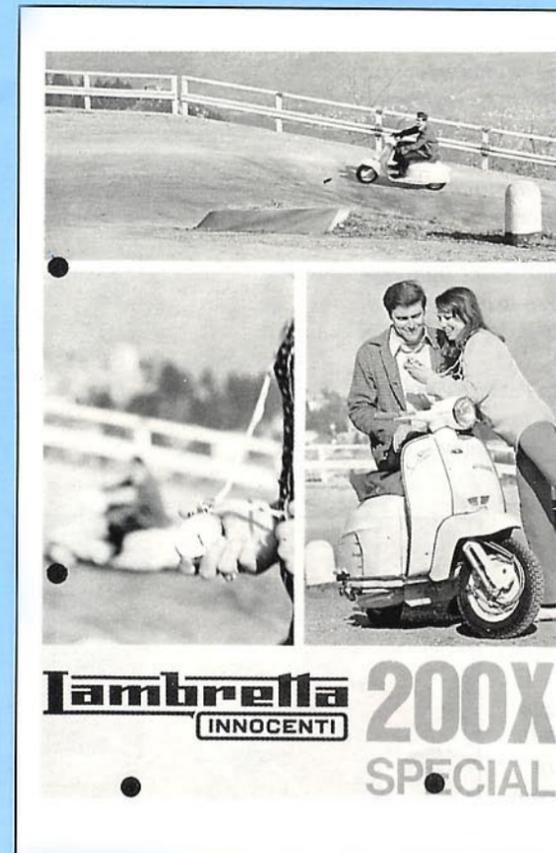
Una neonata di 24 anni

La 200 X nasce nella seconda metà degli anni Sessanta e subito incontra il favore del pubblico peraltro ridotto rispetto agli anni d'oro della grande casa milanese.

Il modello di questa pagina appartiene a Vincenzo Vasciaveo, un ventisettenne collezionista milanese che dopo un recente lavoro di restauro non disdegna di impiegare abitualmente il suo mezzo traendone grande soddisfazione e l'ammirazione di molti appassionati e non, conquistati dallo stile un po' "retro" di questo scooter. Riverniciato nel bianco originale, è il risultato di un ottimo lavoro "made by myself" che rivede circolare per le strade questo scooter da appena 3 mesi.

I particolari in alluminio, come leve e fregi, erano in realtà solo lucidate e non cromate, ma la bellezza e precisione del risultato finale meritano comunque una menzione e uno spazio sulla nostra rivista. Di seguito pubblichiamo i dati tecnici di questo scooter insieme ad alcune immagini tratte dalle pubblicità della Innocenti relative al periodo di lancio commerciale della Lambretta 200 X Special.

*Nella foto sotto,
dietro la Lambretta
200 X Special,
fotografata in primo
piano, una
Lambretta LI 125
3a serie, anch'essa
fresca di restauro*



Qui sopra l'immagine pubblicitaria della Innocenti, che reclamizzava la Lambretta 200 X Special. Nelle altre foto il proprietario con il modello restaurato

Dati tecnici

Modello:	200 X Special
Anno:	1967
Motore Tipo:	Centrale 2 tempi con cilindro orizzontale fronte marcia.
Raffreddamento:	Ad aria forzata.
Cambio:	4 marce con ingranaggi sempre in presa in bagno d'olio.
Frizione:	A dischi multipli in bagno d'olio.
Trasmissione:	A catena duplex in bagno d'olio interna al carter motore.
Impianto elettrico:	6 Volt a volano magnete e batteria.
Ruote e sospensioni:	
Pneumatici:	3.50 X 10
Sospensione ant.:	A molle elicoidali interne alla forcella con ammortizzatori montati esternamente.
Sospensione post.:	A motore oscillante con molla elicoidale a doppia azione e ammortizzatore.
Freno anteriore:	A disco interno ad azione meccanica.
Freno posteriore:	A tamburo.

Albo d'oro: Vittorio Tessera

Alla periferia di Milano vive e lavora un uomo che ha fatto dello scooter d'epoca un oggetto di culto. Siamo andati a fargli visita in mezzo alle sue "creature".

A cura di Stefano Barattini

Se parliamo di scooter, e particolarmente di scooter d'epoca, non possiamo tralasciare i personaggi che orbitano attorno a questo mondo: uomini che sanno andare alla ricerca di mezzi ridotti in pessime condizioni che poi, con infinita pazienza, ricostruiscono pezzo per pezzo, riportandoli infine ad essere identici a com'erano quando sono usciti dalla fabbrica.

Uno di questi personaggi è senza dubbio Vittorio Tessera: si

deve in gran parte a lui se oggi l'interesse verso gli scooter d'epoca è cresciuto e non si limita più alle poche marche conosciute e, in un certo senso, scontate. Nonostante la sua passione per la Lambretta, infatti, Vittorio ha riportato in vita anche modelli e marche sconosciute ai più, stimolando così l'interesse degli appassionati verso la riscoperta di altri modelli nascosti dalle nebbie del tempo.

La storia di Vittorio Tessera comincia nel 1977, quando, in un piccolo box, riparava tutto quello che poteva, dalle moto ai ciclomotori agli scooter, e perfino le falciatrici. La passione per la moto è un'eredità di famiglia, dato che lo zio di Vittorio correva nella categoria 250 cc. Il vero interesse per la

Lambretta comincia però nel 1980, dettato unicamente dal gusto delle forme e dalla notorietà della marca. È in questo periodo che Tessera apre a Rodano, alla periferia est di Milano, una piccola officina ricavata in una cascina, e qui comincia a raccogliere tutta la documentazione sui modelli costruiti dalla Casa milanese. I suoi primi "capolavori" sono una Lambretta del 1955, modello "D", riportata in vita con la precisione e la pignoleria che ancora oggi contraddistingue i suoi lavori, e una rara "A", il primo modello nato dalle officine Innocenti, dotata di sidecar.

A distanza di dieci anni l'officina si è ingrandita e il numero degli scooter della sua collezione è cresciuto, includendo anche alcuni autentici pezzi rari, ma Vittorio è rimasto lo stesso di un tempo,



senza aver perso niente dell'entusiasmo degli inizi. Ma qual'è la situazione attuale del mercato degli scooter d'epoca? È questa la prima domanda che abbiamo rivolto a Vittorio Tessler nel corso del nostro incontro.

"Anche oggi, nonostante i grandi progressi rispetto a qualche anno fa, non esiste un vero e proprio mercato" dice Vittorio. "Esistono alcune fiere dell'usato, ma, non essendoci alle spalle una vera cultura, è facile per i meno esperti essere imbrogliati e spinti all'acquisto di pezzi falsificati o autentici ma con prezzi improponibili." I mercatini dell'usato sono quindi inaffidabili? "No. I mercatini e le mostre-scambio sono il passaggio obbligato per chi si avvicina alle moto d'epoca, e quindi anche agli scooter: si possono trovare modelli rari, documentazione originale e altri particolari (poster, insegne dei concessionari, spille ecc.) che aiutano a superare la concezione di scooter d'epoca fine a se stesso per farci conoscere tutta la società e il periodo che hanno espresso quel modello. Voglio solo dire che occorre stare molto attenti."

Certamente non è facile imbrogliare Vittorio Tessler: la sua esperienza in questo campo è difficilmente superabile, e gli permette di riconoscere come pochi altri un modello originale da uno artefatto. Per chi si avvicina a questo avvincente mondo, tuttavia, le cose sono più difficili. Abbiamo allora chiesto a Vittorio un piccolo manuale per l'aspirante collezionista di scooter d'epoca.

"Prima di tutto lo scooter deve piacere, deve suscitare interesse al primo impatto, indipendentemente dalla marca o dal modello. Molti acquistano uno scooter perché il padre o il nonno ne avevano uno uguale, ma è comunque necessario documentarsi per non andare incontro a brutte sorprese. Inoltre è sbagliato pensare allo scooter d'epoca come ad un pezzo da collezione raro, da tenere esposto come in un museo: uno scooter è stato costruito per viaggiare, quindi deve essere usato, anche se con una certa cura e delicatezza."

Soprattutto, e questo Tessler ci tiene in modo particolare a sottolinearlo, quella per lo scooter d'epoca deve essere una passione e non una moda. "Oggi c'è un grande ritorno agli anni Cinquanta e Sessanta," dice Vittorio, "e tutti cercano oggetti che rappresentino quel periodo. Lo scooter, in questo senso, è il vero simbolo del boom economico di quel tempo, la via di mezzo tra la

moto e l'automobile, accessibile anche a chi non poteva permettersi di passare alle quattro ruote. Chi acquista uno scooter d'epoca solo perché gli anni Sessanta sono di moda lo rivenderà tra qualche anno dopo averlo tenuto fermo, proprio come in un museo, come dicevo prima."

Siamo quindi al punto in cui il nostro neoappassionato ha trovato o acquistato il modello di proprio gusto. La cosa migliore è ovviamente affidarsi a Vittorio Tessler, ma nel caso si voglia fare da soli come si può imparare il mestiere di restauratore e come si possono mettere le mani su un motore che ormai nessuno ripara più, e quindi senza un aiuto da terzi?

"La cosa principale è la documentazione" insiste Tessler: "bisogna sapere come le parti venivano montate dalla fabbrica,

conoscere i codici colori esatti, i particolari da cromare o nichelare (spesso si usava il nichel perché era più economico del cromo). Ci vuole anche molta pazienza: io ho passato molte giornate a capire se il motore delle prime Lambretta era verniciato a parti separate e poi montato oppure se veniva assemblato prima.

L'esperienza si acquisisce comunque solo sul campo, sbagliando e riprovando fino al momento in cui tutto quadra alla perfezione: sono molto utili i manuali di officina,

che la Casa dava in dotazione ai meccanici autorizzati, e i cataloghi delle parti di ricambio. Con questi due volumetti si riesce ad avere un'idea di come è composto lo scooter e di come deve essere smontato e rimontato. A volte poi è indispensabile un pizzico di fortuna."

Un aiuto importante nell'opera di documentazione, la cui importanza Vittorio non manca mai di sottolineare, può venire dalle associazioni di appassionati. Tessler è molto attivo anche in questo senso: nel 1981 fu infatti tra i fondatori, con l'amico Mimmo Pontillo, del club "Amici del Vecchio Scooter". I tempi probabilmente non erano ancora maturi, e l'attività del club si esaurì poco dopo. Intanto, però, l'interesse e la curiosità verso i vecchi scooter si allargano a macchia d'olio, fino a quando, nel gennaio 1989, nasce il "Lambretta Club d'Italia", per rinnovare la gloria di un'epoca segnata dal celebre scooter milanese, finita per mano della stessa Innocenti, più interessata alle quattro che alle due ruote. Oggi il nuovo Club conta più di cento iscritti, con



succursali a Bologna e in Puglia: l'officina di Vittorio è diventata un centro di ritrovo fisso per chi ha scelto di dedicarsi alla passione degli scooter d'epoca.

Il Lambretta Club, grazie anche all'impegno di Vittorio e del suo gruppo di amici, sta recuperando dai magazzini della Innocenti alcuni pezzi unici al mondo, dai prototipi dello scooter bicilindrico al riscio, destinato al mercato orientale e mai entrato in produzione effettiva, fino alla splendida 250 cc con motore a V che partecipò alle più importanti competizioni dell'epoca, oltre a una documentazione senza pari, comprendente anche i progetti originali disegnati a mano. Deve invece essere ancora recuperata la Lambretta d'oro realizzata appositamente per l'attrice Jane Mansfield quale tributo per una campagna pubblicitaria e mai consegnata a causa della tragica morte di lei.

In attesa di esplorare a fondo i magazzini Innocenti Vittorio Tessler continua a restaurare scooter, forte di un'esperienza acquisita nel tempo e sempre rinnovata. La sua opera è fondamentale per far sì che un grande patrimonio storico, come lo scooter italiano ed europeo, non vada perduto. Grazie, Vittorio.