IL SALONE DI PARIGI E GLI ORIENTAMENTI FRANCESI

MOTOCICLISMO

ANNO 42 - N. 42
20 OTTOBRE 1956

SETTIMANALE
LIRE 120
Sped. in A. Post. Gr. 2

OLDTIMERWORKSHOP.COM

OLDTIMERWORKSHOP.COM

AGUSTA

LA MOTOLEGGERA CAMPIONE DEL MONDO

UNA CONTRO TUTTI

combattendo contemporaneamente in 4 cilindrate la

M.V. CONQUISTA

nel 1956

3 Campionati del Mondo di Marca
classi 125 cc. - 250 cc. - 500 cc.

3 Campionati del Mondo Conduttori
classi 125 cc. - 250 cc. - 500 cc.

Totale **6** CAMPIONATI DEL MONDO

che dimostrano in maniera inconfutabile la superiorità assoluta del prodotti

M.V. nel mondo

Olio MOBILOIL MOBILGAS

Catene BEGINA EXTRA

MECCANICA VERGHERA - AGUSTA
GALLARATE

Telefoni: 21.767 - 21.768 - 21.409
Telegrammi: EMMEVI - GALLARATE

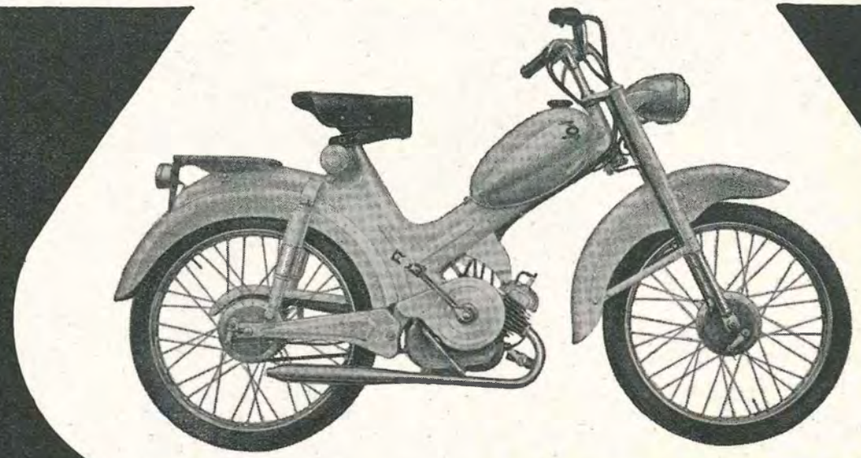
Jackie Pilloud
reginetta di bellezza
stella del cinema italiano,
tra sei mesi a Hollywood

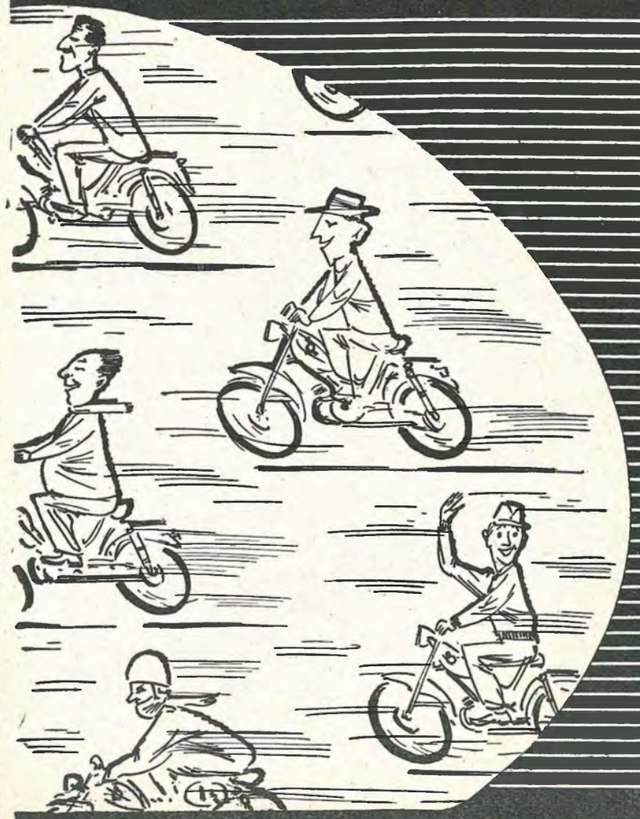
OLDTIMERWORKSHOP.COM

SUPERPAPERINO 49 LUSSO

SHELLINA con I.C.A.

Gomme PIRELLI





trasmissione monocatena
cambio a 3 marce
MOTORE **IMN** 2 TEMPI

CILINDRATA . . . . . 49 cc.
CAMBIO a 3 marce con preselettore
AVVIAMENTO DA FERMO
POTENZA a 4500 giri . . HP 1,8
VELOCITÀ . . . . . 55 Km/h
CONSUMO norme Cuna 1 lt. - 70 Km.
PENDENZA max superabile . 18%
AUTONOMIA . . . . 350 Km.

LODGE SPARKING PLUGS

L. 82.500

LARGHE RATEAZIONI

INDUSTRIA MECCANICA NAPOLETANA - BAIA · NAPOLI

OLDTIMERWORKSHOP.COM

I
INA
A

Cuscinetti a rullini
Gabbie a rullini
Bussole a rullini

Nel nostro catalogo generale **56** sono illustrati tutti i tipi di normale costruzione.

Numerosi esempi di applicazione si trovano nel manuale **"INA„** (o nello speciale opuscolo trilingue).

A completamento della vostra biblioteca tecnica vogliate richiedere le pubblicazioni predette.

INDUSTRIEWERK SCHAEFFLER
Fabbrica cuscinetti a rullini "INA„
Herzogenaurach b / Nuernberg
Tel.: 444 - Teleg. SCHAEFFLERWERK - Telescrivente 06 2191

Rappresentante Generale per l'Italia:
Dott. Ing. ATTILIO GARZA
Via Sabaudia, 8 - MILANO - Telefono N. 278.062

PIAGGIO

S. A. R. P. I.

PRESSO LA FILIALE DI MILANO

GRATTACIELO DI CORSO SEMPIONE, 43 - TELEFONO 932.686

TROVERETE PER LA VOSTRA "VESPA" UNA PERFETTA ASSISTENZA ED UN ECONOMICO SERVIZIO DI RIPARAZIONI

Vespa SERVIZIO

LA DITTA

RODOLFO GALIMBERTI

da 25 anni fabbrica le migliori trasmissioni per comandi moto-cicli-scooters

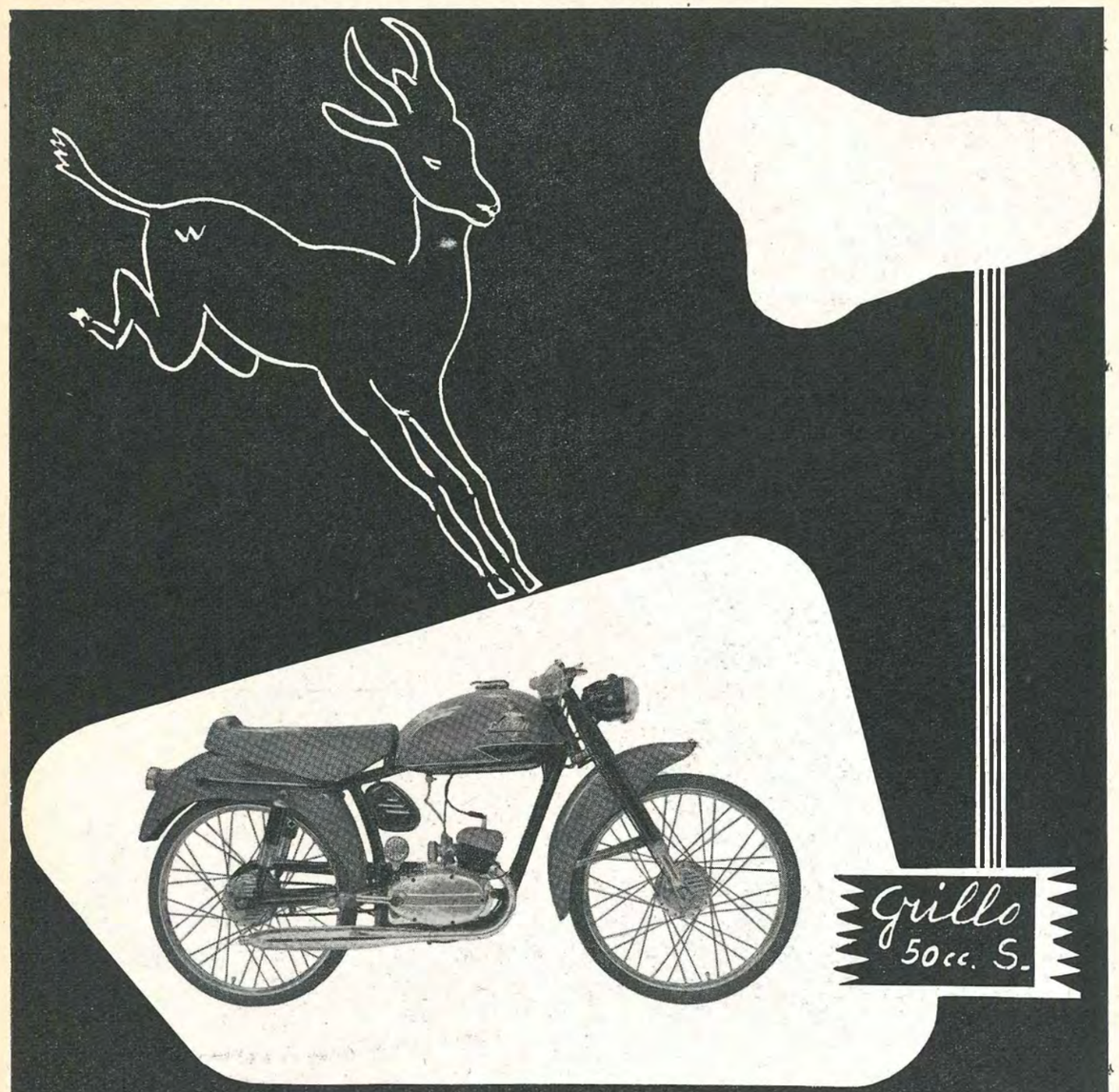
Affidatevi all'esperienza!

Le guaine GALIMBERTI sono "meglio di un'assicurazione sulla vita"

••

ESPORTAZIONE IN TUTTO IL MONDO

Ditta **RODOLFO GALIMBERTI - MILANO** - VIA MALOIA 8 - Tel. 694.775



Moto GITAN

OFFICINE
GINO TANSINI
CAORSO T. 93

OLDTIMERWORKSHOP.COM

Vespa 125

4,5 CV, velocità 70 Km/h, consumo 2 litri per 100 Km. Pratica ed economica - Soddisfa le esigenze di ogni classe di utenti.

L. 128.000

Vespa 150

5,5 CV, velocità 80 Km/h, consumo 2,2 litri per 100 Km. Confortevole e sicura - Adatta per il turismo a grande raggio

L. 148.000

Vespa G.S. 150

8 CV, velocità 100 Km/h, consumo 3 litri per 100 Km. Lo scooter potente e veloce preferito dagli sportivi

L. 178.000

PIAGGIO

OLDTIMERWORKSHOP.COM

LETTERE AL DIRETTORE

Riaffiora un interessante argomento già trattato nella scorsa primavera: motopesanti o motoleggere? Intanto le statistiche avvertono che lo sviluppo dei motoveicoli precede alla maniera dei gamberi!

Mondovì, li 8 ottobre 1956

Caro signor Magnani,

Su « Moto Revue » n. 1307 da me acquistata ad Ajaccio il mese scorso si legge:... Nelle grosse cilindrate, c'est fini, terminé. La sola 500 francese costruita non incontra più essendo attualmente superata sul piano tecnico. Così tutta una clientela, la più sicura, la più fedele *perchè composta da motociclisti per « vocazione » è completamente abbandonata alle macchine d'importazione.*

... Non è possibile che i soli ciclomotori possano far vivere i costruttori di motocicli... Signori costruttori, è tempo di aprire gli occhi: è tempo delle grandi decisioni. Occorre fare del nuovo...».

Circa i risultati di un referendum sulle BSA 500 e 650 cc. si legge fra l'altro, per quanto riguarda il consumo: « ciò prova una volta di più che grossa cilindrata non è sinonimo di forte consumo ».

I miei commenti, di vecchio ed appassionato motociclista per « vocazione » penso li immagini, ma ci terrei che, al riguardo, ne facesse qualcuno Lei sulla rivista « Motociclismo » nella quale, essendo purtroppo solo quasi più alle prese con pseudo motociclette, ben poco di interessante si può leggere ancora per noi vecchi e veri motociclisti.

Mal comune mezzo gaudio?

Distinti e cordiali saluti.

LODOVICO SERVETTI

I lettori di buona memoria non è escluso ricordino un dibattito abbastanza vivace svoltosi in questa stessa rubrica nella scorsa primavera e provocato da due rappresentanti della categoria che, tanto per intenderci alla svelta, definirò « motopesantisti ». Quest'ultimo vocabolo è orrendo ma chiaro, perciò lo uso senza scrupoli.

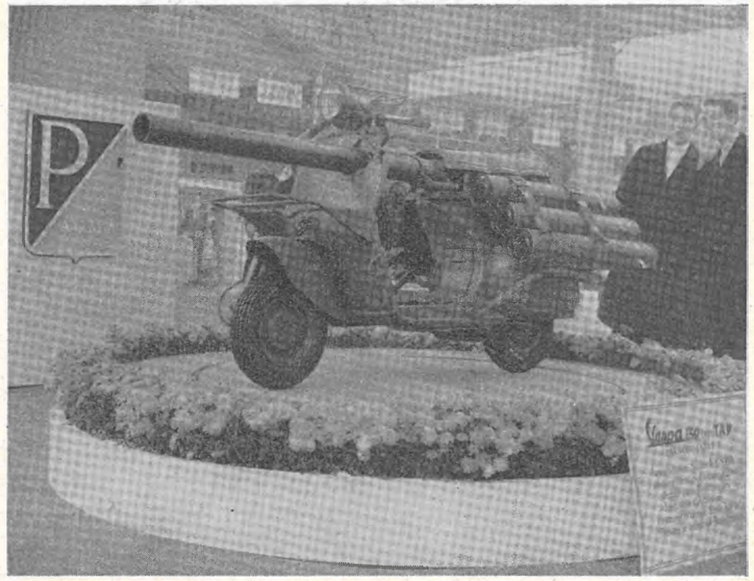
Il dibattito fu aperto dal signor Franco Ambrosi di Treviso la lettera del quale comparve nel Numero 8 di *Motociclismo* 25 febbraio '56, pagina 5. Nel successivo N. 10, pagina 7, una lettera indirizzatami dal dottor Lodovico Servetti di Mondovì che interloquiva sul medesimo argomento e che è l'autore della lettera alla quale mi accingo a rispondere.

Il dott. Servetti, oltre ad essere un molto apprezzato medico chirurgo fu sempre ed è più che mai « motopesantista » ad oltranza e lo dimostra in questo nuovo suo scritto nel quale, prendendo lo spunto da quanto ebbe occasione di leggere sulla rivista francese *Moto Revue* torna sull'argomento che gli sta a cuore lasciando a me l'incombenza di immaginare i suoi commenti e di farne qualcuno per conto mio sulla rivista *Motociclismo* la quale, secondo lui, avrebbe ben poco di interessante per i vecchi e veri motociclisti.

Il dott. Servetti è troppo buon amico della rivista *Motociclismo* e mio per non sentirmi obbligato a riprendere con lui (e conseguentemente con tutti i benevoli lettori) la conversazione pro e con-

---

LA VESPA COL "BAZOOKA„



Avevamo già presentato a suo tempo la Vespa 150 fornita di cannone lanciarazzi (« bazooka ») preparata dall'A.C.M.A. per l'esercito francese. Ecco ora l'edizione definitiva di questa macchina, col cannone e sei razzi di scorta. Questa Vespa è paracadutabile e difatti si notano le varie modifiche apportate per lo scopo. Una Vespa del genere andrebbe bene negli ingorghi del traffico: un colpo di cannone e.., voilà, piazza pulita!

tro le grosse cilindrate interrotta sette mesi or sono. Eravamo, allora, all'inizio della primavera mentre si compie proprio oggi il primo mese d'autunno: sette mesi sono troppo pochi per aver determinato un cambiamento di situazione idoneo a comprovare che la tesi dei «motopesantisti», abbia trionfato su quella da me sostenuta la quale, però, era tutt'altro che contraria alle grosse cilindate ma si limitava soltanto a fornire una pura e semplice constatazione di quei fatti che tuttora esistono e che sono i seguenti: eccellentissime appaiono le motociclette di grossa cilindrata (dal mezzo litro in su) preferite dai vecchi e veri motociclisti tipo dott. Servetti, ma le grandi masse che si avvalgono del motoveicolo la pensano in modo diverso e non si può dire che abbiamo tutti i torti anche perchè dalla loro parte sta quel progresso tecnico-costruttivo che consente persino alle biciclette a motore di superare i sessanta all'ora e che, commercialmente parlando, fa marciare le 200 cc. a velocità poco al di sotto di quelle di cilindrata doppia.

Il dott. Servetti pone una volta ancora in rilievo l'elemento consumo ed afferma che «grossa cilindrata non è sinonimo di forte consumo». Non esito un istante a dichiararmi d'accordo con lui e aggiungo al suo concetto la constatazione che ci viene dal settore automobilistico, specialmente statunitense, il quale col buon proposito di ottenere minor consumo continua ad accrescere le cilindrate arrivando anche ai quattro e più litri ed equipaggiando fior di vetture turistiche con motori di 300-400 cavalli. In Italia l'autovettura oggi preferita dalle masse è la 600 così come prima era la Topolino detta anche 500 e come sarà domani la 400 che non è escluso possa avere anche quattro posti.

Sempre a proposito di «motopesanti» sono in grado di far conoscere al dott. Servetti e ai lettori alcuni interessanti dati.

Durante i primi sei mesi del 1956 in Italia sono state immatricolate:

N. 83.526 motoleggere fino a 125 cc.
N. 62.627 motocicli fino a 200 cc.
N. 52.831 ciclomotori fino a 50 cc.
N. 2.316 motocicli oltre 200 cc.

Come vede, caro dott. Servetti, il «motopesantismo» non dà troppo da lavorare alla nostra industria: in sei mesi 2,316 macchine delle quali alcune centinaia di produzione estera e notevole quantità inferiori certamente ai 250 cc. La categoria dei *vecchi e veri motociclisti* della quale il dott. Servetti è autorevole e battagliero portavoce si assottiglia sempre più la qual cosa può in certo senso giustificare quell' orientamento della rivista *Motociclismo* che, secondo lui, diviene sempre meno interessante per i vecchi e veri motociclisti anche se, per contrapposto, dovrebbe renderla sempre più interessante ai giovani e — più o meno veri — motociclisti che sono non solo la gran maggioranza ma la quasi totalità degli utenti.

Ad ogni buon conto il dott. Servetti può consolarsi pensando che la tendenza verso le maggiori cilindrate c'è anche in Italia. Le 62.127 motociclette di oltre 200 cc. immatricolate nel primo semestre del corrente anno rappresentano altrettante unità tolte alle motoleggere, perciò il desiderio di andare su con le cilindrate esiste e nessuno può negarlo.

Purtroppo non si può nemmeno negare il fatto secondo cui in Italia l'incremento motociclistico, quantitativamente parlando, procede alla maniera dei gamberi ossia invece di andare avanti va indietro. Valgano anche qui le cifre a dimostrarlo.

Nel 1955 le motoleggere immatricolate nel primo semestre furono 100.220 contro le 83.526 di quest'anno; le motociclette fino a 200 passarono da 72.367 del 1955 alle 62,627 di quest'anno; i ciclomotori da 60.902 passarono a 52.831 e le motopesanti, cioè le superiori ai 200 cc. passarono da 2.777 a 2.316.

Come il dott. Servetti vede le cilindrate crebbero ma le quantità diminuirono e la realtà attuale, in Italia, è la seguente:

Motoveicoli per trasporto persone:
Anno 1955 . . . . . N. 236.266
Anno 1956 . . . . . » 201.300

Diminuzione in soli sei mesi: N. 34.966

Per poco che si continui con questo ritmo andremo a finire ai quantitativi anteguerra '40-'45 quando la produzione annua della nostra industria si aggirava sulle 15.000 unità e la circolazione anzichè esser prossima alla famosa e tanto auspicata quota 300.000 doveva accontentarsi della metà.

Le motoleggere e gli scooter fino 125 cc. ebbero la fortunata sorte di diffondere in Italia la motorizzazione minore il che ha significato e tuttora significa rendere un immenso beneficio di carattere sociale alle masse meno abbienti. Poichè, a quanto si afferma, l'appetito viene mangiando, sorse nei motoleggeristi e scooteristi della prima ora il desiderio di progredire con le cilindrate. L'industria cercò di assecondare tale desiderio e costruì macchine di 150 cc. che a poco a poco arriveranno ai 200 cc. Naturalmente con la cilindrata crebbe anche il prezzo delle macchine e il costo d'uso. Crebbe la spesa ma diminuì il numero degli acquirenti e oggi potrebbe essere già arrivato il momento di esaminare la situazione sulla scorta di un bilancio non ideale ma positivo. Cosa conviene dippiù? Vendere meno macchine a prezzo maggiore, o viceversa?

Io propendo per il viceversa, ma il dott. Servetti la pensa diversamente. Chi è nel giusto? Sarei tentato di affermare che tutt'e due siamo nel giusto, tanto più che io sono tutt'altro che contrario alle motopesanti e il dott. Servetti lo sa benissimo anche perchè glie lo dissi nel mio commento della scorsa primavera. Richiamai, in allora, un mio articolo del 1951 in difesa del motopesantismo e confesso che avrei voluto riprodurre i punti essenziali in questa sede. Purtroppo mi accorgo di aver già scritto più del necessario, la qual cosa mi costringe a far punto ed anche a sacrificare l'altra lettera che avrei voluto, come al solito, far seguire a questa. Lo spazio è sempre un gran tiranno ma l'argomento odierno è troppo interessante per poterlo abbandonare. Riprenderò il discorso in un prossimo Numero, in questa rubrica o in sede di articolo specifico.

*

Il campionato seniores considerato concluso dalla F.M.I.

La Commissione Tecnico Sportiva della F.M.I. si è riunita il 15 ottobre 1956 e PREMESSO: che a seguito della rinuncia da parte del Moto Club Roma di organizzare l'ultima prova del Campionato Seniores già da tempo assegnata a detta società, la C.T.S. nel. la riunione del 30 settembre 1956 concedeva la gara al Moto Club di Genova, su dichiara-

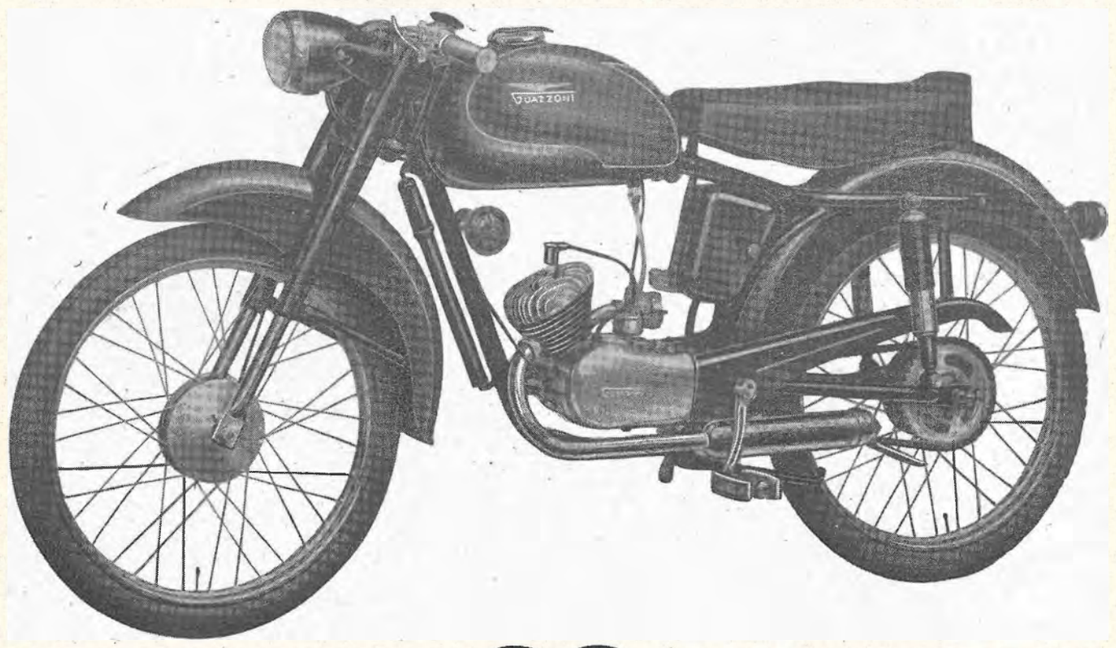
COGNAC
MARTELL
MAISON FONDEE EN 1715 CENT ANS AVANT NAPOLEON

OLDTIMERWORKSHOP.COM

MOTO GUAZZONI continua con successo la vendita del

GUAZZONCINO SPORT

50 cc. - Trasmissione a catena - Cambio due velocità - Velocità 55-60 Km/h.



detentore di ben 22 primati mondiali

(Fra cui la "100 Miglia" alla spettacolosa media di Km. 130 orari)

CARATTERISTICHE GENERALI:

MOTORE 2 tempi
CARTER in un sol blocco con cambio e frizione
CAMBIO 2 velocità comando a mano
ALESAGGIO mm. 40
CORSA mm. 39
ACCENSIONE volano magnetico
FRIZIONE a bagno d'olio
FORCELLA telescopica
SOSPENSIONE posteriore a forcellone oscillante
IMPIANTO faro - fanalino posteriore - clacson

Si esaminano richieste di concessionari per zone ancora libere

Officina Meccanica GUAZZONI - Milano - Viale Sabotino, 1ª - Telefoni 584.688 - 580.155

CATENE FOSSATI — OLIO SHELL X 100 T 2 — GOMME CEAT

Le moto, da una Fiera all'altra

In tutte le Fiere o Mostre che senza interruzione di continuità si succedono in Italia, la industria motociclistica è sempre degnamente rappresentata. In questa colonna, in alto è lo stand della Moto Guzzi alla Fiera del Levante, allestito dalla concessionaria locale, Costantino Feroni. Al centro, lo stand della Morini, sempre alla Fiera di Bari, allestito dalla concessionaria signora Velati in Tomasicchio. In basso, lo stand della Iso alla Fiera di Vicenza, dovuto all'iniziativa dell'agente locale signor Orfeo Faresin.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

zione di ottenuta autorizzazione per il circuito del Lido di Albaro;

PRESO ATTO: che solamente in data 14 ottobre le competenti Autorità Ministeriali hanno negato il permesso di effettuazione della gara in questione;

la C.T.S. in ossequio alla norma contenuta nella circolare del 26 febbraio 1956 parte 3.a articolo 3 che dice: ... omissis ...

« i Campionati saranno ritenuti validi se si effettueranno almeno la metà più una delle gare iscritte in Calendario »...

HA DELIBERATO di ritenere valido il Campionato Seniores sulla base delle 4 gare svoltesi a:

MODENA - il 19 marzo 1956
MONZA - il 6 maggio 1956
FAENZA - il 20 maggio 1956
CESENA - il 17 giugno 1956

Infine la Commissione Tecnico Sportiva su esposto del Presidente del Moto Club di Genova, relativamente al divieto da parte della Commissione Interministeriale di effettuare la quinta prova di Campionato Italiano Categoria Seniores, esprime la sua solidarietà all'azione di protesta intrapresa dal Moto Club di Genova e formula voti affinchè nel 1957 la Città di Genova possa far disputare sul Circuito del Lido la sua tradizionale gara titolata.

In base alla delibera federale di cui al surriportato comunicato, a Campioni Italiani Seniores per le singole classi vengono proclamati: Carlo Ubbiali (*M.V. Agusta*) per la classe 125 con punti 46, e per la classe 250 cc con punti 46.

Tarquinio Provini (*Mondial*) per la classe 175 cc. con punti 46.

Libero Liberati (*Gilera*) per la classe 500 cc. con punti 64 (23+23+18).

Fiori d'arancio

Lunedì 15, nella Chiesa parrocchiale di Cesate, sono stati uniti in matrimonio Rossano Milani — partner del fratello Albino e con lui vittorioso nella gara dei sidecar a Monza — e la signorina Anna Cattaneo. All'ardimentoso giovane e alla sua gentile sposa giungano i voti migliori di durevole felicità.

* * *

Il 17 ottobre, nella Parrocchiale di Parabiago, Pippo Terreni, il giovane figlio del noto fotografo Umberto del quale sta seguento degnamente la carriera professionale di fotoreporter motociclista, ha condotto all'altare la gentile signorina Mariuccia Loro.

Alla giovane coppia giungano i nostri più fervidi voti di ogni bene e felicità.

Notizie del raid Battaglini - Lambretta

Il dott. Cesare Battaglini, che ha recentemente intrapreso il giro del mondo in Lambretta, accompagnato da due desca e l'altra olandese), ai primi di signorine pure in Lambretta (una teottobre è arrivato in India, terminando in tal modo i primi 10.000 chilometri del suo raid.

Purtroppo nel Pakistan la ragazza olandese si è ammalata ed egli ha dovuto lasciarla in un ospedale di Quetta, sperando che si riprenda in breve

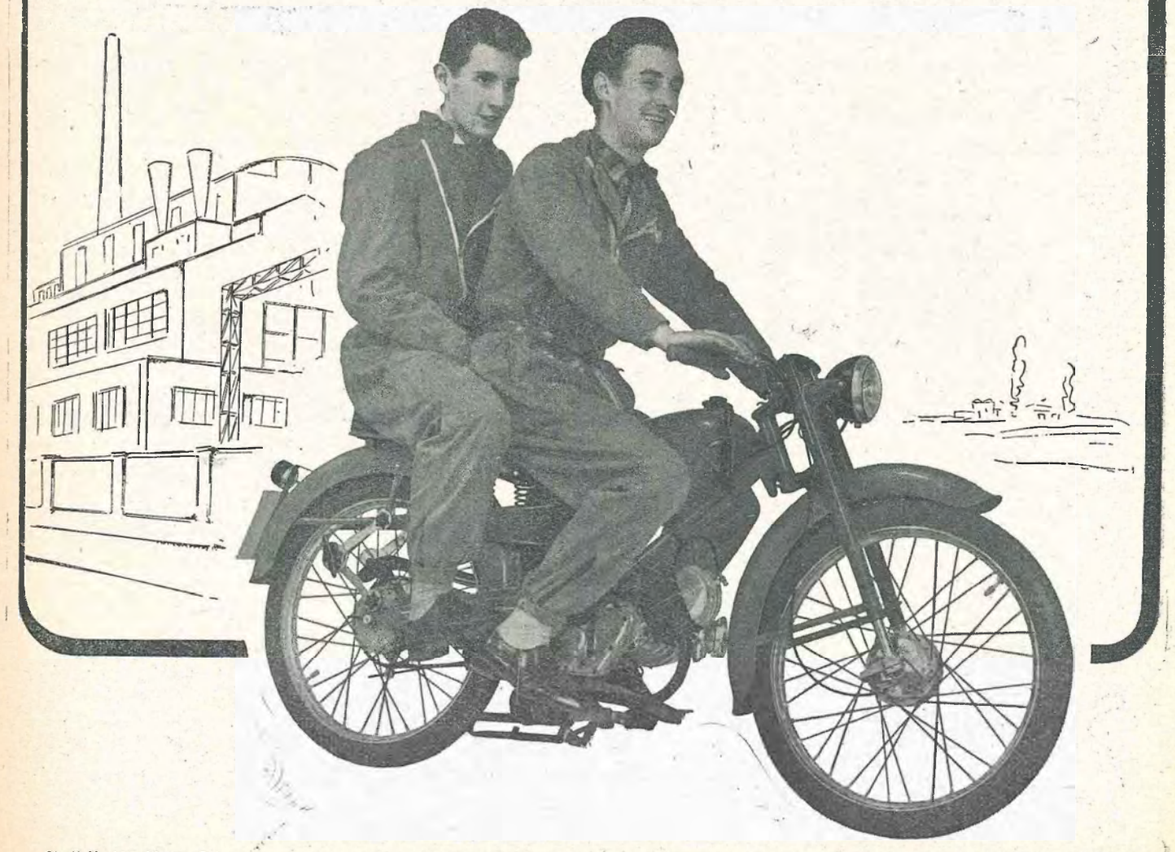
i servizi di un motociclo
al costo di un ciclomotore

Cardellino 1956 65 cc.

la famosa motoleggera MOTO GUZZI, perfezionata in anni di esperienza e costruita con la tecnica più progredita, è il motomezzo sicuro ed economico per uno a due passeggeri.

Chiedete dimostrazioni ed offerte a ogni Concessionario "MOTO GUZZI,,

MOTO GUZZI
S. P. A. - MANDELLO DEL LARIO E MILANO
CONCESSIONARI DI VENDITA IN TUTTA ITALIA E ALL'ESTERO



Shell X-100 Motor Oil

Catene REGINA

tempo (dato che non si tratta di una grave malattia) e che possa raggiungere quanto prima i compagni d'avventura, servendosi dell'aereo. Il contrattempo è spiaciuto molto al dott. Battaglini, ma egli non aveva altra scelta, onde non interrompere il suo raid, compromettendone l'esito. L'interesse suscitato dai due « Lambrettisti » è vivo quanto mai, specialmente per la ragazza tedesca, che è giovane e carina. Il dott. Battaglini conta di raggiungere Melbourne in tempo per i Giochi Olimpici, dove opererà certo una grandissima propaganda per l'Innocenti e per tutti gli altri prodotti che contribuiscono al successo del suo raid.

Lutti nel motociclismo bolognese

Il cav. Guido Gualandi, nota e stimata personalità del motociclismo bolognese come presidente del M.C. Micromotoscooter e dinamico agente della « Capriolo » piange la improvvisa perdita del figlio adottivo Guido Capellari, che aveva solo 23 anni. All'amico cav. Gualandi ed ai familiari, giungano le nostre commosse condoglianze.

Un grave lutto familiare ha colpito Mario Fantuzzi, Presidente del M.C. Alberti di Bologna e noto commissario sportivo federale, con la perdita della sorella Ada in Gamberini, scomparsa all'età di 49 anni.

Vivissime condoglianze.

La Moto Guzzi alle corse australiane

Mentre in Europa la stagione sportiva volge al termine, in Australia, cioè agli antipodi, è alla vigilia del suo inizio, e come sempre offrirà ai corridori britannici l'occasione di tenersi in attività anche durante i mesi invernali (che in Australia sono gli estivi) impegnandosi in numerosi confronti coi corridori australiani, neozelandesi ecc.

Fedele ad una simpatica tradizione che fra l'altro le ha già procurato numerosi allori anche la *Moto Guzzi* parteciperà alla « stagione australiana », sia pure con un solo pilota, l'australiano Campbell che è già in viaggio con la scorta di due macchine di Mandello, una 350 ed una 500 cc. monocilindrica; e gli auguri di tutti gli sportivi italiani accompagnano l'ottimo Campbell nella sua impegnativa tournèe australiana che promette di procurare alla Moto Guzzi altri allori.

Frattanto, la *Moto Guzzi* sta preparandosi per tentare di battere alcuni records mondiali con partenza da fermo; ovviamente si tratta del chilometro e del miglio.

Le macchine saranno una 350 ed una 500 pilotate rispettivamente da Lorenzetti e Dale; teatro del tentativo, l'autostrada Milano-Laghi; gli attuali records sono detenuti dalla N.S.U., stabiliti sull'autostrada di Monaco e sul Lago Salato negli Stati Uniti.

Precisazioni della F.M.I. sulle dimissioni del Delegato "Regione Siciliana,,

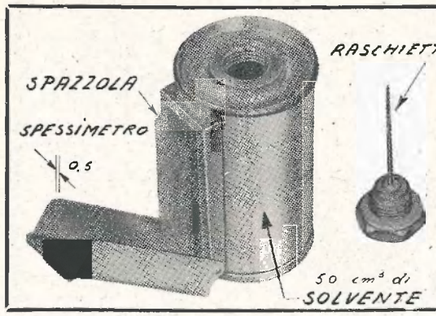
Sul numero della scorsa settimana abbiamo informato che il delegato della F.M.I. per la Regione Siciliana signor Mario Grimaudo aveva rassegnato le sue dimissioni per divergenze di vedute col locale Assessorato Turismo Spettacolo e Sport. In un suo comunicato, la F.M.I. si riserva di accettare tali dimissioni solo dopo che la Giunta Esecutiva federale avrà esaminato la situazione e si sarà pronunciata in merto.

Chi sta male e chi sta peggio

Di ritorno da un breve soggiorno milanese, un giornalista della consorella inglese « Motor Cycling » ha cominciato con queste testuali parole l'articolo di fondo della sua Rivista: « E' impossibile fare un paragone tra il fluidissimo (sic!) traffico delle città dell'Italia settentrionale ed il traffico di Londra (con le sue strade perennemente ingorgate di autoveicoli) senza soffermarsi un momento a ponderare sulle ragioni della nostra caotica situazione ». E quindi egli passa ad elencare tutti i difetti della circolazione della capitale inglese, che ci interessano fino ad un certo punto, avendone già tanti dei nostri da rimediare. E pensare che qui in Italia settentrionale il traffico cittadino è causa di lamentele generali!

Tre belle vittorie della Ducati in Spagna

Soltanto da poco la *Ducati* è stata introdotta sul mercato spagnolo, ma le belle macchine della Casa bolognese hanno già bruciato le tappe dell'affermazione, imponendosi sia coi modelli turistici, sia coi modelli sportivi. Le famose monoalbero 98 e 125 hanno già posto al loro attivo parecchie vittorie, ma questa volta vogliamo segnalare un triplice successo *Ducati* nella prova in salita di San Gines de Villasar. Nella



PULCRA - SOL RAPIDO PULITORE DI CANDELE **mediante SOLVENTE**

Avvitando la candela al contenitore e capovolgendo il complesso alcune volte, l'incrostazione lavata dal solvente perde di consistenza e viene poi staccata completamente dalla spazzola e dal raschietto.

Prezzo per invio a mezzo Posta in tutta Italia:

se contro assegno L.650 **previo invio vaglia L. 550**

PREZZI SPECIALI AI RIVENDITORI

PULCRA - SOL - MILANO - Via Boccaccio N. 4 - Telefono 809.329

"SEGMENTI KIKLOS,, s.r.l. - TORINO

VIA ESILLE, 42 - TELEFONO 790.930

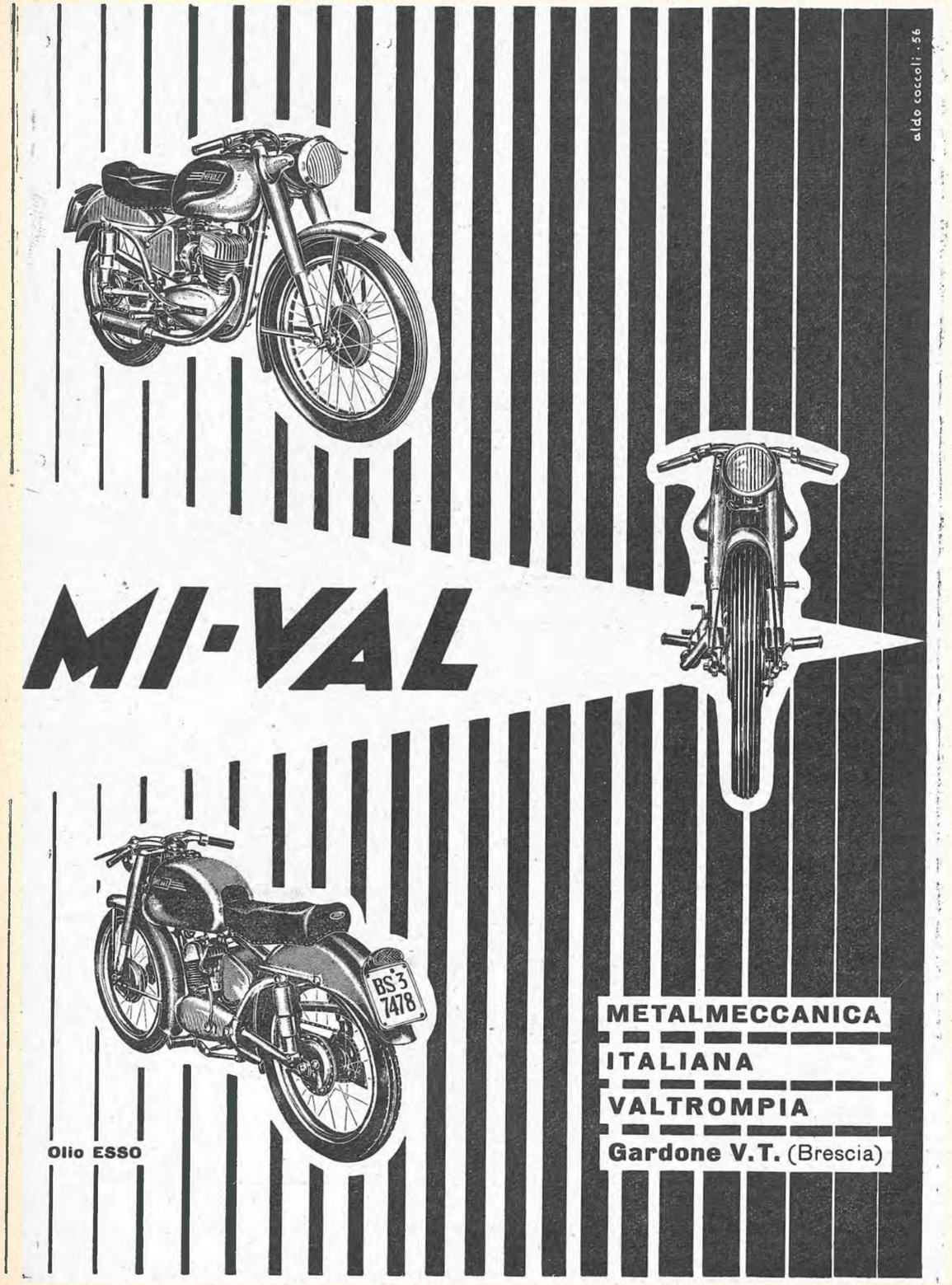
KIKLOS

Il solo segmento che partecipi alla fama mondiale della

Ferrari

NORMALI - CONFORMABILI - PLACCATI IN CROMO

OLDTIMERWORKSHOP.COM



MOTOCICLISMO

20 ottobre1956 - N. 42

PERIODICO SETTIMANALE
Proprietà della Soc. p. Az.

EDISPORT

(GRUPPO EDITORIALE MAGNANI)
Presidente: Dr. Ing. Giovanni Lurani

DIREZIONE AMMINISTRAZIONE
MILANO
Via Passarella 10 - Tel. 794-119/790-901

PUBBLICITA'
C.I.P.P. Via Meravigli, 11 - Milano

UFFICI
TORINO - Via Carlo Alberto, 28 - Telefono 41.560.
GENOVA - Rag. Ermanno Cafferata - Piazza S. Matteo 16-2 bis - Tel. 304.375
TRIESTE - Paulin Paolo - Via dei Porta, 2 - Tel. 40.147
NAPOLI - Via Chiatamone, 65 - Telefono 62.511.
NEW YORK 19, N.Y. - « EDISPORT » - 30 Central Park South.
BUENOS AIRES - ERMA - Centro Internacional de Rivistas - Calle N. Quirno Costa, 379.
« Libreria Italiana San Marco » - Libertad 1021 - T. a. 44.8362.
MONTEVIDEO - « Libreria Italiana » - Torquato Gobbi Soriano, 1258.
LONDON, E. C. 2 - F. & E. Stoneham - Motor Book Department - 79, Cheapside.
PARIS - Interdoc s.r.l. - 16 Avenue le Villiers - ph. 9277 Carnot.
SIDNEY (Australia) Comegal - 8 Priory Road - Waverton.
MELBOURNE (Australia) « N. Borsari e Co » - 201 Lybon St. Carlton.
ADELAIDE (Australia) - Bel Madelyn - 161 Hindley Street.
PUEBLA (Messico) - « Carlo Mastretta Arista » - Avenida 3 Oriente, 206 - Apartado Postal, 76.

SOMMARIO

Indispensabile l'educazione stradale	19
Il Salone di Parigi	21
Prova su strada della Lambretta 48	25
Risultati di gare	29
Le deliberazioni del Congresso F.I.M. a Parigi	33
I funerali di Ferruccio Gilera	36
Attraverso l'Italia motociclistica	41
Consulenza tecnica	43

Avanti testo:
Echi, Notizie, Informazioni

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO		
	LIRE	LIRE	Lst.	$
Anno....	5000	7000	4.5.0.	12,—
Semestre.	2500	3500	2.3.0	6,—
La copia.	120	190	0.2.3	0,35

Si prega di usufruire del nostro C.C Postale N. 3-8412 intestato a: EDISPORT - Milano, Via Passarella 10

classe 75 vinceva Antonio Mari a 71 e 428 km./h., nuovo record di categoria, nella 100 Josè Marià Rodà a 97 e 826 km./h., nuovo record di categoria, e nella 125 Ricardo Fargas a 108 e 958 km./h. sempre nuovo record di categoria. L'affermazione dell'industria italiana era completata dalla vittoria di Ramon Barberà su *Vespa* 150 nella categoria sidecar fino a 250.

La Prefettura di Parigi è contraria ai "fonometri,,

Come avevamo informato a suo tempo, la Prefettura di Polizia di Parigi aveva bandito un concorso per premiare i migliori silenziatori di motocicletta che fossero stati presentati al giudizio dei suoi esperti, sia da costruttori, artigiani od inventori francesi come stranieri. Concorrenti stranieri non ce ne sono stati, ma in compenso numerosi furono quelli francesi, alcuni dei quali sono stati premiati per i loro eccellenti apparecchi. Ma non è sui risultati del concorso in sè stessi che vogliamo oggi puntare, bensì su alcune interessanti considerazioni espresse dalla giuria della prefettura in merito ai noti « fonometri » che, a torto od a ragione, molti nostri motociclisti definiscono « famigerati », specialmente se adoperati come ci ha segnalato non molto tempo fa un lettore fiorentino. Nella sua relazione finale, la giuria della Prefettura di Parigi si è dunque espressa in questi termini a proposito dei «fonometri»: «Per quanto riguarda i fonometri, gli apparecchi attualmente conosciuti misurano il rumore secondo il livello sonoro, e non secondo il disturbo risentito dall'orecchio;... ». Ed ecco le conclusioni, per ottenere una perfetta misurazione dei rumori:

1. Il livello sonoro globale espresso in phons non dà che *un'approssimazione molto grossolana,* sovente anche in contraddizione con le impressioni soggettive apprezzate dall'orecchio.
2. Il metodo dell'analisi spettrale deve obbligatoriamente essere utilizzato se si vogliono ottenere dei risultati più conformi all'impressione soggettiva.
3. La classificazione stabilita in funzione delle curve di livello sonoro riferite alla frequenza, coincide in modo soddisfacente con i risultati comparativi dati dall'orecchio.

Non è errato pensare che possa essere messo a punto un apparecchio semplice per la misurazione del rumore, che permetta di rimpiazzare i fonometri attuali così *ingannevoli* nel loro impiego, e permetta alle competenti autorità di svolgere con efficacia la loro opera per la repressione dei rumori eccessivi ».

Romolo Ferri ha firmato ancora per la Gilera

Giovedì 18 ottobre Romolo Ferri ha rinnovato ad Arcore il contratto che lo lega alla Gilera. Il brillante motoleggerista sarà così in sella alla bicilindrica 125 in tutte le più importanti competizioni che si disputeranno l'anno prossimo in Italia e all'estero.

Bambinaia su motoleggera: 55.000 Km.

Questa sorridente signora che vediamo davanti all'ingresso della Sede Centrale della B.S.A. a Birmingham è Joy Mc Kean, una bambinaia di Te Puke (Nuova Zelanda). Durante la guerra lavorò in Inghilterra, poi tornò al suo paese, ma un bel giorno decise di ritornare a rivedere l'Inghilterra e gli amici che vi aveva lasciato. Poteva imbarcarsi su un piroscafo qualsiasi e arrivare tranquillamente a destinazione, ma evidentemente Joy Mc Kean preferisce l'avventura. Così si comperò una B.S.A. 150 due tempi ed in 14 mesi di viaggio raggiunse la meta dopo aver percorso 55.000 km., consumando 299 litri di miscela. Un consumo così basso (litri 1,84 ogni 100 km.) è dovuto a tre cause: velocità ridotta (massimo 55 km/h.), carico pure ridotto e peso della guidatrice di soli 51 kg. In breve, il percorso è stato Australia, Ceylon, India, Sudafrica, Tanganica, Uganda, Sudan, Egitto, Libano, Turchia, Grecia, Jugoslavia, Svizzera, Benelux, Inghilterra. Questo è sicuramente il più lungo viaggio che sia mai stato fatto da una donna, sola, in motocicletta. Ciononostante Joy Mc. Kean non ne mena gran vanto e aggiunge noncurante che l'estate prossima tornerà a casa (sempre in moto) passando per l'America, il Messico ed il Canadà.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

IL NUOVO

MOTOM 48 L

POTENZA HP 2,20
VELOCITA' 60 KM/ORA
AUTONOMIA 480 KM
CONSUMO 1 LITRO/80 KM

L. 101.000 f.f.

prezzi degli altri tipi MOTOM

48	L. 82.000 f.f.
48 E	L. 93.000 f.f.
48 S	L. 107.000 f.f.
98 T	L. 172.000 f.f.
98 TS	L. 185.000 f.f.
DELFINO	L. 205.000 f.f.

MOTOM ITALIANA - VIA J. PALMA 27 - MILANO

GOMME PIRELLI OLIO MOBILOIL

Indispensabile l'educazione stradale

Per insegnarla e diffonderla occorrono, però, non rettoriche disquisizioni, bensì azioni improntate a semplice e chiara praticità. L'Automobile Club di Italia ha in animo di attuare un vasto programma educativo, e il settore motociclistico è già all'opera in tal senso. Occorrerà tuttavia coordinare le iniziative e inquadrarle in più vaste riforme, affinché possano raggiungere lo scopo desiderato.

Uno dei nostri motti è e sarà sempre: « Meglio tardi che mai »: tanto ci importa più la sostanza delle cose che il vedere se non si sarebbe potuto pensarci e provvedere prima. Purchè qualcosa si faccia, e bene, non stiamo neppure a far dipendere il nostro consenso da considerazioni laterali, come sarebbe il guardare da quale parte venga, finalmente, una iniziativa o un provvedimento. Così anche in fatto di circolazione stradale.

Naturalmente, dopo tanto inutile predicare; dopo tante speranze deluse e tante finte partenze, il nostro entusiasmo e la nostra buona volontà di collaborazione hanno bisogno, per accendersi e spendersi ancora una volta, di vedere che *si fa*, anzitutto, e che si fa *sul serio*. Troppo sovente, in Italia, ci è toccato amaramente constatare che o si rimane alle enunciazioni, o si traducono piuttosto male in pratica anche le buone idee. E veniamo ai fatti.

All'ultima Conferenza di Stresa, il presidente del Comitato Generale e vice presidente dell'A.C.I., mise decisamente l'accento sulla importanza dell'educazione, per cercare di risolvere i problemi della circolazione; diede solenne assicurazione che i due principali Ministeri — quello dei Lavori pubblici e dei Trasporti — avevano dato il loro pieno appoggio al programma educativo di ampia portata progettato dall'A.C.I., ed enumerò i principali punti sui quali tale programma intende articolarsi. La relazione della Medaglia d'Oro Luigi Bertett concludeva con queste parole: « Noi dunque insegneremo nelle scuole, nei cinematografi, alla radio, alla televisione, sulla stampa, le leggi che regolano il traffico e la necessità di rispettarle ».

E noi dicemmo: benissimo! Ma ora noi vorremmo sapere che cosa si pensa, ad esempio, — nell'ambito dell'A.C.I. —, delle trasmissioni che la T.V. nelle scorse settimane, ha effettuato, subito dopo il famigerato « Lascia o raddoppia », col titolo « La strada è di tutti ».

Intendiamoci: la suddetta rubrica era già in corso da diverse settimane, all'epoca della Conferenza di Stresa, e non sappiamo se vi abbia parte, e quanta e quale, l'A.C.I.

Diciamo — e sappiamo di riferire il parere di molti telespettatori — che, così com'era fatta, rischiava di incidere ben poco sull'animo degli spettatori — nonostante la sua truculenza e macabrità — come sempre succede quando si presentano cose in cui l'artificio e la forzatura saltano troppo all'occhio (o all'orecchio).

Nessuno pretende che la ripresa degli incidenti venga fatta « dal vero », ma se proprio si ritiene indispensabile la rappresentazione dei « casi » e degli incidenti, ebbene allora bisogna mettere la cura massima (almeno come per un buon film neorealista) affinchè la finzione sia portata al dovuto grado di verosimiglianza, onde risultare efficace. Chi ha assistito almeno una volta a queste trasmissioni, non ha bisogno che ci dilunghiamo in esempi. Ci limiteremo a far notare, che l'a-

OLDTIMERWORKSHOP.COM

ver scelto strade superlativamente mirabili dal punto di vista turistico — quali le grandi strade che circondano Roma, o che si avviano verso il Sud —, ma, specie queste ultime, quasi del tutto prive di traffico, era già indice di poco indovinata ambientazione, agli effetti di quel che s'intendeva dimostrare, e certo concorreva a quei risultati di scarsa presa psicologica — e non di rado umoristici — che dicevamo poc'anzi.

Ma quanto sia poco chiaro e convincente l'assunto di chi era preposto a questa trasmissione, lo si potè valutare la sera di giovedì 11 ottobre, allorchè sui teleschermi apparve un personaggio con una pila di lettere, e disse che quelle missive provenivano da gente che chiedeva l'imposizione della patente per i motociclisti: come uno dei provvedimenti più attesi, dunque, e destinato a far mutare di molto la situazione. E qui — ripresa dalle telecamere, — era scesa in campo, ancora una volta, Sua Altezza La Demagogia. E' una storia che comincia a puzzare, questa dell'opinione pubblica che la si porta a pretesto, come se avesse già giudicato e scelto in una certa direzione, mentre essa era, fino a un momento prima, allo stato fluido, senza idee proprie, e viene così calata in ben preparati stampi, portata al dovuto grado di temperatura dalla forza di suggestione e valendocisi di notizie, « documenti » ecc. più o meno veri, più o meno « a sensazione »...

Va bene che la corta memoria, la credulità, il temperamento emotivo delle masse sono tutti elementi sui quali si può contar molto, specialmente nel nostro Paese; ma non è detto che, a un dato momento, la molla sulla quale si è agito per troppo tempo e con eccessive sollecitazioni, non abbia a perdere la sua elasticità, a non reagire più e magari a saltare in pezzi...

D'altronde, c'è forse più gente di quanta non si creda — quella che non ha smesso di ragionare con la propria testa — la quale, davanti alla levata d'ingegno della patente per i motociclisti, proposta come toccasana anche dagli schermi della T.V., si è detta, o ha detto ad alta voce: « Eh, già: come se tutti quelli che guidano le auto ridotte a « pizze » o in polpette, di cui ci han fatto fare indigestione fino a un momento fa su questo schermo, non avessero tanto di patente: di primo, di secondo e anche di terzo grado!... »

Tanto più ragionarono in codesto modo coloro che ricordavano di aver letto anche recentemente le precisazioni ufficiali, secondo cui la patente per motociclisti non sarà che un documento di riconoscimento, rilasciato, con formalità sbrigativa, da un apposito ufficio presso i Comuni, anche i più piccoli e sperduti.

No, cara gente: un miglioramento della situazione circolatoria non bisognerà cercarlo in utopistici, inconsistenti, vessatori provvedimenti fiscali o polizieschi, nè, tanto meno, riducendo tutto a una questione di « rivalità » fra le due e le quattro ruote, e dunque ad una specie di « scaricabarile »... Il problema — non sarà mai ripetuto abbastanza — è di prudenza; è di convivenza; è di educazione; è di civismo che è poi quanto dire di vera civiltà. Diversamente, avrebbero ragione anche coloro che dicono: « E perchè non mettere una patente ai ciclisti e ai pedoni stessi? Forse che sono essi meno sovente causa di incidenti stradali, col loro irregolare comportamento, con le loro distrazioni e imprudenze? ».

Indubbiamente occorre... ridimensionare l'impostazione di tutto un programma e occorre — prima ancora di questo — ridimensionare la mentalità. Il primo, imprescindibile atto sarà quello di sbarrare le porte a Sua Altezza Demagogia. E, come prima conseguenza, bisognerà emanciparsi dalla soggezione, dal « complesso » permanente che proviene dal temere le esigenze degli sportivi fanatizzati, ossia di coloro che, col loro paraocchi, continuano — superatissimi dai tempi — a credere che i problemi dell'automobilismo e del motociclismo siano ancora quelli di 30 o 40 anni fa, quando le manifestazioni sportive avevano un loro compito: di frantumazione dei pregiudizi di troppi misoneisti e di far largo proselitismo attraverso l'interesse agonistico e l'ammirazione per gli « assi ». Era un modo — allora — per assolvere a quel postulato fondamentale che fu alla base dello Statuto dell'A.C.I.: creare « una valida compagine che *governi* gli intendimenti e *difenda* gli interessi di tutti i motoristi italiani »: postulato che si ritrova, con altre parole, ancor oggi all'art. 1 dell'attuale Statuto dell'A.C.I. stesso. Ma perchè, dunque, il Principe Caracciolo, attuale Presidente, nel tracciare i compiti e le funzioni di un moderno A.C., proclama che « il servizio sportivo rimane sempre al vertice dei nostri pensieri e delle nostre preoccupazioni... perchè rappresenta il nostro atto di nascita ed il più schietto valore della nostra tradizione »? Probabilmente voleva tenersi buono qualcuno, o un settore della sua organizzazione: quello dei fanatici o degli « interessati ».

E le stesse cose — con altre esemplificazioni — dovremmo dire per la F.M.I., se i nostri lettori non ne fossero stati arciinformati, lungo una infinità di occasioni.

Nessuno, dicendo questo, intende auspicare la soffocazione dell'attività sportiva: ci mancherebbe altro che una tesi del genere partisse da una Rivista come la nostra! Ma è proprio per pensare al suo potenziamento e al suo sviluppo futuro, senza per questo dimenticare i problemi « di fondo » del motociclismo, che abbiamo più volte auspicato e chiesto di dare anche allo sport motoristico le adatte sedi, i circuiti, gli autodromi: in modo da poter liberamente intensificare e dare sfogo al nostro spirito agonistico, senza pregiudizio per la libera circolazione e per la sicurezza delle nostre strade. (Dalle quali, naturalmente, vorremmo veder sparire anche le troppe corse ciclistiche...).

Fare qualche cosa, dunque, ma a fondo, veramente. A chiedere questo, ci autorizza quel poco che, nel limite delle nostre modestissime forze, non abbiamo mancato di tentare, cercando più che altro di svegliare l'apatia con qualche esempio. Così, riferendoci a questi ultimi anni, non possiamo a meno di ricordare il nostro tentativo di cinque anni fa: di creare e far vivere la « Fratellanza motoristica »; così ci permettiamo di far notare che solo due Numeri fa la nostra Rivista ha pubblicato un inserto a colori con tutta la segnaletica vigente, verticale e orizzontale. Così — alla vigilia dello svolgimento del « Gran Premio del Codice Stradale » — richiamiamo immodestamente l'attenzione sulla funzione che abbiamo inteso attribuire ad una insolita manifestazione.

Certo, altri Enti, e il Governo stesso, disponendo di tutt'altri mezzi e possibilità, potranno fare molto di più e di meglio, in tanti campi. Noi saremo lieti di affiancare tutte le buone iniziative e di prendere atto d'ogni buon risultato raggiunto.

ANTONIO PINGHELLI

OLDTIMERWORKSHOP.COM

IL "MOTOSALONE„ DI PARIGI

ed i sani orientamentl dell'industria francese

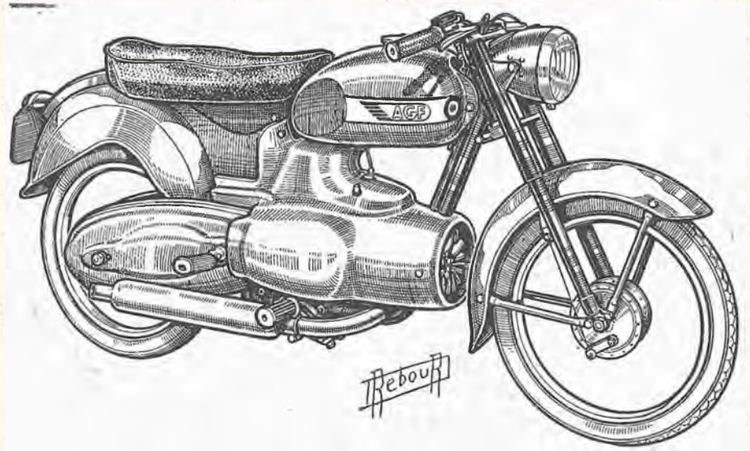
(Dal nostro inviato speciale)

In concomitanza col Salone automobilistico, ma relegato in una sezione separata nel Parco delle Esposizioni alla Porta di Versailles, il Salone motociclistico di Parigi, allestito senza eccessivo sfarzo decorativo ma pur sempre decorosamente, offre un interessante panorama della produzione francese e rispecchia fedelmente i suoi attuali orientamenti.

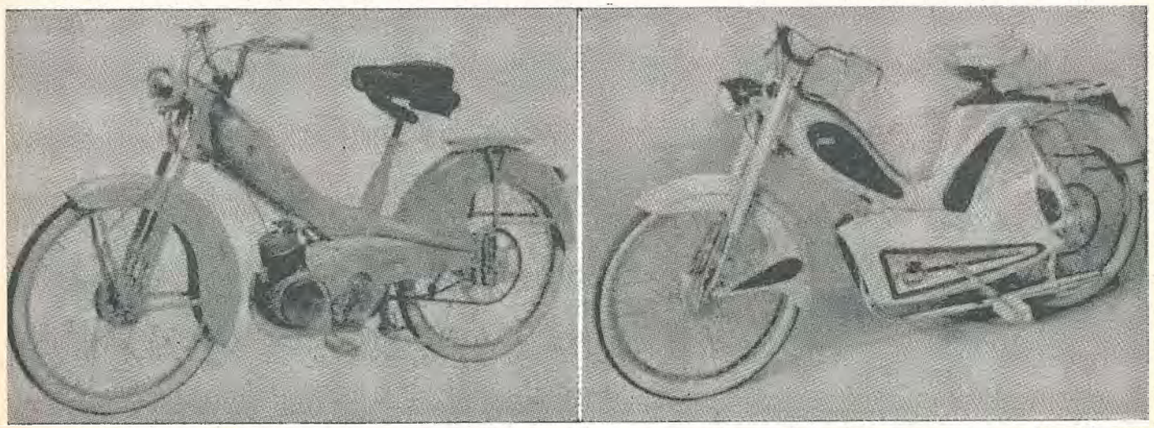
Al completo l'industria francese, il Salone accoglieva anche una vasta rappresentanza delle industrie estere, in particolar modo d'Inghilterra e di Germania, intervenute con le loro marche più famose; ma anche l'industria italiana era ben rappresentata sia per numero che per prestigio di marca e qualità dei prodotti. Infatti oltre a *Vespa* e *Lambretta* costruite su licenza in Francia, ed i cui scooter da 125 e 150 cc. continuano a dilagare sul mercato, un ruolo di prima fila occupavano i modelli della *Gilera*, della *Moto Guzzi*, della *Aer Macchi*, *Rumi*, *Ceccato*, nonchè del rimorchietto *Stabil Marchetti* (e fors'anche qualche altra marca minore, confusa nei bailamme degli stands promiscui).

Ammantata dal prestigio di una fama mondiale, la produzione italiana — che non presentava novità assolute — ha riscosso l'unanime consenso dei critici e dei visitatori; ma purtroppo si tratta di un successo in gran parte platonico e di prestigio, poichè il mercato francese è di ben difficile conquista per la nostra industria, che deve lottare contro la concorrenza economica non solo della produzione francese ma anche di quella tedesca, inglese e cecoslovacca. Ma queste sono cose risapute, per cui ci limitiamo al breve accenno che ne abbiam fatto, per occuparci invece degli aspetti, orientamenti e caratteristiche generali della produzione francese.

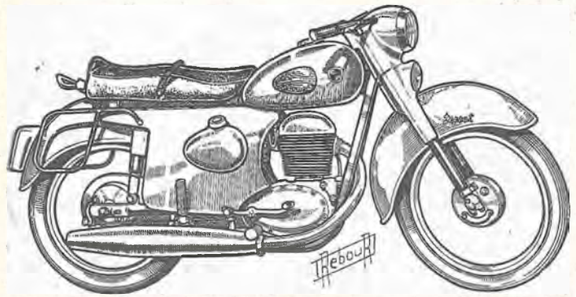
Per quanto ancora piuttosto pletorico, il complesso dell'industria motoci-



Una delle più interessanti novità del Salone: la motoleggera A.G.F. con motore Ydral di 125 cc., la cui carenatura a tunnel del blocco motore nonchè il carter della catena ed il parafango posteriore sono in materia plastica.



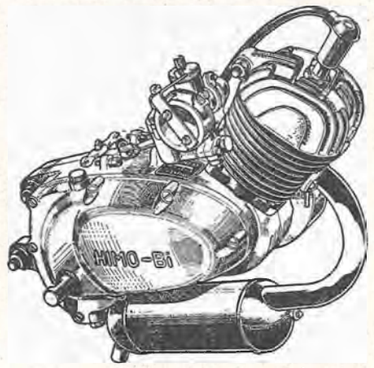
La Mobylette che innonda il mercato francese con le sue popolarissime bicimotore costruisce ora anche la versione super lux con cambio automatico « Mobymatic », telaio in lamiera stampata, copricatena, sospensione posteriore a ruota guidata. A destra, la tendenza francese di carenare il gruppo motore anche nelle bicimotore, trova un esempio nella Follis (motore Lavalette a frizione automatica) in cui la protezione del gruppo si sviluppa a formare il carter copricatena; si notino anche i parafanghi molto avvolgenti.



Qui sopra, una classica motoleggera francese, la Terrot 125 cc. sport, quattro tempi con aste e bilanceri. A destra una curiosità: la versione per « motoball » del modello Pullmann 200 di Monet Goyon motore a due tempi di 232 cc., forcella anteriore rinforzata, incastellatura tubolare di protezione del motore cambio e ruota posteriore, a conformazione speciale nella parte anteriore, per « spingere » il pallone.

clistica francese comincia ad accusare parecchi vuoti, con la scomparsa delle marche di minor conto, travolte dalla crisi economica; perchè l'ansioso stato di tensione internazionale, la guerriglia in Algeria, il regime di «austerità» imposto dal Governo, la chiamata od il richiamo sotto le armi delle classi giovani (cioè proprio la clientela motociclistica) ed altre cose ancora hanno avuto dannose ripercussioni sull'economia francese in genere, ed in particolar modo sull'industria motociclistica alle prese con un mercato incerto per non dire diffidente; le vendite diminuiscono, la concorrenza si fa spietata, e come sempre in queste contingenze, i pesci grossi mangiano i piccoli, o per dirla fuor di metafora, le grandi industrie che hanno capitali di riserva, resistono alla crisi mentre le piccole industrie e più che mai l'artigianato deve arrendersi, scomparire o quanto meno farsi assorbire od entrare nell'orbita delle grandi marche.

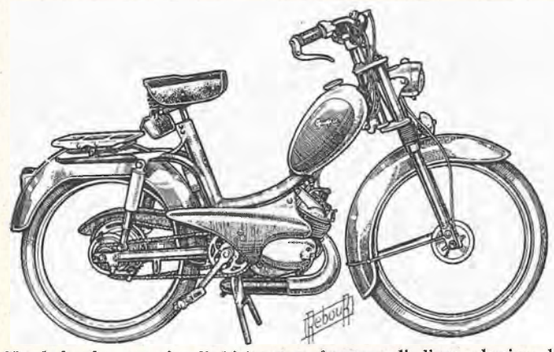
Ciò premesso, è naturale che questo Salone non presenti grosse novità costruttive; grandi, medie e piccole marche si sono limitate a rielaborare i loro precedenti modelli, ed anche le poche novità non escono dagli schemi convenzionali; d'altra parte, sappiamo che l'industria francese si attiene generalmente a programmi tecnici costruttivi molto realistici, senza lasciarsi sedurre dalla sirena dello sport. Una produzione eminentemente utilitaria, improntata a concetti essenzialmente funzionali, di robustezza, praticità, economia di esercizio, e senza troppo indulgere all'estetica ed alle rifiniture ornamentali.



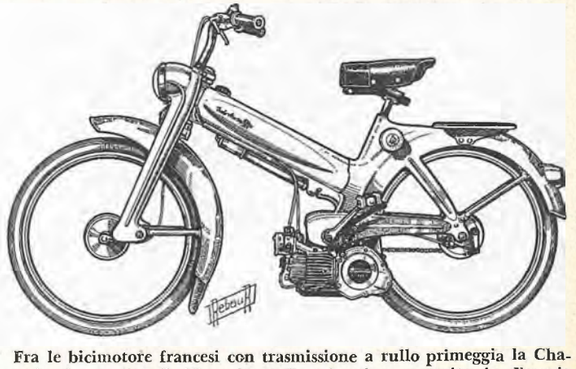
Il nitido e robusto blocco motore francese per bicimotore è l'Himo-BI di 48 cc. con cambio a due velocità.

Si nota, specialmente nelle bicimotore e nei cosiddetti « velomoteurs » sino a 125 cc. uno sforzo inventivo inteso a migliorare il comfort dell'utente; le sospensioni posteriori si diffondono anche nelle macchine di minima e piccola cilindrata; la protezione del guidatore e dell'eventuale passeggero è in cima al pensiero dei costruttori, che vanno escogitando carenature più o meno estese sul gruppo motore cambio e trasmissione; i carter copricatena sono infatti molto adottati, in uno coi parafanghi molto avvolgenti. Non tutte queste innovazioni contribuiscono alla cosiddetta « linea » della macchina, anzi l'appesantiscono assai, e qualche disegno può lasciar alquanto perplessi i critici più difficili; ma accanto a parecchio empirismo, specie nel campo artigianale, non mancano le soluzioni lodevoli.

Nel campo dei motori, largo predominio del due tempi, imperante nel

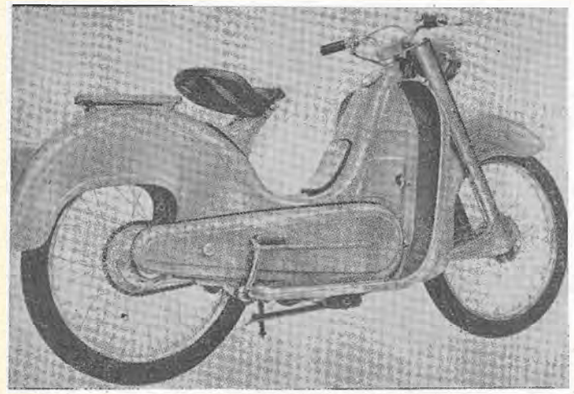


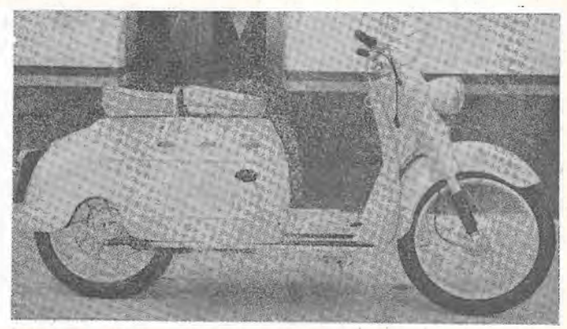
Un lodevole esempio di bicimotore francese di linea classica: la Peugeot nella nuova edizione gran lusso con cambio a due velocità e frizione automatica, telaio aperto, sospensioni integrali, freni a tamburo centrale.



Fra le bicimotore francesi con trasmissione a rullo primeggia la Chapuis che monta il Mosquito « Centrimatic » costruito in Francia su licenza; il telaio è monotrave in lamiera stampata, con serbatoio nel trave stesso.

OLDTIMERWORKSHOP.COM





Qui sopra, lo scooter Manurhin è la versione francese del D.K.W. « Hobby » di 75 cc. con cambio automatico graduale. A sinistra, la nuova Monet Goyon « S 2 R » di 115 cc.

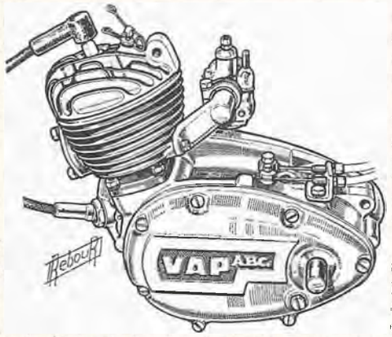
settore bicimotoristico ma con qualche eccezione quattrotempistica nelle 125 cc. ed oltre; le grosse cilindrate sono ormai abbandonate, e sopravvive solamente un esemplare di 350 cc. bicilindrico a quattro tempi (*Peugeot*) e qualche 250 cc. sempre a quattro tempi, con distribuzione ad aste e bilancieri.

L'artigianato ed anche la media industria si avvale largamente dei motori « sciolti » di altrui costruzione, quali l'*Ydral* che presenta il suo nuovo 125 cc. due tempi a cilindro orizzontale, l'*A.M.C.* in diverse versioni con cilindro verticale od orizzontale, il *Vap, Lavalette*, l'*Himo-Bi* ed il *Mosquito*.

Il motore *A.M.C.* 250 cc. a quattro tempi con distribuzione in testa è adottato da qualche marca di media potenzialità.

Nei cambi di velocità e frizioni, si vanno sempre più affermando i sistemi automatici, parecchi dei quali hanno già superato ottimamente il severo collaudo dell'utenza.

Nei telai, le strutture in lamiera stampata prevalgono su quelle in tubi, specie nelle macchine più economiche molte strutture sono a trave centrale con espansioni posteriori a formare il piantone reggisella ed il mezzo parafango.



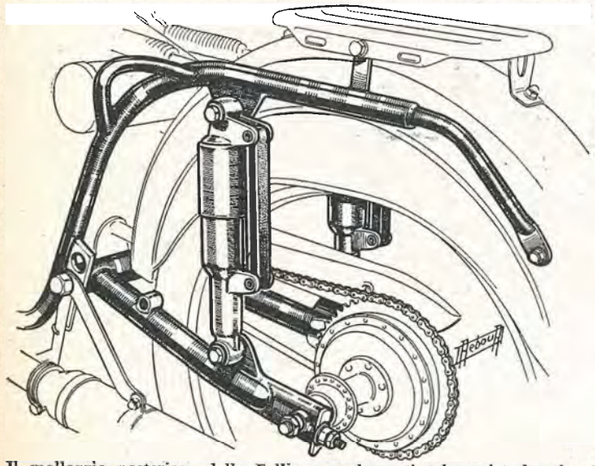
Il motore VAP a due velocità e pedaliera incorporata, per biciclette a motore.

Più che mai in auge sono gli scooters; hanno subito anch'essi il contraccolpo delle difficoltà contingenti, e per di più le preferenze del mercato si vanno restringendo ad una piccola cerchia di marche e di modelli, la qual cosa ha decretato la scomparsa, per altro fatale, delle marche artigiane e dei modelli che non avevano caratteristiche ben definite, sicchè risultavano scopiazzature mal riuscite dei modelli altrui di maggior successo.

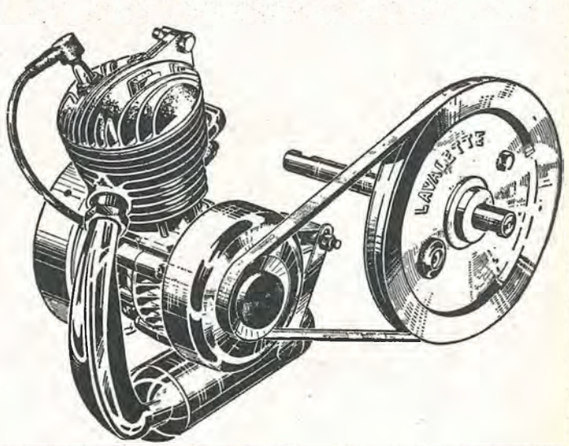
Comunque, c'è sempre una bella varietà di marche e modelli, che spazia da quelli, per molti aspetti insuperabili, di *Vespa* e *Lambretta*, agli abbastanza quotati esemplari di *Motobecane, Peugeot, Terrot*, e qualche altra di minor fama.

Una novità, in questo settore, è costituito dal *Manurhin* al quale la stampa francese, ed anche estera, non risparmia le lodi; ma in effetti si tratta unicamente della *D.K.W.* « Hobby » col famoso motore di 75 cc. a due tempi con cambio graduale sistema Hürer, costruita in Francia su licenza.

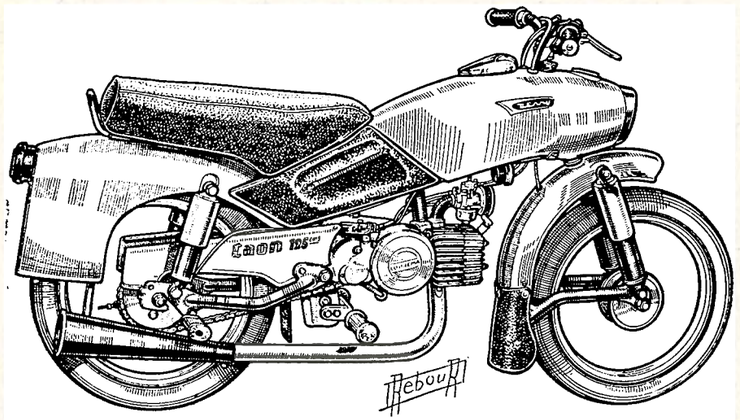
Parecchie bicimotore e motoleggere adottano telai aperti con carenature più o meno estese, per cui potrebbero rientrare anch'esse nella categoria de-



Il molleggio posteriore della Follis, con elementi telescopici dotati di tiranti elastici Neiman esterni, in funzione di ammortizzatori.



Il motore Lavalette A.M.L. 50 con frizione « Multimatic » di sistema centrifugo, adottato da numerose marche di bicimotore.



Una motoleggera che lascerebbe alquanto perplessi i motociclisti italiani: il modello Tahon 124 cc. della Derny, con motore orizzontale A.M.C.; la forcella anteriore è derivata da quella della Motom 98; il grosso trave del telaio che anteriormente sporge oltre la testa di forcella per incorporare il fanale, ricorda la soluzione della inglese Wooler. Macchina dalla linea eterodossa e piuttosto massiccia.

gli scooter a ruote alte; tendenza che ha già avuto antesignani autorevoli in Italia col *Galletto* della *Moto Guzzi*, la *Iso*, e l'*Aer Macchi* nonchè qualche altra marca minore sopravvenuta.

Fra le novità di questo Salone, è da segnalare la *Follis* bicimotore (mossa dal *Lavalette* con cambio automatico «Multimatic») la cui caratteristica saliente è costituita dalla carenatura del blocco motore-cambio, conformata a tunnel, sul tipo della nostra *Motom* 98.

Molta curiosità, con qualche riserva da parte dei critici, attira la motoleggera *A.G.F.* di 125 cc (motore *Ydral* orizzontale a due tempi) la cui estesa carenatura del blocco motore cambio trasmissione nonchè il parafango posteriore è costruita in materia plastica; anche qui, la carenatura del blocco motore è a tunnel, una soluzione che sembra interessare moltissimo i costruttori francesi d'avanguardia e che effettivamente offre i suoi vantaggi agli effetti del buon raffreddamento del motore e della protezione del pilota; ma come contropartita accusa il difetto di appesantire la linea della macchina.

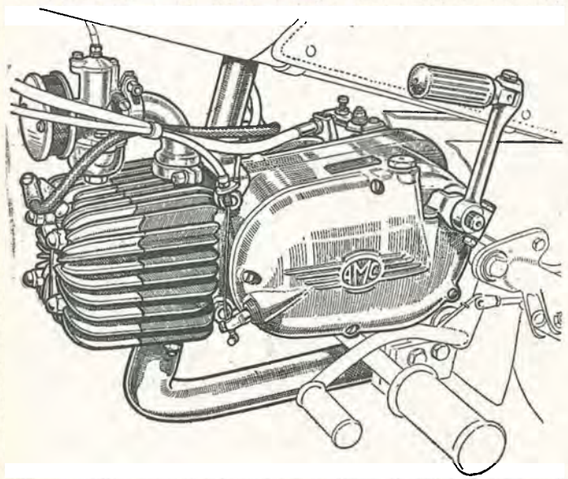
Per quel che riguarda le applicazioni dei materiali plastici ai telai da motocicletta ed alle carenature, siamo ancora nello stadio sperimentale, per cui ogni riserva è lecita; tanto più che il precedente tentativo di telaio interamente in plastica, quello del modello «Ondine» della *Lucer* (l'attuale versione monta il motore *Himo-Bi* di 48 cc.) già presentata al Salone dello scorso anno, non sembra abbia incontrato incoraggiante favore sul mercato.

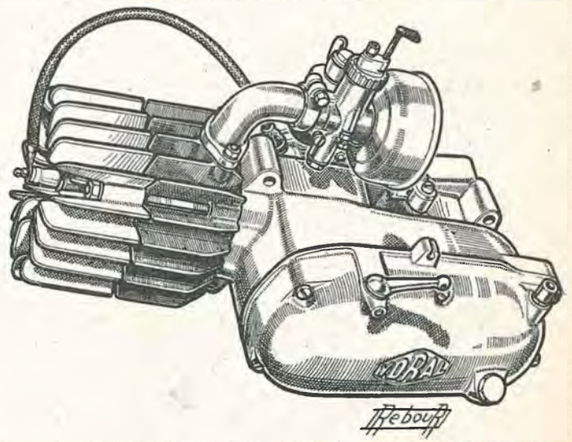
Nulla di sensazionale nelle altre novità del Salone; comunque meritano di essere ricordate la versione gran lux della popolarissima *Mobylette* con sospensione posteriore a ruota guidata in astucci telescopici, telaio a trave unico in lamiera; la *Terrot* 175 cc. 4 t. con telaio classico a doppia culla e motore montato su tasselli elastici; la *Monet Goyon* modello SR2, motore a due tempi di 115 cc. telaio in lamiera stampata e carenatura avvolgente; molte altre macchine montano i motori *Peugeot* nelle diverse cilindrate; fra le pochissime novità di media cilindrata, ricordiamo infine l'*Automoto* di 250 cc. bicilindrico a due tempi, telaio semicarenato e ruote di 16 pollici.

Alquanto eterodosso nella linea il modello «Taon» della *Derny* con motore *A.M.C.* due tempi orizzontale di 125 cc.; il grosso trave del telaio che fa da serbatoio del carburante e sostegno della sella di forma particolare, si prolunga in avanti oltre la testa di forcella incorporando il faro; soluzione non del tutto nuova, così come ispirata dalla *Motom* 98 è la forcella anteriore. E' una delle poche macchine «sport» di tutto il Salone, che per il resto esprime chiaramente gli orientamenti essenzialmente utilitari ed economici dell'industria francese, che continua a disinteressarsi dello sport per dedicarsi alla produzione delle motociclette che più piacciono ai motociclisti francesi, cioè le macchine che costano poco, durano molto, sono comode da usare, e non richiedono particolari cure di manutenzione.

Ing. GABRIELE PRATOLONGO

(Disegni per cortesia di D. Rebour)





Due motori «sciolti» da 125 cc. a cilindro orizzontale largamente adottati dai costruttuori francesi: a sinistra l'A.M.C. con cambio in blocco a tre velocità comandate a manopola; a destra, il nuovo Ydral 54x54, cambio a due velocità del tipo a selezione di sfera, avviamento a pedivella oppure a strappo con cavo flessibile, potenza CV 6,5 a 6000 giri, velocità 70 kmh in prima, 95 in seconda.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

La Lambretta 48, con motore a due tempi, cambio in blocco a due rapporti e sospensione elastica integrale costituisce una delle migliori espressioni della motorizzazione minore.

Prova su strada della "LAMBRETTA 48,,

il ciclomotore della "Innocenti,, ha dimostrato di soddisfare pienamente tutte le esigenze della autentica motorizzazione minore

Se devo essere sincero, dirò subito che a tutta prima la *Lambretta* 48 mi lasciava alquanto perplesso. Ma dopo averla adoperata per un mese di fila mi sono ricreduto. In principio il mio prestigio di «bicimotorista scelto» (con tanto di diploma e medaglia, entrambi conquistati a Roncole di Valle Versa nel lontano '52) era andato in ribasso presso la cerchia degli amici. Come?, essi si domandavano, uno che è sempre andato in giro con fior di modelli sport, manubri ultrabassi ed ultrastretti, selle lunghe, motori surcompressi ed altre diavolerie del genere, adesso va in giro seduto come un pascià su una macchina col manubrio largo, con la sella normale, col portapacchi... Cosa gli piglia?! Ma poi, a poco

L'uso cittadino della Lambretta è particolarmente apprezzabile sotto tutti gli aspetti. (Il lettore non si impressioni se vede tutto il traffico spostato a sinistra: si tratta infatti di una grande arteria di Milano con doppia carreggiata).

I dati caratteristici della "Lambretta 48 „

MOTORE

Monocilindrico a due tempi, con lavaggio ad incrocio di correnti

Cilindro in ghisa con testa riportata in lega leggera fusa sotto pressione

Pistone a testa piatta, in lega leggera, con tre segmenti di tenuta

Alesaggio mm. 40

Corsa mm. 38

Cilindrata esatta 47,75 cc.

Rapporto di compressione 6,5

Potenza massima CV. 1,7 a 5000 giri

Biella in acciaio, con cuscinetto di testa a rullini

Albero motore di tipo « composto », ruotante su cuscinetti a sfere

Carburatore Dellorto T5-11S, con depuratore d'aria e silenziatore d'aspirazione incorporati nel telaio. Diffusore da 11 mm. e getto unico di 62/100 mm.

Lubrificazione a miscela 6 % (all'8 % durante gli 800 km. di rodaggio)

Accensione a volano magnete con bobina di alta tensione esterna

Candela Marelli CW 240 A (grado termico Bosch 240)

Cambio in blocco a due rapporti con ingranaggi sempre in presa lavoranti a bagno d'olio. Innesto con scorrevole centrale a dentatura frontale, comandato mediante manopola girevole sulla sinistra del manubrio e trasmissione a cavo flessibile. Lubrificazione del cambio, della frizione e della trasmissione primaria con 400 gr. di olio Mobiloil A (SAE 30). Nei mesi estivi impiegare olio Mobiloil BB (SAE 50). Rapporti di trasmissione albero motore/pignone catena 8,63 in prima e 4,05 in seconda; rapporti totali di trasmissione 27,8 in prima, 13,1 in seconda.

Trasmissione primaria ad ingranaggi in bagno d'olio.

Frizione monodisco a bagno d'olio comandata mediante leva e comando flessibile, sulla destra del manubrio. Il volano ha anche la funzione di regolatore dell'uniformità di moto.

Avviamento da fermo, con ruote a terra e cambio in folle, agendo su una delle pedivelle.

TELAIO

Di tipo a trave unica, in lamiera stampata

Sospensione anteriore a biellette oscillanti, agenti su molle ad elica a passo variabile

Sospensione posteriore a forcellone oscillante agente su ammortizzatori telescopici

Ruote a raggi con perno sfilabile, pneumatici 2 × 22

La Lambretta 48 vista dal lato della trasmissione finale.

Freni: anteriore ad espansione (comandato mediante leva e comando flessibile sulla destra del manubrio); posteriore a contropedale

Serbatoio montato elasticamente sul telaio: capacità litri 2,700 compresa la riserva di litri 0,300

DIMENSIONI D'INGOMBRO

Lunghezza fuori tutto: metri 1,900

Larghezza fuori tutto: metri 0,620

Altezza massima: metri 1

Altezza minima dal suolo: metri 0,100

Passo: metri 1,187

Peso: kg. 44

IMPIANTO ELETTRICO

Alimentato a corrente alternata, con magnete alternatore da 6 V-18 W. Faro anteriore biluce 6 V-15/15 W. Fanalino posteriore con catarifrangente e lampadina rossa 6 V-3W. Avvisatore acustico con comando a pulsante situato a sinistra sul manubrio ed abbinato al commutatore luci

PRESTAZIONI

Velocità massima in prima: 24 km/h.

Velocità massima in seconda: 55 km/h.

Consumo a velocità normale (35÷40 km/h.): 1 litro ogni 70 chilometri

Consumo a forte andatura (50 km/h.) o su percorsi comprendenti settori montagnosi: 1 litro ogni 60 km.

Autonomia a velocità normale: 180 km. circa.

Autonomia a forte velocità (50 km/h.) o su percorsi comprendenti settori montagnosi: 150 km. circa.

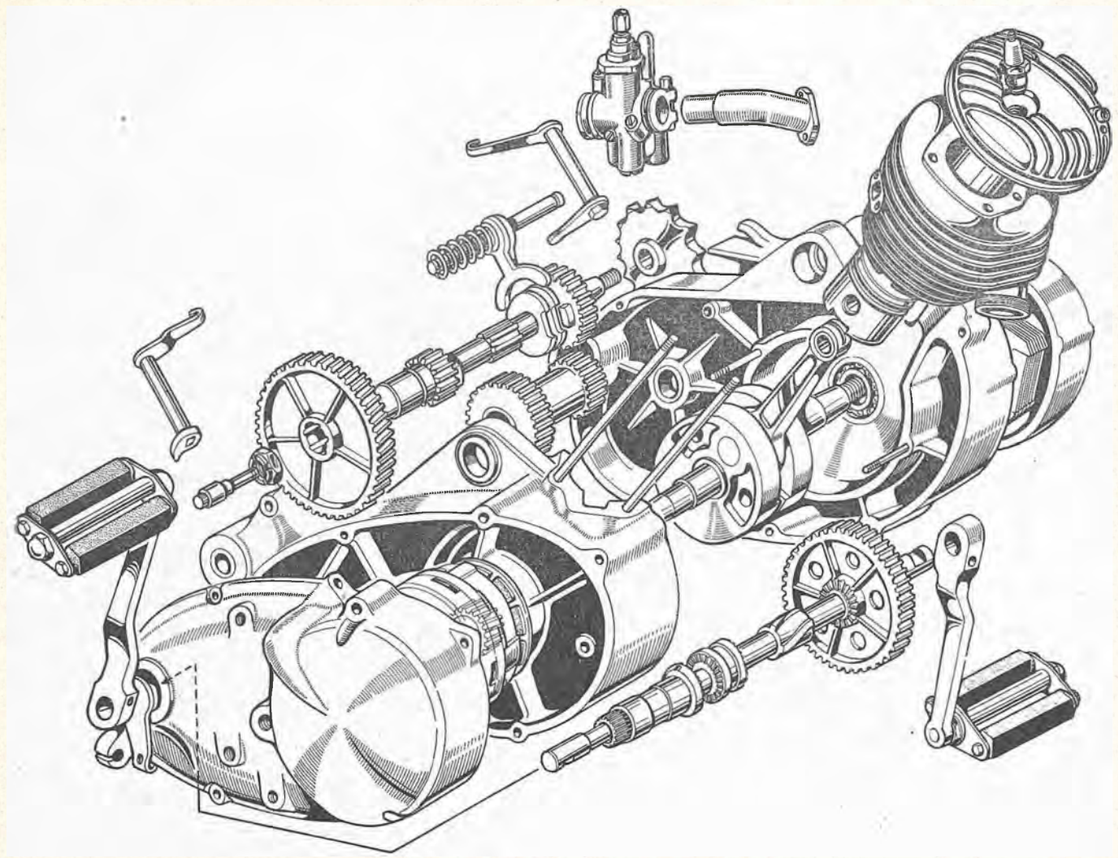
Pendenza massima superabile: 20 %.

a poco, si sono convinti anche loro che la *Lambretta* 48 è una bicimotore coi fiocchi, e dà molto di più di quel che promette. Qualcuno di questi miei amici ha già fatto i conti in tasca (del papà) e si è accorto che la *Lambretta* è il ciclomotore con cambio e frizione meno caro del momento, consuma poco ed è in vendita a rate minime: « mi piacerebbe comprarlo per andare a scuola... », han già dichiarato. E ben son disposti a passar sopra al manubrio largo, alla sella normale ed alle altre caratteristiche niente affatto sportive di questa macchinetta. L'importante è inforcare un mezzo di locomozione che vada bene, duri molto e consumi poco.

La *Lambretta* 48 è la vera espressione del ciclomotore utilitario. Uno dei pochi ciclomotori italiani veramente rispondenti al pieno significato della parola, come l'intende il nostro direttore. Ma veniamo ora ai risultati ed alle impressioni del mesetto di prova che ho detto prima.

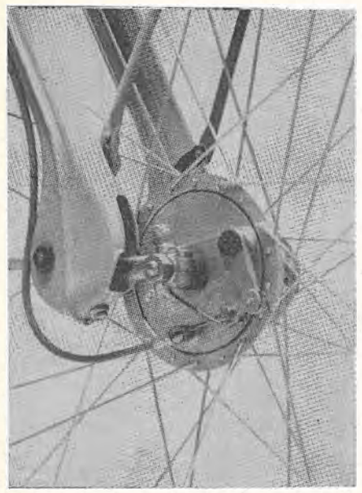
Le prestazioni sono buone, sia dal lato velocità, come dal lato consumo. Certo che i famosi 80 chilometri con un litro (norme CUNA) sono ben difficili da ottenere. In pratica ci si aggira sui 70 chilometri con un litro di miscela al 6%, il che è veramente notevole. Se il percorso comprende anche settori montagnosi di una certa lunghezza, il consumo tende naturalmente ad aumentare, ma non troppo. Infatti nel corso di una prova Milano-Macugnaga di 150 km. circa, il consumo è stato di 60 km. circa con un litro di miscela all'otto per cento. Bisogna tener presente che da Piedimulera a Macugnaga ci son ben 29 chilometri di salita che portano a quota 1327. Naturalmente la « prima » è stata d'obbligo, perchè la pendenza è abbastanza forte. Senza una sola sosta, la salita è stata percorsa a 15 km/h, una media che certi ciclomotori col cambio a tre rapporti non sarebbero riusciti a mantenere. Infatti essi hanno la prima più corta della *Lambretta*, perchè dispongono di un'altra marcia (la seconda) oltre alla presa diretta. Ma difficilmente essi « tengono » la seconda su un percorso del genere ed in prima la loro velocità è inferiore a quella della *Lambretta*.

OLDTIMERWORKSHOP.COM



In questo magistrale « spaccato » di Gianni Cavara risultano evidenti tutte le particolarità costruttive del motore della Lambretta 48. Si noti, in basso, il sistema a contropedale che aziona il freno posteriore.

A passo turistico si possono percorrere lunghe distanze sui 35-40 km/h di media, come ho fatto per esempio nella marcia d'avvicinamento da Milano a Piedimulera (120 km circa in 3 ore e mezza, compreso i vari attraversamenti di centri abitati). Ma la *Lambretta* 48, se può portare il suo utente a spasso per il mondo, si dimostra eccellente nell'uso cittadino. Si disimpegna bene nel traffico, la ripresa è buona, il consumo si aggira sui 70 km. con un litro di miscela al 6%, pur con tutte le accelerazioni che impone la circolazione in città. Con un paio di litri il sottoscritto va in giro per una settimana di fila, e son circa 20 chilometri al giorno che mi devo sciroppare per andare e venire dal lavoro, senza contare le puntate in tipografia ed in altri siti ancora. Il motore, se dà l'impressione di imballare leggermente in ambedue le marce appena si apre un po' troppo la manetta del gas, si distingue per la sua « coppia », vale a dire la possibilità di fornire potenza anche ai più ridotti regimi di rotazione del motore. Uno se ne accorge quando sbaglia a cambiare, quando cioè innesta la seconda con un certo anticipo sul normale. Allora si sente proprio che il motore, pur girando piano, « tira » come un muletto e si riporta in breve al suo regime normale. Sul motore si possono fare altre interessanti osservazioni. Innanzitutto, la sua facilità di avviamento, anche con una minima corsa del pedale. Una volta che ero andato a trovare certi miei parenti campagnoli (come direbbe il Marianini di «Lascia o raddoppia? ») la *Lambretta* venne abbandonata per sbaglio all'aria aperta, tutta una notte. Durante la quale, un bel temporale la innaffiò ben bene. La mattina dopo era ancora tutta fradicia e la faccenda dell'avviamento cominciava a preoccuparmi perchè avevo già fatto un'amara esperienza del genere. Coraggio: cicchetto, « starter » in posizione, cambio in folle, decompressore, via! Trac, il motore parte. Quasi quasi non volevo crederci. Sempre in merito al motore, bisogna lodarne la silenziosità funzionale, sia meccanica, sia di scoppio. La *Lambretta* 48 è senza dubbio il ciclomotore più silenzioso che sia mai stato costruito in Italia. La marmitta di scarico di generosissime dimensioni, garantisce infatti il completo ammortizzarsi dell'onda acustica (senza per questo influire sulla potenza del motore) e quando uno è in marcia ha quasi l'impressione di avere tra le gambe un motore elettrico invece di un motore a scoppio. E poi, come detto, anche i vari rumori meccanici sono stati ridotti ai minimi termini, segno di una eccellente lavorazione ed accoppiamento dei vari organi interni. Il cambio a due rapporti è di funzionamento dolcissimo: nei primi tempi la « prima » aveva tendenza a disimpegnarsi, ma una volta regolato opportunamente il flessibile del comando il difetto è scomparso. Anche la frizione lavora ottimamente, per quanto sia un po' dura da tirare. In quanto alla velocità massima, (anche se questo non ha eccessiva importanza per una macchina del genere) precisiamo che i 55 km. orari garantiti dalla Casa sono autentici, ma ottenibili soltanto in posizione abbassata e da un guidatore di proporzioni modeste; c'è comunque da ri-

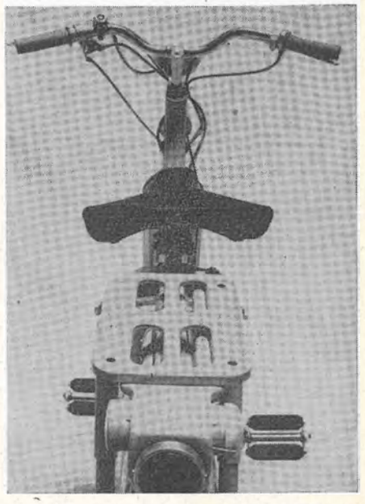


Particolare della sospensione anteriore a biellette inferiori oscillanti: il sistema garantisce un ottimo molleggio su tutte le strade.

tenere che tutti possono arrivare ai 50 km/h., anche senza abbassare troppo il groppone.

In quanto alla macchina in generale, c'è da dire che la *Lambretta* 48 offre proprio l'impressione di una vera bicicletta motorizzata: infatti è di una maneggevolezza estrema, ed il ciclista che si motorizza con la *Lambretta* quasi quasi non si accorgerebbe nemmeno del «passaggio» se non per il fatto che finalmente non deve più... pedalare. Le sospensioni sono molto in gamba. Quella anteriore (a biellette inferiori oscillanti) è decisamente migliore delle varie forcelle telescopiche montate attualmente da diversi ciclomotori. Livella veramente tutte le asperità stradali; quando si frena, questo sistema di sospensione ha una leggera tendenza ad abbassarsi, ma ciò non comporta alcun inconveniente. Il molleggio posteriore (con ammortizzatori telescopici) ha una notevole escursione, e quindi lavora molto bene. In complesso, quindi, 10 con lode per il confort di marcia, che è assicurato non solo dalle sospensioni, ma anche da una comoda sella a ponte (studiata dalla Innocenti) e da un manubrio eccezionalmente largo sul quale sono disposti molto razionalmente tutti i vari comandi. In quanto ai freni, c'è qualcosa da far notare. Quello anteriore non è impeccabile, ma d'altra parte quello posteriore (a contropedale) compensa le debolezze del suo fratello. Bisogna riconoscere che ci vuole qualche giorno di pratica prima di abituarsi all'uso del freno a contropedale. Infatti le prime volte si regola male lo sforzo della frenata, si tarda ad entrare in azione, etc. Ma una volta... fatta l'abitudine si riesce a frenare egregiamente, ed abbinando l'azione dei due freni, la decelerazione è rapida quanto mai. Attenzione però a non premere eccessivamente sul pedale, per evitare il bloccaggio della ruota posteriore, con tutte le relative conseguenze! E questo è da tenere nella dovuta considerazione specialmente quando si viaggia su strade non asfaltate.

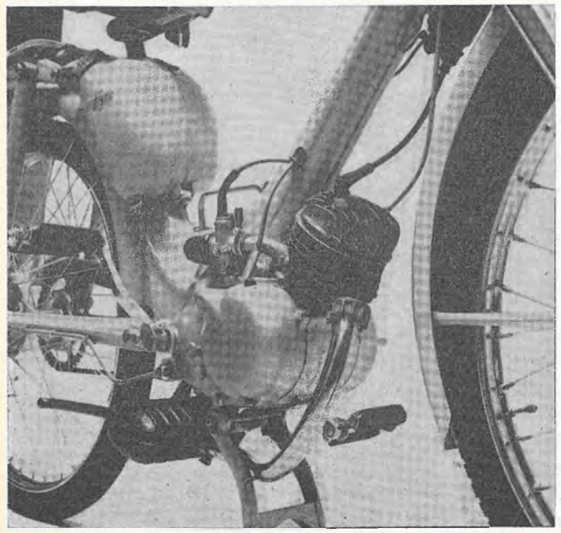
Infine, qualche altra osservazione. Il tappo del serbatoio della benzina è poco accessibile, posto com'è sotto la sella. Ma non è un gran male, perchè con l'autonomia offerta dal serbatoio, non è necessario recarsi troppo di sovente dal «benzinaro». La manopola di sollevamento è collocata nella miglior posizione per sollevare il veicolo col minimo sforzo. I ciclomotori si dovrebbero portare in casa come le biciclette, facendo risparmiare in tal modo le 1000-1500 lire mensili del garage a quegli sfortunati cittadini che non dispongono di un buco pianterreno. E la *Lambretta*, grazie appunto alla sua maniglia, si riesce a portarla su al secondo, terzo piano abbastanza agevolmente. Una parola d'elogio, da ultimo, per il portapacchi. E' il più bel portapacchi da ciclomotore che sia mai comparso nel dopoguerra. Può portarne, di roba! (Vedere la foto per credere).

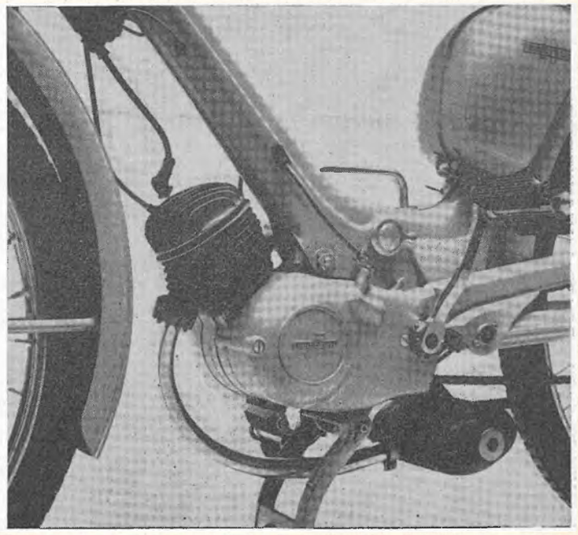


L'ampio e robusto portapacchi, la sella confortevole ed il comodo manubrio risaltano particolarmente in questa foto.

In complesso, dunque, la *Lambretta* 48 assolve splendidamente le proprie funzioni di ciclomotore (e non ho faticato a convincermene profondamente) rendendo un impareggiabile servizio alle migliaia dei suoi utenti sparsi non solo in tutta Italia, ma anche in tutte le parti del mondo dove si è affermato e continua ad affermarsi il nome Innocenti.

CARLO PERELLI





Due viste esterne del motore della Lambretta 48, di architettura semplice e robusta.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

L'"ultima" del Campionato Juniores

Sull'autodromo di Modena vincono:

Silvagni (Laverda 75), Farnè (Ducati 98), Villa (Mondial 125), Zubani (Morini 175), Muscio (Parilla 250) e Galliani (Gilera 500)

I titoli a: Silvagni, Farnè, Villa, Baronciani, Brambilla e Maugliani

La gioranta conclusiva dei campionati italiani juniores meritava una cornice di spettatori ben più numerosa di quella che si è raccolta domenica 14 ottobre all'autodromo di Modena. Eppure erano in programma ben sei gare, precisamente per le classi 75 - 100 - 125 - 175 - 250 e 500 cc.; favorevolissima la giornata, numerosi i concorrenti anche di fama nazionale, incertissimo l'esito delle lotte per l'assegnazione dei titoli, facilmente accessibile l'autodromo modenese che offre anche invidiabili emozioni spettacolari. Con tutto questo, ripetiamo, pochi gli spettatori ,ed altra delusione del dr. Giannetto Costa e dei suoi collaboratori, con notevole sbilancio economico nelle casse del Moto Club Modena che si era addossata con entusiasmo le fatiche della organizzazione.

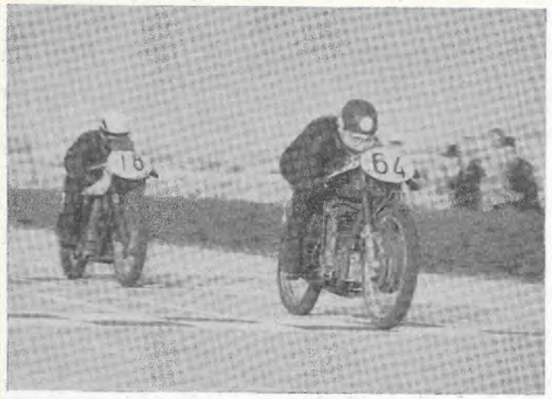
Fatta eccezione per la corsa delle 500 cc., tutte le altre corse della giornata sono state molto interessanti sia dal lato agonistico che per quel che riguarda i risultati tecnici. Anzi è da elogiare l'impegno e l'ardore combattivo che ha sostenuto anche i concorrenti ormai fuori causa per la classifica di campionato, impegno che in due casi ha avuto il giusto premio con la vittoria, come nel caso di Muscio vincitore della 250 cc. con la *Parilla*, e di Zubani primo nelle 175 cc. con la *Morini*.

Da notarsi che l'occhialuto Zubani aveva dovuto vedersela con un pilota di alto valore quale il monzese Brambilla in possesso di una macchina notoriamente velocissima quale la *M.V. Agusta;* il loro duello ha avuto momenti di alta passionalità, tanto che Brambilla, sotto la crescente pressione di Zubani, a più riprese sconfinava dalla pista prendendo le.. scorciatoie. Sconfinamenti ed accorgimenti che sono stati rilevati dai giudici di gara, e ovviamente hanno portato alla esclusione di Brambilla dall'ordine d'arrivo; la qual cosa è costata al monzese non solo la vittoria della giornata, ma addirittura il titolo di campione toccato in sua vece al costante Baronciani.

Generosa la gara di Mancini su *Mondial*, che si è impegnato a fondo per non perdere troppo terreno nei confronti dei primi. Bravo anche Fiocchi, che esordiva negli Juniores con la *Morini* Rebello, e Rinaldi che ha dovuto usare un «muletto» della *Mondial*, in quanto la moto sperimentale con la quale avrebbe dovuto correre, non ha potuto prendere il via per dei piccoli inconvenienti rilevati all'ultimo momento.

Incertissima fino alla fine ed emozionante la corsa delle 250 dove era invece prevista una facile vittoria dell'irruente Brambilla in sella alla bialbero *M.V.* E' infatti Brambilla che prende subito il comando seguito da Carrano, Ferrari e Perfetti, più staccati Muscio, Garofalo e Vigorito poi le numerose due tempi bicilindriche fra cui è invischiato anche Manganelli che non ha avuto una buona partenza.

Nei giri successivi Brambilla au-



Qui sopra: la volata finale di Brambilla (M.V., n. 64) e Zubani (Morini, n. 18) nella prova delle 175. Il corridore dellaM.V. veniva poi squalificato per taglio di pista. A destra: in una delle sue rare apparizioni su una «mezzo litro», l'eclettico Claudio Galliani ha fatto valere la sua classe imponendosi con una Gilera «Saturno»

menta il distacco dagli inseguitori che peraltro sono impegnatissimi in appassionanti schermaglie tra di loro; con una bella rimonta Manganelli riesce a portarsi in sesta posizione e, qualche giro appresso, supera anche la C.M. di Ferarri, conquistando la quinta piazza.

Al quindicesimo giro ecco il colpo di scena che viene a ridare interesse a una corsa che sembrava ormai chiaramente delineata. La *M.V.* di Brambilla cala leggermente di tono; se ne avvede Muscio (*Parilla*) il diretto inseguitore, che si impegna allo spasimo per raggiungere il fuggitivo.

Giro per giro il distacco diminuisce e a pochi giri dalla fine Muscio riesce a « entrare » nella scia di Brambilla che non si era certo risparmiato per sfuggire all'inseguimento. Gli ultimi giri sono entusiasmanti: i due piloti si alternano al comando e l'esito è incertissimo. All'ultimo giro, nella curva che immette al rettilineo d'arrivo, è in testa Muscio tallonato da Brambilla che però, per il troppo impegno, allarga un po' troppo la curva e finisce sul prato; sbanda un tantino, si riprende, ma ormai deve accontentarsi del secondo posto, che è però sufficiente per la conquista del titolo delle 250.

Bravissimo Muscio che a una grande combattività unisce uno stile impeccabile anche nei momenti più impegnativi e simpaticamente accolta la vittoria della *Parilla*; bella anche la gara di Carrano, Perfetti, Vigorito e gli altri « due tempisti ».

E' il turno delle 125, una gara che si preannuncia interessante più che altro per i motivi tecnici; vi è infatti l'esordio tra gli Juniores della *Ducati* desmodromica affidata a Spaggiari, una macchina che nelle prove aveva dimostrato d'andare veramente forte.

Al via, dato dal Conte Tomassini Barbarossa, piglia il comando Spaggiari seguito dal compagno di squadra Mereghetti e da Villa sulla *Mondial* bialbero; seguono Panzera, Pagani, Paganelli e alcuni privati con le *Ducati*.

Nei primi giri le due Ducati pigliano un buon vantaggio dagli inseguitori, mentre Villa non sembra impegnato a fondo. Dopo poco però, quest'ultimo si lancia all'inseguimento e in pochi giri riesce a raggiungere Mereghetti col quale ingaggia un bellissimo duello che si protrae fino a due giri dalla fine.

Al suo debutto con la Mondial, Francesco Villa ha colto una bella affermazione nella prova delle 125.

Anche questa gara ha il suo colpo di scena: Spaggiari che sembrava ormai irraggiungibile, al sedicesimo giro si deve fermare per rottura; tutti gli interessi volgono verso Mereghetti e Villa, ma al diciottesimo giro altra sorpresa: Mereghetti raggiunge a piedi il box col motore che fuma in modo preoccupante. Facile vittoria di Villa che taglia primo il traguardo e si conquista anche il titolo di campione della 125.

Sono quindi tre *Mondial* ai primi posti e precisamente Villa, Galliani e Panzera, quarto Pagani, figlio del grande Nello, che esordiva negli Juniores con una macchina della casa e che ha molto ben figurato anche per lo stile e la compostezza che ha sempre caratterizzato suo padre.

Belle anche le corse delle minori cilindrate che si sono svolte nella mattinata, alle 10, starter il comm. Bolognini, prendevano il via le 75, gara con lotta apertissima per la conquista del titolo.

Sono le *Ceccato* di Fontanili e Pozzoni che prendono il comando seguite a breve distanza dalla *Laverda* di Silvagni, mentre Ghiro, il più quotato aspirante al titolo, è nelle posizioni di centro. Nei giri successivi Silvagni riesce a inserirsi tra i due della *Ceccato*, mentre Ghiro si deve fermare ai box per avaria e riparte con tre giri di distacco dai primi.

Pozzoni, intanto, comincia a perdere terreno e dopo qualche giro è costretto al ritiro, presto imitato dal bravo e sfortunato Ghiro. La lotta per il primo posto si circoscrive quindi a Silvagni e Fontanili che fanno acrobazie per avere il sopravvento sull'avversario; in questo gioco eccede Fontanili che nella curva di ritorno ha tutta l'aria di voler ostacolare di proposito il suo antagonista che nonostante ciò si batte con un impegno eccezionale.

Mancano pochi giri e la contesa non accenna a risolversi, mentre nelle posizioni di centro altri interessanti confronti si vanno svolgendo tra Coppini, Apolloni, Marchi, Pastorelli.

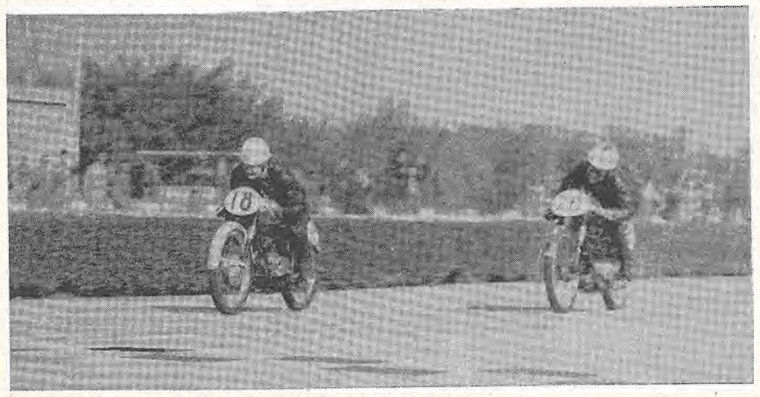
All'ultimo giro i due sono ancora affiancati, iniziano la volata finale, ma nell'innestare la quarta, Fontanili sbaglia e il cambio resta nel folle, un attimo prezioso perso e con esso la probabile vittoria che arride invece al bravo Silvagni che ha sempre fatto miracoli con la sua *Laverda* ad aste e bilancieri contro i monoalbero avversari. A Silvagni quindi il titolo del 56; peccato che Ghiro non abbia potuto dire la sua, la gara avrebbe avuto dei nuovi motivi d'interesse.

A rendere maggiormente appassionante la corsa delle 100 vi è la nuova *Mondial* affidata a Villa che nelle prove aveva fatto registrare dei buonissimi tempi. Al via, delusione per il pubblico che vede Villa partire ultimo mentre Farnè e Scamandri scattano immediatamente al comando. Ma la delusione è di breve durata, infatti Villa si spreme al massimo per riacciuffare i primi e di giro in giro guadagna posizioni su posizioni fino a raggiungere Scamandri che però è già distaccato da Farnè.

Verso il termine della corsa Farnè riesce ad accumulare ben 40 secondi di distacco sugli altri, Scamandri e Villa si alternano sempre al posto d'onore e gli altri seguono nell'ordine: Geminiani, Campana, Casadei, Sestini,

Farnè taglia facilmente il traguardo come previsto e nella volata per il secondo posto ha la meglio l'altro ducatista, Scamandri, che precede di poco il combattivo Villa. Il titolo va nelle mani di Farnè.

Ultima corsa della giornata quella delle 500 che vede allineati 14 concorrenti di cui ben quattro aspiranti al titolo. Al via, dato dal comm. Bolognini, prende il comando Muraro su *Gilera* seguito da Galliani, Tagli, Chinelli e Nosengo. La gara è interessante perchè tutti i concorrenti sono « privati », non vi sono cioè macchine preparate dalle case; si tratta per lo più di *Guzzi* e *Gilera* piuttosto anzianotte anche se ben preparate che faranno però registrare una media leggermente inferiore alle consorelle della classe 175.



Silvagni (Laverda, n. 18) e Fontanili (Ceccato, n. 26) nella loro spasmodica volata finale, che si è conclusa con la vittoria del corridore romagnolo.

Tuttavia il confronto è reso interessante dall'impegno dei piloti, anche quelli che non potevano ambire al titolo; si notava in particolare Damiani che inveiva sulla sua moto perchè non funzionava bene il cambio.

Al sesto passaggio le posizioni vengono modicate dal ritiro di Muraro che aveva già accumulato un discreto vantaggio sugli altri. Passa quindi in testa Galliani mentre Ceredi e Maugliani si ritirano. Bella la disputa per il secondo posto tra Chinelli e Zambotti, il quale riesce a prevalere sul rivale proprio all'ultimo giro. Vincitore Galliani, il titolo però rimane a Maugliani.

Si conclude quindi con queste gare sia la bella e intensa (forse troppo) giornata modenese e il campionato italiano Juniores 1956 che ha laureato le nuove promesse del nostro motociclismo.

ROBERTO PATRIGNANI

OLDTIMERWORKSHOP.COM

Tre vincitori della giornata modenese: a sinistra Genunzio Silvagni (Laverda 75), al centro Franco Farnè (Ducati 98) ed a destra Gianfranco Muscio (Parilla 250).

Le classifiche:

Classe 75 cc.: 1. Silvagni Genunzio (*Laverda*) 15 giri, chilometri 54,600, in 35'54"7, media km. 91,223; 2. Fontanili Eugenio (*Ceccato*) 35'54"9; 3. Coppini Piero (*Laverda*) 37'08"3; 4. Apolloni Renato (*Laverda*) in 37'09"4; 5. Grazioli Giuseppe (*Ceccato*) 37'38"1; 6. Marchi Lino (*Laverda*) 37'41"9; 7. Pastorelli Angelo (*Laverda*) 38'28"7; 8. Stringhetto Jolao (*Capriolo*) a un giro; 9. Bagnoli Elio (*Laverda*) a un giro; 10. Pasini Fausto (*Laverda*) a un giro; 11. Baglini Silvano (*Ceccato*) a un giro; 12. Imola Elio (*Ceccato*) a un giro; 13. Rege Domenico (*Ceccato*) a un giro; 14. Ghiro Orlando (*Ceccato*) a un giro.

Giro più veloce: l'8° di Silvagni (*Laverda*) in 2'21"7, media km. 92,680.

Classe 100 cc.: 1. Farnè Franco (*Ducati*) 15 giri, km. 54,600 in 34'20"1, media km. 95,412; 2. Scamandri Ettore (*Ducati*) 35'03"5; 3. Villa Francesco (*Mondial*) 35'4"2; 4 Geminiani Domenico (*Ducati*) 35'37"9; 5. Campana Fortunato (*Ceccato*) 35'38"4; 6. Casadei Pio (*Ducati*) 36'14"2; 7. Sestini Marcello (*Ducati*) 36'15"1; 8. Petri Giovanni (*Ducati*) a un giro; 9. Floridan Giovanni (*Ducati*) a un giro; 10. Pedrini Giorgio (*Ducati*) a un giro.

Giro più veloce: il 4° di Farnè (*Ducati*) in 2'15"3, media chilometri 96,580.

Classe 125 cc.: 1. Villa Francesco (*Mondial*) 22 giri chilometri 80 e m. 080, in 47'45"3, media chilometri 100,512; 2. Galliani Claudio (*Mondial*) 48'24"1; 3. Panzera Pietro (*Mondial*) 48'24"8; 4. Pagani Alberto (*M.V. Agusta*) 48'35"6; 5. Mandolini Giuseppe (*Ducati*) 48'41"; 6. Paganelli Dante (*M.V. Agusta*) 49'54"2; 7. Mereghetti Renzo (*Ducati*) a un giro; 8. Cintolesi Mauro (*Mondial*) a un giro; 9. Mariotto Gianfranco (*Ducati*) a un giro; 10. Zucchi Andrea (*Ducati*) a un giro; 11. Moriggia Franco (*Ducati*) a un giro; 12. Colciago Pierluigi (*M.V. Agusta*) a un giro; 13. Lasagni Pio (*M.V. Agusta*) a un giro; 14. Petri Giovanni (*M.V. Agusta*) a un giro; 15. Folegnani Alfredo (*M.V. Agusta*) a due giri; 16. Mondaini Nello (*Ducati*) a due giri; 17. Rosati Vasco (*Rumi*) a due giri; 18. Gemelli Sandro (*Ducati*) a quattro giri.

Giro più veloce: il 12° di Villa (*Mondial*) in 2'07"1, media chilometri 103 e m. 343.

Classe 175 cc.: 1. Zubani Giampiero (*Morini*) 22 giri, km. 80,080, in 45'14"2, media km. 105,990; 2. Baronciani Augusto (*M.V. Agusta*) 45'51"; 3. Mancini Franco (*Mondial*) 46'05"6; 4. Fiocchi Gianfranco (*Morini*) 46'30"8; 5. Rinaldi Silvano (*Mondial*) a un giro; 6. Franceschini Franco (*Morini*) a un giro; 7. Benuzzi Giancarlo (*Morini*) a un giro; 8. Folezzani Enzo (*Morini*) a due giri; 9. Peraro Martino (*M.V. Agusta*) a due giri; 10. Dardanello Giuseppe (*Morini*) a due giri; 11. Torricelli Al-

fredo (*Morini*) a due giri; 12. Zito Vittorio (*Morini*) a due giri; 13. Garbagnoli Gianfranco (*M.V. Agusta*) a due giri; 14. Cibolini Dermille (*Gilera*) a tre giri; 15. Marelli Marinello (*Bianchi*) a tre giri; 16. Romagnesi Ivano (*Morini*) a cinque giri.

Giro più veloce: il 10° di Brambilla (*M.V. Agusta*) in 2'01", media km. 108,297.

Classe 250 cc.: 1. Muscio Gianfranco (*Parilla*) 22 giri, chilometri 80,080, in 46'46"7, media chilometri 104,852; 2. Brambilla Ernesto (*M.V. Agusta*) 46' e 49"2; 3. Carrano Franco (*Mondial*) 46'53"1; 4. Perfetti Osvaldo (*Bianchi*) 47'06"4; 5. Vigorito Roberto (*M.V. Agusta*) 47'39"8; 6. Sgarbi Giorgio (*C. M.*) 47'57"; 7. Ferrari Renato (*C.M.*) a un giro; 8. Garatti Peppino (*Motobi*) a un giro; 9. Marchesani Gianemilio (*C. M.*) a due giri; 10. Zecchi Loris (*M.V. Agusta*) a due giri; 11. Garofalo Umberto (*C.M.*) a due giri.

Giro più veloce: il 22° di Muscio (*Parilla*) in 2'00"2, media km. 108,837.

Classe 500 cc.: 1. Galliani Claudio (*Gilera*) 22 giri, km. 80,080, in 45'29"2, media km. 105,520; 2. Zambotti Benedetto (*Gilera*) 46'20"8; 3. Chinelli Franco (*Gilera*) 46'24"2; 4. Nosengo Silvano (*Triumph*) 47'23"1; 5. Fonti Franco (*Gilera*) 47'33"8; 6. Damiani Attilio (*Guzzi*) a un giro; 7. Maugliani Emanuele (*Gilera*); 8. Gualtieri Renato (*Guzzi*) a due giri; 9. Balzerani Carlo (*Guzzi*) a tre giri.

Giro più veloce: il 6° di Galliani (*Gilera*) in 2', media chilometri 109 e m. 200.

Classifica finale del Campionato

Classe 75 cc.: 1. Genunzio Silvagni (*Laverda*) punti 50; 2. Orlando Ghiro (*Ceccato*) 47; 3. Eugenio Fontanili (*Ceccato*) 37; 4. Angelo Pozzoni (*Ceccato*) 26; 5. Piero Coppini (*Laverda*) 23; 6. Jolao Stringhetto (*Capriolo*) 20; 7. Giorgio Carlini (*Ceccato*) e Elio Imola (*Ceccato*) 16; 9. Giuseppe Cardinali (*Ceccato*) e Renato Apolloni (*Laverda*) 11; seguono altri concorrenti.

Classe 100 cc.: 1. Franco Farnè (*Ducati*) punti 57; 2. Francesco Villa (*Ducati* e *Mondial*) 46; 3. Alberto Gandossi (*Ducati*) 41; 4. Domenico Geminiani (*Ducati*) 22; 5. Ettore Scamandri (*Ducati*) 18; 6. Marcello Sestini (*Ducati*); seguono altri concorrenti.

Classe 125 cc.: 1. Francesco Villa (*M.V. Agusta, Ducati* e *Mondial*) punti 55; 2. Galliani Claudio (*Mondial*) 52; 3. Panzera Pietro (*Mondial*) 40; 4. Dante Paganelli (*M. V. Agusta*) 28; 5. Giuseppe Mandolini (*Ducati*) 26; 6. Renzo Mereghetti (*Ducati*) 25; 7. Augusto Baronciani (*M.V. Agusta*) 15; 8. Carlo Ferrario (*M. V. Agusta*) e Alberto Pagani (*M.V. Agusta*) 11; 10. Virginio Santilli (*M.V. Agusta*), Giovanni Petri (*M.V. Agusta*) e Pierluigi Colciago (*M.V. Agusta*) p. 8; seguono altri concorrenti.

Classe 175 cc.: 1. Augusto Baronciani (*M.V. Agusta*) punti 55; 2. Franco Mancini (*Mondial*) 40; 3. Ernesto Brambilla (*M.V. Agusta*) 34; 4. Giampiero Zubani (*Morini*) 26; 5. Walter Tassinari (*Morini*) 18; 6. Angelo Pastorelli (*M. V. Agusta*) 14; 7. Franco Franceschini (*Morini*) 13; 8. Gianfranco Muscio (*Parilla*) e Gianfranco Fiocchi (*Morini*) 11; 10. Luigi Brustia (*Parilla*), Giancarlo Benuzzi (*Morini*) e Silvano Rinaldi (*Mondial*) 9; seguono altri concorrenti.

Classe 250 cc.: 1. Ernesto Brambilla (*M.V. Agusta*) punti 64; 2. Renato Ferrari (*C. M.*) 33; 3. Franco Carrano (*Mondial*) 32; 4. Peppino Garatti (*Motobi*) 26; 5. Roberto Vigorito (*M. M. Agusta*) e Gianfranco Muscio (*Parilla*) 24; 7. Umberto Garofalo (*C.M.*) 19; 8. Giorgio Sgarbi (*C.M.*) 14; 9. Silvio Denna (*M.V. Agusta*) e Osvaldo Perfetti (*Bianchi*) 11; seguono altri concorrenti.

Classe 500 cc.: 1. Emanuele Maugliani (*Gilera*) punti 38 migliori piazzamenti; 2. Franco Chinelli (*Gilera*) p. 38; 3. Antonio Muraro (*Gilera*) 28; 4. Nino Tagli (*Gilera*) e Claudio Gallianti (*Gilera*) 25; 6. Benedetto Zambotti (*Gilera*) 23; 7. Franco Fonti (*Gilera*) 22; 8 Fabio Ceredi (*Guzzi*) 20; 9. Attilio Damiani (*Guzzi*) 16; 10. Dario Basso (*Gilera*); seguono altri.

Nuovo successo del crossista Coscia (M.V.) a Torino

Piero Coscia su *M.V.* 175 ha vinto il Trofeo Michele Pesce di motocross, aggiudicandosi anche la seconda prova, svoltasi al campo « Torino-motocross » di Torino.

Il confronto Torino-Faenza (tre torinesi contro tre faentini) si è risolto a favore dei piemontesi, che hanno impiegato complessivamente 3.09'46"1, tempo nettamente inferiore a quello dei romagnoli: 3.19'29".

La squadra che difendeva i colori di Torino, era composta da due tra i migliori motocrossisti italiani, Coscia e Giovanni Gay, entrambi su *M.V.*, e dal giovanissimo Bertoldo, un « pivello » per questo genere di gare, che nella mattinata, durante le prove, aveva dimostrato di possedere doti non comuni di coraggio, spericolatezza ed intelligenza, battendo il record della pista con lo straordinario tempo di 2'13"1/5, mentre la squadra di Faenza era composta da Castelli e Cairoli, su *Bianchi* 175 e da Altafini su *Morini* 175.

Nella prima manche però le due squadre non si davano battaglia a fondo, e l'iniziativa passava a Moretti su *Alpino* 125 ed a Terlizzi, il quale ultimo, nel corso della gara, dimostrava di aver superato molto bene il periodo nero della passata stagione.

Il giovane Moretti, che era in sella ad un mezzo meccanico inferiore a quello degli avversari, spingeva a fondo, ed in breve, anche perchè una caduta pressochè generale aveva fermato per qualche secondo parecchi concorrenti, si trovava solo al comando, seguito a breve distanza da Terlizzi, su *Beta*, mentre gli altri seguivano da lontano.

Terlizzi però, la cui moto era notevolmente più potente, si portava sotto, ed al sesto giro si affiancava al pilota dell'*Alpino;* questi con ripetuti scatti riusciva a mantenersi al comando, ma proprio sulla linea del traguardo, Terlizzi, con una furibonda sgroppata, lo passava e vinceva la prima prova.

Alla partenza della seconda prova, si vide subito che i torinesi avevano serie intenzioni Coscia se ne andava con prepotente azione e gli si accodavano Giovanni Gay, Bertoldo, Castelli e Terlizzi.

Al terzo giro la squadra piemontese perdeva Gay, che, a causa di un salto affrontato troppo velocemente rompeva una ruota, e Bertoldo, che per evitare il compagno fermo, perdeva tempo prezioso e si lasciava superare da Castelli.

Coscia aumentava il ritmo e terminava vittoriosamente la prova, davanti a Castelli, Bertoldo, Terlizzi e Moretti.

Nella terza manche si faceva decisamente luce Gay; il pilota della *M.V.* che non aveva preoccupazioni di classifica, partiva sparatissimo, e neppure Coscia, che pure andava piuttosto forte, riusciva a tenergli dietro.

Al quarto giro poi, Gay sfiorava il record della pista, continuando a girare con una spericolatezza che metteva i brividi agli spettatori, a dir la verità un po' scarsi.

Il torinese vinceva così nettamente, e con il secondo posto di Coscia, che terminava primo in classifica generale e vinceva così il « Trofeo Pesce », guadagnava preziosi punti alla sua squadra.

LUCIANO GIACOTTO

Ecco la classifica:

1. Piero Coscia (*M.V.* 175) in 1.02'48", 26 giri; 2. Terlizzi (*Beta* 175) 1.03'17"; 3. Moretti (*Alpino* 125) 1.03'56"1; 4. Bertoldo (*Beta* 175) 1.04'17"; 5. Altafini (*Morini* 175) 1.07'43"1; 6. Castelli (*Bianchi* 175) 1.04'25"1, 25 giri; 7. Bogiovanni (*Guazzoni* 175) 1.05'00"5; 8. Cairoli (*Bianchi* 175) 1.07'20"3; 9. Gay G. (*M.V.* 175) 1.03'41; 10. Nieddu (*Leprotto*) 1 ora 06'41"1.

Risultato dell'incontro Torino-Faenza: 1. Torino in 3.09'46"1; 2. Faenza 3 ore 19'29".

OLDTIMERWORKSHOP.COM

Le deliberazioni del Congresso F.I.M. a Parigi

Il Congresso d'Autunno della F.I.M ha avuto luogo a Parigi nel Palazzo dell'Automobile Club di Francia, ed esso ha avuto una notevole importanza. Vi hanno partecipato direttamente o per delega le seguenti 23 Nazioni:

Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Inghilterra, Italia, Irlanda, Lussemburgo, Monaco, Norvergia, Olanda, Polonia, Romania, Russia, Saar, Spagna, Svezia, Svizzera, Uruguay, Venezuela.

In apertura di seduta il Presidente ha commemorato il Vice Presidente prof. Low e l'ex Vice Presidente Bruinsma recentemente scomparsi.

Subito dopo, Lurani ha dato relazione sui risultati della seduta della Commissione Speciale per il voto differenziale, che era stata da Lui presieduta. Come è noto, Lurani aveva a suo tempo presentato una proposta per differenziare il valore del voto delle varie Federazioni secondo la loro importanza a tutti gli effetti. Questo principio era stato accettato nell'ultimo Congresso di Parigi con la votazione di 14 sì e 8 no.

Era stata di conseguenza nominata una sotto-commissione di 11 Nazioni per sviluppare la questione. Di queste, 10 hanno partecipato alla nuova Seduta della Commissione svoltasi appunto a Parigi, nominando Presidente il conte Lurani.

Dopo lunga discussione, la Commissione, per 9 voti a 1, ha ritenuto inattuabile il progetto di voto differenziale, ma con lo stesso numero di voti ha rilevato che l'attuale sistema dei voti per procura è tutt'altro che soddisfacente e come conseguenza il Bureau Centrale si è assunto l'incarico di studiare questo delicato problema.

L'esito delle votazioni ha riaffermato il prestigio dei nostri Delegati

Il Consiglio Generale ha poi proceduto alle elezioni per la Commissione Sportiva Internazionale (C.S.I.), sia per rieleggere i Membri che scadevano per turno, sia per le nuove nomine. Questa elezione è stata particolarmente brillante per il Delegato italiano che ha avuto infatti il massimo dei voti.

Ecco i risultati per gli eletti fra i 9 candidati:
Lurani (Italia) voti 23 (totalità assoluta), Kopechy (Cecoslovacchia) voti 20, Koether (Germania) voti 12, Charaudeau (Francia) voti 21, Rodil (Spagna) voti 20, Burik (Olanda) voti 12 (supplente).

Si sono poi svolte le elezioni per la Commissione Tecnica Internazionale (C. T.I.) ed i sette candidati per i sette posti hanno avuto le seguenti votazioni: Speluzzi (Italia) voti 20, Taylor (Inghilterra) voti 18, Rogojin (Russia) voti 18, Borisajlevic (Jugoslavia) voti 13, Nieus (Belgio) voti 13, Louveau (Francia) voti 12, Baasch (Austria) voti 12.

Anche in questa occasione il Delegato italiano ha avuto la massima votazione.

Si sono poi svolte analogamente le elezioni per la Commissione Turistica Internazionale (C.T.I.) che hanno avuto il seguente risultato: (5 posti 5 candidati)
Ladame (Svizzera) voti 22, Stienlet (Belgio) voti 21, Richter (Germania) voti 17, Tramm (Russia) voti 19, Huggett (Inghilterra) voti 13 (supplente).

Il Presidente Perouse ha lungamente riferito sui rapporti, difficili in certe Nazioni, fra le Federazioni Ciclistiche e Motociclistiche ed ha accennato ad un accordo direttamente stipulato fra lui ed il Presidente dell'U.C.I. Joinard da adottarsi dove esistesse tale difficoltà.

Il Consiglio Generale ha approvato il verbale del Congresso di Oslo, ha studiato ed approvato il bilancio preventivo del prossimo esercizio, ed ha approvato la seduta straordinaria della Commissione Sportiva Internazionale che dovrà aver luogo a Milano nei giorni 2, 3, 4 dicembre prossimo.

In questa riunione sarà discusso soprattutto la questione dei sistemi di omologazione dei Records Mondiali e della Sei Giorni 1956 e di quella 1957, poichè non è stato possibile discutere a fondo questa questione dato che il Congresso di Parigi ha avuto luogo precisamente solo ad una settimana di distanza dal termine della Sei Giorni di Garmisch.

Il Consiglio Generale ha poi approvato le importanti e interessanti relazioni delle Commissioni: Sportiva, Tecnica, Turistica e della Commissione di Finanza fatta dal Presidente Rag. Colombo.

E finalmente per acclamazione ha approvato come sede del prossimo Congresso di Primavera una città dell'Italia settentrionale, con data dall'8 al 13 aprile 1957.

Ritorno all'antico per i Campionati Mondiali

La Commissione Sportiva ha tenuto la sua 68ª seduta, presieduta dal Presidente Nortier assistito dai Vice-Presidenti Lurani e Vorster, e sono state prese delle deliberazioni importanti. E' stato affermato, dopo una lunga discussione, che in tutte le gare internazionali, la partenza delle corse di velocità per veicoli a tre ruote sarà sempre data da fermo con motore in moto.

E' stato poi lungamente discusso l'avvenire del Campionato del Mondo per Conduttori e Costruttori.

Sventata una manovra di abolire addirittura il Campionato per i Costruttori, è stato deciso che per il 1957 si tornerà al sistema precedente, ossia che tutte le corse classiche (che saranno in tutto sei o sette) saranno valide per il Campionato dei Costruttori e Conduttori.

Il numero dei punteggi sarà su un numero di gare pari alla *metà più una* delle corse effettuate. I punteggi saranno immutati e non vi sarà più questione di iscrizione o di numero minimo di marche iscritte, ecc. ecc.

La domanda della Svezia di includere il Gran Premio di Svezia fra le gare classiche valide per il Campionato del Mondo è stata respinta.

Per il motocross delle classi sino a 250 cc.

E' stato discusso il rapporto della Speciale Commissione per il Motocross presieduta da Lenfranc e che si era riunita a Namur in agosto. Sono state precisate le norme per lo svolgimento di queste manifestazioni, principalmente per le partenze e finalmente il Campionato di Motocross Europeo è stato elevato al rango di Mondiale.

Per incoraggiare lo sviluppo del motocross per macchine fino a 250 cc., è stato stabilito di mettere in palio una speciale *medaglia della C.S.I.* per il conduttore che avrà il migliore punteggio in una serie di gare riservate a tale classe.

Otto Nazioni (Italia, Svizzera, Germania, Svezia, Olanda, Belgio Francia, Lussemburgo) si sono impegnate di organizzare delle gare internazionali per questa cilindrata. Si tratta di una netta affermazione della tendenza italiana verso la riduzione delle cilindrate anche nei motocross.

E' stato stabilito che in tutti i Gran Premi di qualsiasi specialità, la Federazione Nazionale Organizzatrice sarà *direttamente responsabile* dell'ammontare dei premi e degli eventuali ingaggi, mentre essa sarà responsabile solo per l'intero ammontare di premi, in tutte le gare Internazionali di qualunque genere, organizzate sotto la sua giurisdizione.

Il Calendario Internazionale 1957

E' stato stabilito il Calendario Internazionale. Come è noto, fino al 30 novembre saranno accettate eventuali rinuncie senza che sia trattenuta la tassa, mentre fino al 31 dicembre potranno essere fatte ulteriori iscrizioni, sempre con il beneplacito degli Organizzatori delle gare già iscritte e che hanno quindi priorità.

Sono state fissate le seguenti date:

GARE DI VELOCITA' CLASSICHE VALEVOLI PER I CAMPIONATI MONDIALI

26 maggio G.P. di Francia
3-5-7 giugno Tourist Trophy

PUBBL. MP 045
AEROSTUDIO

nuovi trionfi

MOTO GUZZI

coppa d'oro · Imola 1956

equipaggiate
con pistoni

Mondial Piston

campioni del mondo

29 giugno G.P. d'Olanda
7 luglio G.P. del Belgio
21 luglio G.P. di Germania
8-10 agosto G.P. dell'Ulster
1 settembre G.P. delle Nazioni

GRANDI PREMI INTERNAZIONALI

7 aprile Spagna
13-14 luglio Svezia
19-20 agosto Ungheria
25 agosto Cecoslovacchia
8 settembre Austria

MOTOCROSS DELLE NAZIONI

31 agosto-1 settembre Inghilterra

GRANDI PREMI DI MOTOCROSS VALEVOLI PER IL CAMPIONATO DEL MONDO

5 maggio - Svizzera
19 maggio - Francia
9 giugno - Italia
7 luglio Inghilterra
28 luglio - Lussemburgo
4 agosto Belgio
11 agosto - Olanda
18 agosto - Svezia
25 agosto - Danimarca

SEI GIORNI INTERNAZIONALE MOTOCICLISTICA

17-22 settembre - Cecoslovacchia

CORSE INTERNAZIONALI ITALIANE DI VELOCITA'

5-14 aprile - Giro d'Italia
22 aprile - Coppa d'Oro Imola
28 aprile - XI Trofeo San Remo
23 giugno - Circuito di Faenza
28 luglio - Circuito di Senigallia

I vari Commissari della F.I.M alle manifestazioni classiche hanno poi relazionato sulle gare a cui hanno presenziato. Il Delegato della F.I.M. al Gran Premio delle Nazioni a Monza, ha rinnovato le sue lusinghiere espressioni di plauso.

E' stata istituita una sotto-commissione permanente per lo Speedway e per le gare in pista e la presidenza è stata affidata allo svedese Lofstrom.

Ridotti a 9 per classe i records mondiali

E' stata discussa la revisione del numero dei Records Mondiali nelle varie classi. La discussione si è basata sulla riduzione a 9 o a 13 Records per classe, si è passati alla votazione stessa e con maggioranza di 15 a 8, è stata stabilita la riduzione a 9 Records. Gli italiani avevano votato per il numero superiore.

Al 1° gennaio 1957, spariranno dalla lista dei Records, molti primati e fra questi tutti quelli sulle distanze in miglia.

I Records riconosciuti saranno i seguenti in ogni classe:

1 Km. con partenza lanciata
1 Km. con partenza da fermo
10 Km. con partenza da fermo
100 km.
1000 Km.
1 ora
6 ore
12 ore
24 ore

Sono state discusse le condizioni di omologazione dei Records, ed è stato stabilito che un Record, perchè sia battuto, deve essere superato dell'1% sulla media.

E' stato stabilito che le prescrizioni per macchine particolarmente per quanto riguarda le limitazioni per ragioni di sicurezza e le conseguenti misurazioni, vengano osservate con la massima severità fino dalle prime corse classiche della stagione.

L'altezza massima posteriore della moto, da prendersi all'inizio della sella o sedile a macchina scarica, è stata portata da 85 a 90 cm.

L'angolo minimo di sterzata dev'essere di 20° per parte, anche con la sospensione a fondo corsa. L'eventuale carenatura e la struttura del telaio dovrà permettere questa rotazione minima.

Il limite di tempo per l'eventuale richiesta di cambio di marca del carburante dovrà essere portata a 6 ed a 4 settimane prima della corsa, invece delle 4 e 2 come era attualmente.

Lurani, che a Oslo si era assunto l'incarico di presentare una proposta di Regolamento dei rapporti finanziari fra Organizzatori e Conduttori, anche agli effetti degli ingaggi, ha fatto una relazione in merito. La questione ormai messa sul tappeto sarà ulteriormente discussa nella riunione di Milano.

La richiesta da parte della Polonia di creare una grande zona orientale che permetta anche alla Russia di partecipare alle gare assieme alla Polonia, Ungheria, Cecoslovacchia, ecc. ecc. anche senza iscrizione al Calendario Internazionale, è stata respinta ed anzi la latitudine delle varie zone verrà ridiscussa al Congresso di Primavera.

Come principio è stata decisa l'istituzione di *Commissari Sportivi Internazionali* della F.I.M.; Lurani e Rodil sono stati incaricati di stabilire le modalità della loro nomina. Questi Commissari verranno incaricati anche per controllare i Grandi Premi Internazionali di ogni specialità.

LE PUBBLICAZIONI DELLA
EDISPORT
S. p. A.
VIA PASSARELLA 10 - MILANO

MOTOCICLISMO
Settimanale L. 120 la copia
Abbonamento annuo L. 5.000

AUTO ITALIANA
Decadale L. 200 la copia
Abbonamento annuo L. 5.800

MOTOR ITALIA
Bimestrale L. 600 la copia
Abbonamento annuo L. 3.000

VELA E MOTORE
Motonautica
Mensile L. 200 la copia
Abbonamento annuo L. 2.000

ALA D'ITALIA
Bimestrale L. 500 la copia
Abbonamento annuo L. 2.000

E' stato lungamente discusso il recente tentativo di record di Allen e di Burns effettuato in America, ed anche questa questione sarà riesaminata dalla C.S.I. nella speciale seduta indetta a Milano.

Istituita la Categoria Macchine Sport Internazionale

Finalmente è stata varata senza alcuna modificazione, la istituzione della *Categoria Macchine Sport Internazionali* secondo le proposte presentate dai Delegati Italiani. La Commissione Tecnica e Sportiva si è congratulata con l'Ing. Nacci e col prof. Speluzzi per il loro ottimo lavoro, e particolarmente con quest'ultimo per il suo studio sulla omologazione dei Records.

E' da ricordare che precisamente 10 anni or sono, nell'ottobre 1946, il Conte Lurani aveva proposto al Congresso di Parigi l'istituzione delle macchine sport!

Sono occorsi 10 anni affinchè questo Regolamento, opportunamente modificato ed aggiornato, venisse accettato con crisma internazionale!

Sulla proposta dello Svedese Lofstrom, è stato stabilito che ogni nazione comunichi l'elenco delle macchine normalmente costruite che rispondano alle norme della Categoria Sport Internazionale.

La Spagna ha annunciato che nel 1957 indirà un Campionato per macchine Sport.

Finalmente, su proposta di Lurani, è stato stabilito che alle corse per macchine sport Internazionali, nel 1957 potranno partecipare anche conduttori stranieri senza che queste gare debbano essere iscritte a Calendario Internazionale.

Come abbiamo già detto, la discussione sulla Sei Giorni motociclistica Internazionale 1956 è stata rimandata alla speciale seduta di Milano, ma il Presidente Nortier non ha mancato di fare anche un elogio in forma ufficiale ai « Seigiornisti », elogio al quale si sono uniti tutti i presenti.

Il Presidente della Commissione Tecnica, Violet, assistito dai Vice-Presidenti ing. Nacci e Bönsch, ha messo sul tappeto anche il problema della riduzione delle cilindrate nelle corse di velocità facendo circolare pure un interessante studio presentato da Nacci e Speluzzi.

Questo problema non sembra per altro di immediata soluzione, ma logicamente se ne discuterà anche in avvenire.

Al Congresso di Parigi hanno partecipato per l'Italia: il Conte Giovanni Lurani Cernuschi, Vice-Presidente della F.I.M. e Vice-Presidente dalla C. S.I., il Cav. Giovanni Curli, Membro della C.S.I.; il rag. Paolo Colombo Vice-Presidente della Commissione Turistica Internazionale e Presidente della Commissione di Finanza; l'Ing. Salvatore Nacci, Vice-Presidente della C. T.I., e il Prof. Mario Speluzzi Membro della C.T.I.

Il Trofeo « A. Bonacossa » vinto negli anni scorsi dalla A.C.U. è stato per la prima volta assegnato per il 1956 alla F.M.I.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

Imponente commoventissima manife

i funerali di FERRUCCIO GILERA

Le vie del Signore sono imperscrutabili, ed in questa semplice ma sublime verità, nella fede in Dio che li illumina, Ida e Giuseppe Gilera, Gigliola ed Olga ed i familiari tutti, di certo trarranno il balsamo che saprà lenire col tempo la piaga bruciante apertasi nel loro cuore con la repentina, crudele, persino ancora inimmaginabile dipartita del loro dilettissimo Ferruccio.

Sono sventure che non trovano conforto nelle cose terrene; eppure l'immane dolore della famiglia Gilera non può non aver trovato sollievo dalla commovente, unanime manifestazione di solidarietà espressa attraverso il suffragio di folla che reverente e toccata di pianto ha voluto rendere l'ultimo omaggio alle spoglie mortali di colui che fu Ferruccio Gilera.

Già nelle partecipazioni al lutto, che avevano riempito colonne e colonne dei maggiori giornali milanesi, si avvertivano i sintomi di quello che noi, pur sapendo di avventarci in un parallelo forse improprio se non ancora irriverente, oseremmo definire il « fenomeno » dei funerali di Ferruccio Gilera. Sintomi che prendevano maggior consistenza nella tarda sera di sabato, quando parecchie centinaia e forse un migliaio di persone di tutti i ceti erano convenute all'Aeroporto della Malpensa, per porgere il primo reverente saluto alla salma di Ferruccio, e la prima muta espressione di solidarietà a Giuseppe Gilera che la diletta salma aveva vegliato nella lunga trasvolata atlantica. E fra i tanti, erano anche le maestranze degli stabilimenti Gilera che con i loro dirigenti ed impiegati si erano trovati

Portata a spalle dagli amici coetanei di Ferruccio Gilera, la bara che racchiude le Sue spoglie mortali esce dal tempio dopo il solenne rito di suffragio. Nella pagina di fronte, in alto, al cimitero, fra una selva di corone e stretti dalla folla commossa, l'ing. Giuseppe Gilera e la signora Ida attorniati dai familiari porgono l'ultimo saluto al loro diletto Ferruccio. In basso, per tutta la durata del corteo funebre lungo le strade di Arcore, i meccanici del « reparto corse » in tuta abbrunata si alternano nel trasporto a spalle della salma.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

stazione di solidarietà nel dolore,

unanimi nel volersi raccogliere attorno al loro Capo e Maestro, al suo primo pietoso incontro coi familiari.

Ma nessuno poteva nemmeno lontanamente immaginare quel che sarebbero stati, nel pomeriggio di domenica 14 ottobre, i funerali di Ferruccio Gilera. Nessuno poteva immaginare che migliaia e migliaia di persone, di tutte le classi sociali, contadini ed operai, impiegati, tecnici, dirigenti, autorità dell'Industria, dello sport, meccanici e corridori motociclisti, uomini giovani ed anziani, donne e fanciulle, bambini e vegliardi, sentissero così profondamente lo spirito di solidarietà nel dolore con la famiglia Gilera, partecipando con infinita pietà al loro immane cordoglio.

Erano i funerali di Ferruccio Gilera, il figlio dell'industriale Giuseppe Gilera? No; erano qualcosa di più alto, di più intimamente sofferto, di più nobile e profondo e sublime. Era il suffragio d'affetto verso una madre ed un padre che avevano profuso il loro intelletto, la loro bontà, la loro intelligenza, la loro generosa nobiltà d'animo al benessere di tutto un intero paese avviandolo verso sviluppi impensati, verso la tranquillità, la sicurezza per l'avvenire di loro stessi e dei figli, verso quella elevazione sociale che è il postulato delle menti elette.

Ma noi abbiam visto nei funerali di Ferruccio Gilera anche, e forse innanzi tutto, l'espressione spontanea e forse non tutta avvertita, del tormento spirituale, del dolore, dello sgomento che la dipartita di Ferruccio ha lasciato nel mondo motociclistico.

Non era scomparso soltanto il figlio dell'industriale Giuseppe Gilera; era scomparso Colui cui si guardava come alla più fulgida speranza nell'avvenire del motociclismo italiano e forse anche mondiale.

Perchè Ferruccio Gilera, ancora nel fiore della sua erompente giovinezza, era la punta di diamante dell'industria motociclistica italiana. Da Lui tutti aspettavano grandi cose; Lui era il nostro avvenire, Lui la gemma che col maturare degli anni e sotto l'amorosa ed illuminata guida paterna, sarebbe sbocciata in una fioritura di nuove conquiste della tecnica, dell'industria, dello sport.

E' caduto, il germoglio scaturito dal saldo tronco Gilera; e solo oggi, che lo abbiamo perduto, abbiamo la piena percezione di quello che sarebbe stato Ferruccio per il motociclismo di domani. Il vuoto che la Sua dipartita ha lasciato è di quelli che non si possono colmare. Giuseppe Gilera, superata l'ora dell'amarissimo calice, riprenderà la sua opera di sempre, e tutti noi che lo amiamo, gli saremo vicini perchè dalla nostra solidarietà egli possa

L'unanime cordoglio per la repentina scomparsa di Ferruccio Gilera è espresso in questa impressionante visione della folla che ha accompagnato il feretro all'ultima dimora terrena: sono gente del popolo, operai, contadini, donne o fanciulli, impiegati, autorità dell'industria, dello sport, corridori, motociclisti, giornalisti, accomunati nello slancio di solidarietà nel dolore con la famiglia Gilera crudelmente colpita dalla sventura.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

trarre il conforto per la sua fatica.

Ma Ferruccio non c'è più, e questo pensiero martellante ci turba e ci tormenta e ci angoscia come se tutto un mondo fosse crollato.

Dinanzi alla salma di Ferruccio, tutte le passioni sono taciute per far posto solo al cordoglio, al dolore, alla pietà. Lo dicevano le cento e cento personalità del nostro mondo industriale confuso nella folla che seguiva il feretro, le autorità sportive, i corridori nazionali o stranieri, non solo della Gilera ma anche di altre marche; lo dicevano le centocinquanta corone floreali che portate a braccia precedevano su due file la bara sostenuta a spalle dai meccanici del « reparto corse » e poi dai coetanei amici di Ferruccio; e le rappresentanze dei Moto Club raggruppate attorno ai vessilli sociali; ed ancora i bambini dei collegi ed orfanotrofi, le giovani e le donne delle congregazioni cattoliche, e soprattutto l'immensa fiumana di popolo che seguiva il feretro e nelle cui espressioni commosse si leggeva chiaramente la spontaneità dei loro sentimenti, la più profonda partecipazione al grande lutto.

Impossibile citare nomi di Enti e persone; impossibile una sia pur breve cronaca di quelle che furono le più commoventi onoranze funebri tributate ad uno scomparso del nostro mondo motociclistico.

Valgano all'uopo le illustrazioni di queste pagine; altro non possiamo aggiungere perchè la commozione ci inaridisce il pensiero, e l'amarezza di tanto dolore ci spezza la penna.

Il presidente della F.M.I. gr. uff. Emanuele Bianchi mentre pronuncia l'orazione funebre. A sinistra, sono il prof. Guido Robecchi presidente dell'A.N.C.N.A.; a destra il rag. Jone Ermirio, direttore amministrativo della Gilera.

2 centri

IV° MOTOGIRO D'ITALIA
VITTORIA ASSOLUTA superando tutte le concorrenti di cilindrata 175
XI^a MILANO TARANTO

La corsa più lunga del mondo
VITTORIA nelle rispettive categorie migliorando il record della corsa nella classe 125 c. c.
(media oraria Km. 103,176)

con motoleggere
DUCATI

PNEUMATICI CEAT
CATENE REGINA
BATTERIE SAFA
SHELL X100 MOTOR OIL
PISTONI BORGO

DUCATI MECCANICA S.p.A. - BOLOGNA
(BORGO PANIGALE) CASELLA POSTALE 313
TEL. 53-851 (quattro linee) TELEGRAMMI: "DUCATIMEC" - BOLOGNA

OLDTIMERWORKSHOP.COM

La "Mi-Val„ ed il M. C. Bergamo vincitori al Trofeo Moretti

Già rinviato per ragioni organizzative, il Trofeo Moretti di regolarità si è svolto domenica 14 ottobre, ottimamente organizzato dal Moto Club Valtrompia, che ha scelto un percorso durissimo e ben noto ai più forti specialisti italiani.

La durezza del percorso ha causato una selezione severissima talchè soltanto tre concorrenti hanno potuto raggiungere il traguardo immuni da penalizzazioni, e sono Luciano Dall'Ara, Gorini e Cremaschini, tutti sulla *Mi-Val* che è stata la vera dominatrice della giornata.

Nella graduatoria per squadre di società si è imposto nettamente il Moto Club Bergamo che ha piazzato nei primi due posti le sue formazioni. Nella classifica per l'industria naturalmente chiarissimo il successo della *Mi-Val*.

Le classifiche

Primi ex aequo: Dall'Ara Luciano (Mi-Val), Gorini Luigi (Mi-Val) e Cremaschini Sergio (Mi-Val) pen. 0; 4. Palazzoli (Iso) p. 1; 5. Martinelli (Mi-Val) p. 10; 6. Dall'Ara Franco (Mi-Val) p. 11; 7. Cornago (Rumi) p. 19; 8. Panzeri (Rumi) e Vanoncini (Rumi) p. 27; 10. Rossi (Mi-Val) p. 76; 11. Serboli (Sterzi) p. 129; 12. Doria (Mi-Val) p. 177.

Società: 1. M. C. Bergamo sq. A; 2. M. C. Bergamo sq. B; 3. M. C. Valtrompia.

Industria: 1. Mi-Val.

Francisci (Moto Guzzi) vincitore assoluto della XXVI Vermicino - Rocca di Papa

Il più lusinghiero dei successi ha arriso alla XXVI edizione della corsa nazionale in salita Vermicino-Rocca di Papa disputatasi con la partecipazione dei migliori centauri capitolini ed una rappresentanza agguerrita di corridori dei Moto Club Pesaro, Firenze, Terni e Brescia.

Francisci Bruno ha fatto registrare sul nastro del traguardo il miglior tempo della giornata convalidando così i pronostici della vigilia. Nella 500 il record è crollato e per giunta il tempo è risultato superiore a quello della classe 250 ma il motivo va ricercato in una brutta caduta fatta dal Francisci in partenza che ha fatto perdere al campione del tempo prezioso. Altra caduta è toccata nel curvone di Frascati a Cirelli, il quale si è rialzato senza aver subito guai ma non poteva proseguire la corsa per rottura di macchina. Significativo il primo posto di Ricci Spartaco nella 500 sport con un ottimo tempo, mentre ci si attendeva di più da Paciocca nella « mezzo litro ». Nella 175 altra bella impresa di Ridenti che ha avuto ragione di Daminelli e Nutini piazzatisi nell'ordine. La vittoria di Grassetti nella classe 125 era prevista e qui hanno lottato bene Jacoangeli e Baldieri. Nelle altre cilindrate sono da porsi in rilievo le prove brillanti fornite da Larquier Eraldo nella 100 e Larquier Giovanni nella 75; mentre nelle derivate serie si sono posti in luce Serangeli, Perrone, Danna e Silvestri. Nella classe sidecars hanno impressionato le generose prestazioni dei partecipanti e nella lotta serrata si è imposto Marcelli Luigi con Norton. Il Moto Club Roma portando a termine la XXVI edizione della classica corsa in salita ha ottenuto un nuovo chiaro successo tecnico e organizzativo. Dinamico Direttore di gara l'ing. Cordoni CE. della F.M.I. Torre e Giacobetti. Servizio di cronometraggio rapidissimo servito con cellula fotoelettrica. Le classifiche:

MACCHINE SPORT

Classe 75 *cc.*: 1. Larquier (Ceccato 75) 9'28"5, media km. 82,005; 2. Colabona (Ceccato 75) 9'50"1.

Classe 100 cc.: 1. Larquier (Ceccato) 9'0"8, media chilometri 86,205; 2. Forcinelli (Ducati) 9'05"1.

Classe 125 *cc.*: 1. Grassetti (Benelli) 8'17"7, media km.93,671; 2. Jacoangeli, (Mondial) 8'53"; 3. Baldieri (Benelli) 9'00fl1; 4. Neri (Mondial) 9'42"; 5. Pierotti (Mondial) 9'48"5.

Classe 175 *cc.*: 1. Ridenti (Mondial) 7'54", media km. 98,354; 2. Daminelli (Mi-Val) 7'59"1; 3. Nutini (Beta) 8'13"1; 4. Maffei (Morini) 8'24"4; 5. Blasi (Morini) 8'29"1; 6. Romoli (Morini) 8'42"8; 7. Spiga (C.M.) 8'45"1; 8. Bravi (Morini) 8'46"8; 9. Duroni (Morini) 9'03"9; 10. Barillari (Aquila) 9'34"8.

Classe 500 *cc.*: 1. Ricci (Gilera) 7'50"3, media km. 99,128.

Sidecars: 1. Marcelli (Norton) 8'36"9, media km. 90,191; 2. Passamonti (B.M.W.) 9'14"7; 3. Cardinali (M. Guzzi) 10'22"6.

Classe 250 *cc. libere*: 1. Francisci Bruno (M. Guzzi) 7'36"5, media km. 102,124; 2. Paciocca (M. Guzzi) 8'03"1.

Classe 500 *cc. libere*: 1. Francisci Bruno (M. Guzzi) 7' 39"4. media km. 101,480.

MACCHINE di S.D.S.

Classe 75 *cc.*: 1. Silvestri (Laverda), 10'28"9, media 74 e 129; 2. Inzani (Capriolo) 10'31"; 3. Caramanica (Capriolo) 14'07"8.

Classe 100 *cc.*: 1. Danna (Laverda) 10'24"1, media km. 74,687.

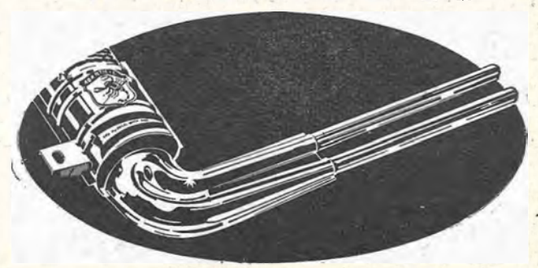
Classe 125 *cc.*: 1. Perrone (Rumi) 11'24"5, media km. 68,108; 2. Rossi (Motobi) 16'06"8.

Classe 175 *cc.*: 1. Serangeli (Morini) 8'32"9, media km. 90.894; 2. Rossi (Gilera) 9'41"3.

RISULTATI IN BREVE

PADOVA. — Ben centoquarantasette partecipanti, suddivisi in quattro gruppi a seconda della cilindrata, hanno aderito al I Audax della Venezia Euganea, in rappresentanza di trenta associazioni motociclistice delle Tre Venezie, della Lombardia, del Piemonte e della sportivissima Emilia-Romagna, cimentandosi nella dura prova con entusiasmo ed indubbia capacità di controllo e di guida, per le impervie strade degli « Euganei »,

CON
MARMITTA
ABARTH



dei « Berici », dei « Lissini » e delle Prealpi vicentine e veronesi.

Dura è stata la selezione lungo i 316 Km. del percorso e meno della metà dei partenti è arrivata al traguardo senza penalizzazioni, conseguendo così il tanto ambito brevetto «Audax».

La manifestazione ha preso il via alle prime ore del mattino dalla Fiera campionaria di Padova, attraversando i Colli Euganei per Torreglia, Arquà Petrarca, Valle San Giorgio, Vò Euganeo, puntando per Vicenza e successivamente per le Prealpi vicentine, toccando il centro di Schio ed in seguito scalando il duro e faticoso Passo Xon. I concorrenti puntavano poi per Recoaro Terme per scendere a Lonigo, costeggiando i Colli Berici, e via ancora per Cologna Veneta, Soave per salire a Bosco Chiesanuova, dopo aver toccato l'incantevole centro turistico di Badia. Attraversavano pure il Passo Cerro per raggiungere il traguardo d'arrivo a Lazine, sul Lago del Garda.

Il lavoro svolto nella giornata dai tre sodalizi organizzatori, capeggiati dai loro presidenti sigg. Carlo Favaretti (Laverda Padova), rag. Ottorino Radini (Vicenza) e Pietro Piubelli (Verona), nonchè il dinamico segretario Dino Narciso, è stato massacrante ma, nello stesso tempo, pieno di soddisfazioni per la bellissima riuscita. Impeccabile il lavoro svolto anche dai rappresentanti della F.M.I. sigg. Angelo Fusaro di Mestre quale C. S.D. e Guglielmo Daminelli di Brescia, Commissario Sportivo.

Lungo tutto il percorso si è ammirato il servizio di sorveglianza espletato dai vari corpi di polizia e vigili urbani e del personale appositamente scaglionato dagli organizzatori per le segnalazioni.

Tra i 62 ex-aequo che hanno concluso la gara senza penalizzazioni, ben 55 hanno ricevuto un premio dagli organizzatori. Nel sorteggio i più fortunati sono stati due padovani: Dino Narciso (che oltre a segretario è stato pure concorrente), che ha vinto il primo premio, consistente in una Moto Laverda 100 cc. e Florio Fanton, che ha vinto lo Sparviero « Bianchi 49 ». Il gran numero di coppe e altri premi, ha premiato la fatica degli altri concorrenti.

Giacinto Ferrantin

PIACENZA D'ADIGE. — Sul campo sportivo comunale si è svolta una gincana motociclistica organizzata dal M. C. Este in collaborazione col comitato locale. Molto pubblico assisteva alla gara che ha visto vincitori Bruno Pederzoli (*Capriolo* 75) nella classe sino a 100 cc., Enzo Sembenini (*Benelli*) nella 125 cc.; Martino Buttini (*Lambretta*) fra gli scooter ed ancora Sembenini nella classe oltre 125 con una *Benelli* maggiorata.

CONEGLIANO. — Organizzata dal Moto Club locale, sul piazzale del Castello, si è svolta una gincana che ha raccolto 50 concorrenti. Il percorso comprendeva una prima parte su strada in salita senza ostacoli e una seconda parte sul Piazzale San Leonardo con difficili ostacoli e asperità varie.

Vincitore è riuscito Francesco Tonegutti su *Gilera* il quale con bello stile ha ottenuto un tempo ottimo: 2'27". Seguivano: Pioli Pietro con 2'42"3 su *Parilla;* Francesco Miotti, su *Morini;* Italo Corocher su *Guzzi;* Gino De Nardi su *Moto B;* Alessandro Zoppè su *Guzzi;* Frisoni Silvano su *Gilera;* Lino Naibo su *Gilera;* Lino Lazzaron su *Morini;* Giuseppe Zanini su *Gilera.*

MEZZOLOMBARDO. — Con la regia dei dirigenti del M.C. Trento, la Sezione di Mezzolombardo ha organizzato il 30 settembre u.s. una riuscita gara di regolarità su un percorso di 115 km.

Dei 32 iscritti 30 sono giunti al traguardo dimostrando, anche se in gran parte nuovi alle gare, di essere ben preparati.

Fra le minime cilindrate Joris, Cappelletti, Galler e Martinelli sono giunti tutti ex-aequo, sia pure con 20 punti di penalità ciascuno.

Nel gruppo B, (macchine fino a 125 cc.), Margoni, Devigili, Decarli, Zorzan, Sommadossi e Girardi hanno terminato con zero punti.

Nel gruppo oltre 125 Galler, Franceschini, Danieli, Garbari, Rizzoli, Ropelato e Mengalli sono riusciti primi senza penalizzazioni. Buone pure le prove di Facchinelli G., Mattuella, Dalessio e Franzoi.

SCORZE' — Organizzata dalla Polisportiva di Martellago e col patrocinio del Moto Club Scorzè ha avuto luogo la sesta edizione della gincana del Rosario. Numerosi i concorrenti e pubblico numerosissimo al campo sportivo. Ecco i risultati:

1) Bergo Roberto (Mestre) su Gilera 150 in 1'46"; 2) Meggetto Egidio, su Morini 125, in 1'55"; 3) Antonello Gianfranco, su Laverda 100 in 2'; 4) Rossato Primo, su Laverda, in 2'07".

PROSSIME MANIFESTAZIONI

Il Trofeo di Regolarità della F.M.I. si svolgerà in circuito sulle strade della Lomellina

(M.C. Ticinese - 24 ottobre)

Organizzata dal Moto Club Ticinese di Milano, il 24 ottobre si svolgerà la gara valevole per il Trofeo della F.M.I. di regolarità sul percorso Gravellona Lomellina, Cilavegna, Mortara, Castel d'Agogna (CT), S. Angelo Lomellina, Ceretto, Nicorvo (CT), Borgolavezzaro, Gravellona (CO), Battù, Barbavara (CT), Vignarello, Tornaco (CT), Maddalena (CT), Gravellona (CO) per Km. 77 che, ripetuto quattro volte, darà un totale di Km. 308.

Sono ammessi i seguenti gruppi di macchine e relative medie orarie: gruppo A 100 cc. e sidecar media Km. 43; B 125 cc. e scooter 150 cc. Km. 45; C 175 cc. Km. 47; D oltre 175 cc. Km. 48.

Le iscrizioni vanno indirizzate al Moto Club Ticinese piazza 24 Maggio 12, Milano sino al mezzogiorno del 22 ottobre, accompagnate dalle quote individuali di lire 1.500; squadra di associazione lire 1.500; squadra d'industria o di agente di L. 3.000.

Il ritrovo di partenza è fissato alle ore 7,30 in piazza De Luca, a Gravellona Lomellina, da dove le partenze inizieranno alle ore 8,30.

Il monte premi per la classifica individuale è di lire 160.000. oltre a numerosi premi di rappresentanza a cominciare dal Trofeo della F.M.I. destinato alla squadra di società prima classificata, Coppa U.P.M. Milano alla seconda e Coppa M. C. Ticinese alla terza.

Ricordiamo ai nostri abbonati che ogni richiesta di cambio d'indirizzo deve essere accompagnata dalla somma di lire 50 anche in francobolli.

D. — *Ho letto sul volume « Tecnica Motociclistica » dell'ing. Buffoni, nel capitolo « impianto di accensione e luce » che le bobine di accensione per corrente alternata si comportano come trasformatori, dal che si potrebbe arguire che tali bobine potrebbero essere anche alimentate con la corrente elettrica per l'illuminazione domestica. A differenza dei comuni impianti a spinterogeno in cui è il martelletto che determina le interruzioni di corrente sul primario e la conseguente brusca variazione di flusso magnetico che genera la corrente ad alta tensione nel secondario, sembrerebbe che nelle bobine a corrente alternata avvenga il contrario e che la scintilla in queste ultime scocchi quando le puntine si chiudono.*

Dato che nel libro citato non vi è menzione di ciò, Vi pregherei vivamente di darmi schiarimenti in merito.

Franco Alberti - Genova

R. — Dato che il suo quesito verte su una materia la cui conoscenza è tutt'oggi retaggio di pochi iniziati e attorno alla quale non esiste neppure una letteratura meno che empirica, abbiamo ritenuto opportuno di inviare il suo quesito ad un nostro Collaboratore specializzato nel ramo, il quale a suo tempo fa uno degli artefici della realizzazione dei primi impianti di accensione a corrente alternata con bobina ad alta tensione esterna. Ecco quanto egli ci ha risposto in proposito:

Gli impianti di accensione a bobina esterna alimentati a corrente alternata sono vecchi pressappoco quanto è vecchio il motore di automobile. Uno dei primissimi magneti che furono costruiti era precisamente di questo tipo; la vecchia vettura *Ford* mod. T (quella di Ridolini per intenderci) era equipaggiata di un grosso magnete volano che alimentava quattro bobine; una per cilindro, le quali provvedevano all'accensione. In seguito il rapido progresso fatto dai due sistemi ormai classici del magnete e dello spinterogeno resero questi apparecchi pienamente rispodenti a tutte le esigenze di qualsiasi tipo di motore e ogni altra strada fu abbandonata. Con l'evolversi della tecnica motoristica sono sorti però in epoca relativamente recente dei problemi nuovi che hanno richiesto di perfezionare ulteriormente le classiche apparecchiature di accensione: si è allora pensato di studiare qualche cosa di nuovo e di combinare tra di loro i due sistemi del magnete e dello spinterogeno per eliminare alcuni difetti congeniti dell'uno e dell'altro, accomunandone invece i vantaggi. La novità è stata così un ritorno all'antico, ritorno che è stato fatto però sfruttando naturalmente tutti i progressi che nel contempo erano stati conseguiti.

Le prime realizzazioni moderne in questo campo sono dovute alla notissima fabbrica americana *Bendix Scintilla* che durante l'ultima guerra costruì delle apparecchiature di accensione per motori d'aviazione, tutt'ora largamente diffuse, composte da magneti a bassa tensione, adiacenti ciascuna alla propria candela. Tali impianti sono particolarmente adatti per i motori da alta quota perchè evitano le scariche che si verificano nei distributori dei normali magneti ad alta tensione, quando l'aria è rarefatta.

In campo motociclistico circa venticinque anni fa si ricorda invece il magnete volano *Villiers* con bobina ad alta tensione che, pure essendo posta anch'essa nell'interno del volano medesimo era indipendente dal circuito magnetico e veniva alimentata da due indotti a bassa tensione simili a quelli degli impianti luce.

Nel dopo guerra furono invece ideate in Italia nel 1948-49 le apparecchiature di accensione con bobina separata *Intavia* allo scopo di risolvere il problema luce sul motorino *Mosquito-B.M.G.* e allo scopo di eliminare l'arrostimento delle bobine ad alta tensione dei magneti-volano che venivano montati sulle bicilindriche *Rumi:* questi ultimi per effetto dell'alta temperatura assunta dal carter non resistevano altro che poche ore, per quanto accuratamente fossero costruiti. L'esempio dell'*Intavia,* dato che il trovato non era brevettabile essendo il principio noto da una cinquantina d'anni, fu imitato ampiamente tanto in Italia che all'estero.

Le bobine ad alta tensione usate da *Ford* e dagli altri modelli della stessa epoca, da *Villiers,* da *Bendix-Scintilla* da *Intavia* e dai suoi primi imitatori erano tutte del tipo a ferro aperto, alcune con involucro metallico, altre con involucro di materiale isolante e nucleo rettilineo con identica disposizione a quella della classica bobina di *Ruhmkorf.* Dato il sistema di alimentazione a corrente alternata con frequenza relativamente elevata (e naturalmente proporzionale al regime di rotazione) si riscontrano nel sistema dei fenomeni di induttanza che abbassano il rendimento della bobina ad alta tensione. Uno dei mezzi più semplici per eliminare tale inconveniente consiste nell'utilizzare un secondario ad elevato rapporto di trasformazione, cioè con un gran numero di spire (si è giunti fino a 30.000 spire di filo da 6/100 di mm). Detto tipo di costruzione ha il solo difetto di essere un pò costoso, sia per il largo impiego di materiale pregiato, sia per il tempo di lavorazione.

Quando i costruttori di tali apparecchiature si dettero tra loro battaglia per il prezzo, si scoprì che le bobine a ferro chiuso, con traferro piccolissimo o nullo, costruite a somiglianza dei trasformatori per uso industriale, avevano un rendimento migliore e, a parità di risultati, potevano essere fabbricate con molte spire in meno. Il motivo di ciò è quello ricordato dall'Autore del libro citato, il quale però sembra che abbia preso troppo sul serio

Ecco soddisfatto un vivo desiderio della spettabile Clientela

il classico motore

SACHS mod. 98 cc.

presentato in VESTE COMPLETAMENTE NUOVA e con CAMBIO A 3 VELOCITA'

Rappresentanza generale per l'Italia:

Soc. ENEA ROSSI - Milano

Via Boccaccio, 4 - telef. 87.16.10

OLDTIMERWORKSHOP.COM

gli argomenti pubblicitari di una fabbrica di magneti che tempo fa ha puntato molto decisamente sulla produzione di bobine ad alta tensione alimentate a corrente alternata di tipo economico a ferro chiuso.

Occorre osservare però che questo criterio non è affatto generalizzato perchè le bobine ad alta tensione a ferro chiuso, se in linea di principio sono più economiche delle altre perchè richiedono un avvolgimento più economico, sono per contro molto più delicate per ciò che riguarda l'isolamento. Infatti un ramo del nucleo che è a potenziale zero passa sempre vicino all'ultimo strato di spire nelle quali circola corrente al potenziale più elevato. Molte fabbriche di magneti preferiscono tuttora la soluzione classica tipo rocchetto di *Ruhmkorf* (con primario aderente al nucleo) o quella altrettanto classica tipo auto (con secondario aderente al nucleo e nucleo sempre dritto, sotto tensione).

Tanto nelle bobine alimentate a corrente continua che in quelle alimentate a corrente alternata i contatti del ruttore si aprono sempre nell'istante in cui deve scoccare la scintilla, perchè solo con l'apertura improvvisa del circuito primario si ottiene in esso l'istantaneo aumento di tensione necessario a produrre la rapidissima variazione di flusso magnetico che induce nel secondario una tensione sufficientemente alta per far scoccare la scintilla.

Le bobine ad alta tensione, di qualunque tipo esse siano, si comportano sempre come dei trasformatori, di tipo speciale però. Il loro rapporto di trasformazione è sempre molto basso in confronto ai valori delle tensioni di entrata e di uscita. Per passare dai 6 V della corrente continua o alternata fornita dal generatore delle motocicl.te ai 10.000 V, necessari a ottenere 10 mm di scintilla in aria libera, c'è un rapporto di 1660. Il rapporto di trasformazione di una bobina che ha 180 spire di primario e 25.000 spire di secondario vale solo 140: se non si ricorresse all'artificio del ruttore e del condensatore sarebbe impossibile ottenere il risultato voluto.

Si nota infine che per l'alimentazione di bobine di accensione con corrente alternata si usano due tipi di impianto. In uno di essi l'avvolgimento del generatore e il primario della bobina ad alta tensione sono collegati in serie; il capo libero del primario va a massa attraverso il ruttore. Quando il ruttore si apre, tutto il circuito viene interrotto. Secondo un'altra disposizione lo avvolgimento del generatore e il primario della bobina sono pure collegati in serie, coi relativi capi liberi a massa: il ruttore è messo in derivazione tra il generatore e la bobina: quando il ruttore è chiuso la corrente circola solo tra il generatore e la massa; nell'istante in cui il ruttore si apre la corrente che circola nell'avvolgimento del generatore viene lanciata nel primario della bobina.

* * *

D. — *Ho truccato un vecchio* Mosquito *38 cmc (tipo a volano esterno e a rullo demoltiplicato), montato su un* Paperino *prima serie, portando la velocità da 32 Km./h a 38 Km./h e il regime di rotazione corrispondente dai 4200 giri dichiarati dalla Casa a circa 5100. La truccatura è stata fatta togliendo completamente la guarnizione alla testata, limando di circa 2 mm. il mantello del pistone davanti alla luce di aspirazione e montando una candela Bosch 225. Uso miscela all'8 per cento. Ora, vorrei aumentare ancora di un migliaio di giri il regime massimo del motore; gradirei da loro sapere se ciò è possibile, tenendo conto che il motore è in ottimo stato, e come procedere.*

Giuseppe Lagoluso - Bisceglie

R. — I vecchi *Mosquito* di costruzione originale *Garelli* che ben conoscevamo, montati su biciclette normali con pneumatici da 1"3/8 o da 1"1/2 se condotti da un ciclista di corporatura normale e con abiti non troppo svolazzanti raggiungevano facilmente i 36-37 km./h a 5000-5200 giri senza alcun bisogno di truccatura. E' del resto possibile che i motori di costruzione *I.M.N.* siano un po' più tranquilli e necessitino di una certa truccatura per ottenere i risultati da lei conseguiti. Per incrementare ulteriormente la potenza in modo semplice è sufficiente allargare un po' il diagramma di distribuzione alzando di circa un millimetro tanto la luce di scarico che quella di travaso. Qualcuno ha ottenuto dei buoni risultati senza toccare le luci, e abbassando invece di circa un millimetro lo stantuffo nella zona corrispondente alle luci stesse. Così operando si praticano sullo stantuffo tre smussi a forma di canalini di profondità rapidamente decrescente, che vanno a finire a zero. I due canalini in corrispondenza delle luci di travaso devono avere la stessa direzione dei relativi condotti, devono essere rivolti quindi verso la parete posteriore del cilindro.

* * *

D. — *Ho intenzione di truccare la mia M.V. Agusta 125 cmc quattro tempi in modo da poter raggiungere la velocità di 110-115 Km/h. Desidererei che voi mi consigliaste sul da farsi, nel caso che detto motore si presti a tale operazione, senza diminuire di molto le sue doti di durata e senza ridurre la sua potenza in salita.*

Emilio Maiocchi - Milano

R. — La M.V. 125 a quattro tempi è una macchina costruita essenzialmente per impieghi turistici utilitari e non si presta tanto facilmente ad una truccatura così impegnativa che dovrebbe comportare un aumento di velocità di 30-35 Km/h, il quale esige quasi di raddoppiare la potenza del motore. D'altra parte è ingenuo pensare che una trasformazione del genere possa non avere conseguenze fortemente negative sulla durata del motore stesso.

Un motore spinto come vorrebbe Lei perde gran parte della sua elasticità e non è più adatto al « tiro » in salita e in ripresa. Però, dato che la potenza è notevolmente aumentata, le qualità di ripresa e di salita miglioreranno di conseguenza, a condizione che si faccia un appropriato uso del cambio.

* * *

D. — *Una fabbrica di motocicli fa propaganda per la sua 250 cmc dandola come fornita di « doppia accensione ». Gradirei sapere di che cosa di tratta e quali vantaggi presenta questa sistema di accensione rispetto a quelle moto che non ne sono dotate. Gradirei inoltre sapere che cosa è e come funziona la frizione automatica della moto cecoslovacca « Jawa ».*

Abbonato Fiorentino

R. — La doppia accensione, come dice il nome stesso, consiste nell'impiego di due candele che danno due scintille contemporanee nella stessa camera di combustione. La doppia accensione è usata correntemente sui motori d'aviazione e sui grandi motori a scoppio a gas da almeno una quarantina di anni. Sui motori d'aviazione viene usata per due motivi, per garantire cioè la necessaria sicurezza di funzionamento (in caso di guasto a una candela o a un magnete) e per aumentare la rapidità dell'accensione. Come abbiamo fatto osservare in questa stessa rubrica non molto tempo fa, la velocità d'accensione della miscela esplosiva nella camera di combustione non è molto grande, tanto è vero che bisogna ricorrere all'anticipo dell'accensione stessa. L'anticipo, a parità di ogni altra condizione, deve essere tanto più grande, quanto maggiore è l'alesaggio del motore e quanto più elevato è il regime di rotazione.

Sui motori d'aviazione, che spesso superano i 150 mm di alesaggio, la velocità di propagazione della fiamma non è sufficiente ad assicurare una combustione completa nel tempo lasciato a questa fase dai massimi regimi di rotazione, quando la miscela venga accesa in un solo punto che non sia proprio al centro della testa. Si usa perciò accendere la miscela contemporaneamente in due punti lontani tra loro, il che consente anche di sistemare le due candele in posizione facilmente accessibile, verso l'esterno del blocco dei cilindri.

L'artificio di accendere contemporaneamente la miscela in due punti distanti tra loro consente pure entro certi limiti di aumentare il rapporto di compressione senza incorrere nel pericolo della detonazione, e ciò per motivi che riteniamo troppo lungo ripetere perchè richiamati anch'essi non molto tempo fa in questa stessa sede.

In minor misura che sui motori d'aviazione, ma sempre in maniera sensibile, la doppia accensione porta i vantaggi analoghi anche sui motori veloci per automobili e per motociclette, naturalmente fino a che i regimi sono molto elevati e fino a che gli alesaggi non diventano microscopici. Si può cioè, facendo uso della doppia accensione, ridurre l'angolo di anticipo e aumentare il rapporto di compressione ottenendo una combustione assai rapida a tutto vantaggio del rendimento termico del motore e della potenza.

La cosidetta frizione automatica delle motocicl.ette *Jawa* viene adottata da una diecina d'anni e consente semplicemente nell'abbinamento del comando della frizione con quello del cambio. La frizione conserva il suo normale comando a mano con la solita leva a sinistra del manubrio. L'astina del disinnesto può egualmente venire azionata da una leva supplementare che, mediante un rullo, appoggia su una camma frontale, ricavata su un settore vincolato al pedale di comando del cambio. In pratica tutte le volte che si aziona il pedale del cambio, la frizione viene così disinnestata nel primo tratto di corsa del pedale: la stessa si innesta di nuovo automaticamente durante l'ultimo tratto della corsa di ritorno del pedale.

Con l'adozione di tale dispositivo, il comando a mano della frizione viene usato esclusivamente all'atto della partenza, perchè esso risulta sempre più agevole da manovrare che non il pedale quando necessita ottenere una grande *progressività d'innesto.*

BENZONI e BELLONI
Agenzia di MILANO
ASSISTENZA **M.V.**
Vasto assortimento moto d'occasione
Permute - Vendite rateali
Ricambi originali
Via M. D'Oggiono, I (ang. C. Genova 15) - tel. 33.824

Motoforniture LINX
Via G. Camerana, 16 - TORINO
Telefono 47-847
Officina specializzata in riporto sedi valvole, rettifica cilindri ed alberi a gomito. Costruzioni ingranaggi e qualsiasi pezzo di ricambio.

OLIVETTI & FUSETTI
RICAMBI E ACCESSORI PER
MOTO - MOTOCARRI
SCOOTERS e MICROMOTORI
ATTREZZI E UTENSILI PER MOTO, VESPA, LAMBRETTA
C.so Sempione 18 (Ang. via Massena) - tel. 91.791 - MILANO

AVVISI ECONOMICI

La Direzione della Borsa, sempre nell'intento di favorire l'utente della motorizzazione minore, ha stabilito la lieve tariffa di L. 30 per parola, tasse a parte (7%), per le inserzioni. Gli abbonati a « *Motociclismo* » usufruiranno di uno sconto del 20%. Altri sconti sono previsti per le inserzioni plurime e per le Ditte già inserzioniste.

Coloro che hanno interesse, chiedano informazioni dettagliate alla « BORSA DEL MOTOVEICOLO D'OCCASIONE » VIA FIENO, 6 - MILANO - Tel. 802.183. Per le informazioni a mezzo corrispondenza, si prega unire L. 100, anche in francobolli, per la risposta.

AGGIORNATEVI! Commercianti della motocicletta, la nostra rubrica del « MOTOVEICOLO D'OCCASIONE » può far smaltire lo stock di macchine usate a magaz. zeno. Informazioni - « O.E. » - Via Fieno, N. 6 - Tel. 80.21.83 - Milano.

AD APPASSIONATO, offro motociclo A.J.S. 500 cc. modello speciale, come nuovo, L. 350.000 - Possibilità cambio con motociclo normale conguagliando - Tel. 30.60 - Viareggio.

ACQUISTO contanti 350 cc., massimo un anno immatricolazione se occasionissima - La Precisa - Via Aspetti 12/1 - Padova.

ACQUISTO carrozzino tipo turismo ottimo stato, come nuovo, adatto od eventualmente adattabile a motociclo Guzzi 500 cc. « Falcone ». Offerte, Luigi Cavanna, Barriera Torino - Piacenza.

ASTORIA 500 cc. V.T. con carrozzino « Longhi » ultimo tipo turismo, perfette condizioni, vende privato L. 150.000 - Tel. 597.358 - Milano.

B. M. W. R. 68 - 1954, occasionissima, come nuova, vende privato L. 390.000 - BATTISTINI - Via Aristotile, 50/5 - Milano.

CAMIONCINO pubblicitario tipo 7 Q.li, 2 piani, capacità 7 motocicli, carrozzeria speciale, in perfetto stato. Vende REGE, - Via Roma, 22 - Giaveno.

EQUIPAGGIAMENTI in pelle completi per motociclisti, riparazioni, ricoloriture, cambi, potete trovare da GUIS. Via Sanfelice, 10 - Milano - Telef. 588.844.

GILERA 300 cc. bicilindrica, 1955, speciale, condizioni perfette, percorso 8000 km., vendesi occasione, L. 260.000. - Rivolgersi NELLI - via L. Papi, 9 - Milano.

MONDIAL 175 cc. monoalbero, sport-competizione, Juniores-Cadetti, 1955, bollata 1956, corredata serie rapporti, bilancerì, molle valvole ecc. - Vendesi 320.000 - trattabili - Barosi - Via Padre Leopoldo, 1 - Padova.

MORINI 175 cc. « Gran Turismo » 4 tempi, poco usata come nuova, cede privato, L. 240.000 - telefonare mattina, 984.968 - Milano.

MOTO GUZZI 500 cc. « Falcone », con carrozzino biposto, nuova, occasionissima vende privato - Tel. 240-636 - Milano, al mattino.

MOTOSCOOTER, MOTOLEGGERE, CICLOMOTORI, MOTOCICLI, in perfetto stato, diamo in cambio « Moto Matchless » qualsiasi condizione. Trattative, Via G. da Procida, 27 - Milano - Tel. 95.525.

RAPID 49 cc. il motore ausiliario con frizione e cambio a 2 marce di immediata applicazione a qualsiasi telaio di bicicletta. Informatevi presso O.E. - Via Fieno, 6, Milano.

SATURNO SPORT 500 cc. 1953, telescopico integrale perfettissime condizioni, vende privato L. 260.000 - trattative tel. 598.677. - Milano.

TRE RUOTE 175 cc. cabinato biposto, licenza « Messerschitt » si guida senza patente, vera occasione, come nuovo garantito, vende Mariani, - Via Bazzini, 3 - Brescia.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

LA BORSA DEL MOTOVEICOLO D'OCCASIONE

Sede centrale: Milano, Via Fieno, 6 - Tel. 80.21.83

MOTOVEICOLI D'OCCASIONE DISPONIBILI PRESSO AZIENDE DEL RAMO

BENZONI e BELLONI
Via Marco d'Oggiono, 1 - Milano - Telefono 33.824

- **LAMBRETTA** 125 E. buone condizioni . . . L. 35.000
- **LAMBRETTA** 125 cc. idem . . . . . » 35.000
- **ISO**, Scooter 125 cc. ottime condizioni . . . » 50.000
- **PARILLA** 125 cc. buone condizioni . . . . . » 50.000
- **GILERA** 500 cc. con side marciante buone condiz. . » 50.000
- **M. V.** 125 cc. « Pullman » ottime condizioni . . » 60.000
- **GUZZI** 250 cc. moleggiato, buone condizioni . . » 70.000
- **PARILLA** 150 cc. «Bracco» percorso 4.000 Km. . . » 70.000
- **LAVERDA** 75 cc. turismo perfetta . . . . . » 80.000
- **M. V.** 125 cc. 2 t. 4 m. telescopica perfetta . . . » 85.000
- **M. V.** 150 cc. Sport idem . . . . . » 90.000
- **LAVERDA** 100 cc. turismo, seminuova . . . . » 115.000

BERTOCCHI & MORETTI di PANCOTTI & C.
Via Donizetti, 4 - Milano - Telefono 795.252

1935 - **SUNBEAM** 500 cc. V. T. rigida, ottime condiz. . . L. 65.000
1935 - **BIANCHI** 250 cc. V. T. rigida marciante . . . » 25.000
1935 - **D.K.W.** 350 cc. rigida, marciante . . . . » 45.000
- **ARIEL** 600 cc. V. T. rigida, marciante . . . » 40.000
1939 - **B.M.W. R. 61**, 600 cc. V. L. Condiz. perfette, garantita » 280.000
1950 - **JAWA** 250 cc. ottime condizioni . . . . . » 140.000
- **VICTORIA** 250 cc., meccanicamente perfetta . . . » 60.000
1963 - **Jawa** 250 cc. perfette condizioni, revisionata . . . » 130 000
1951 - **B.M.W.** 500 cc. «R/51», ottime condiz. garanzia . . » 400.000
1952 - **B.M.W.** 600 cc. « R/68 sport » condiz. perfette, garanzia » 490.000
1951 - **B.M.W.** 500 cc. «R/51/3» idem idem . . . . . » 400.000
- **B.M.W.** 750 cc. « R/75» buone condizioni . . . » 180.000
1951 - **Matchless** 500 cc. non militare, perfettissima . . » 260.000
1952 - **C. Z.** 150 cc. revisionata ottimo stato . . . . » 80.000
1953 - **Guzzi** 500 cc. « Falcone» seminuovo accessori . . » 290.000
1963 - **Guzzi** 16 cc. «Galletto» 4 m. revisionato, accessori . » 160.000
1953 - **M. V.** 125 cc. perfette condizioni, accessori . . . » 60.000
- **Morini** 125 cc. ottimo stato 2 t. . . . . » 80 000
1950 - **Ferrari** 150 cc. buonissimo stato . . . . . » 70.000

BONATTI LINO
Via Bramante 11 - Milano - Telefono 984.968

1951 - **F. M.** motoscooter marciante . . . . . L. 25.000
1951 - **MORINI** 125 cc. 2 t. Tur. prefettissima . . . » 100.000
1951 - **MORINI** 125 cc. 2 t. Sport, sella lunga, ottima . » 110.000
1952 - **MI-VAL** 125 cc. 2 t. perfetto stato . . . . » 95.000
1953 - **ISO-MOTO** 125 cc. 2 t. ottime condizioni . . . » 65.000
1963 - **GILERA** 150 cc. Turismo, condizioni perfette . . » 75.000
1954 - **PARILLA** 160 cc. in buon ordine di marcia . . » 65.000
- **BIANCHI** 125 cc. 2 t. discreta . . . . . » 38.000
MORINI 175 4 t. turismo perfetta . . . . . » 180.000
1954 - **GUZZI** 65 cc. buone condizioni . . . . . » 30.000
- **MORINI** 125 cc. 2 t. diversi modelli e tipi da » 60.000
a » 90.000

CO. R. E. M.
Corso Concordia, 12 - Milano - Telefono 799.984

1956 - **Guzzi** 250 cc. « Airone Sport » accessoriata 5.100 Km. L. 305.000
1955 - **Guzzi** 65 cc. « Cardellino » ottimo stato . . . » 60.000
1954 - **Guzzi** 98 cc. « Zigolo Turismo » access. come nuovo » 82.000
1954 - **Guzzi** 192 cc. « Galletto » accessori, a nuovo . . . » 195.000
1954 - **Gilera** 150 cc. « Sport » come nuova . . . . . » 140.000
1954 - **Guzzi** 500 cc. « Ercole » motocarro cabinato a nuovo » 630.000
- **M.V.** 125 cc. marciante . . . . . » 35.000
- **Guzzi** 500 cc. « R » motocarro cabin., stato tel. buono » 120.000
1946 - **Guzzi** 250 cc. « Airone » forcella stampata, ot. stato » 135.000

FIORINI PRIMO
Via C. Farini, 62 Milano - Telefono 690.385

- **Guzzi** 65 cc. buono stato . . . . . » 25.000
- **Guzzi** 65 cc. discrete condizioni . . . . . » 20.000
- **Guzzi** 65 cc. ottime condizioni. perfetta . . . . » 35.000
- **Guzzi** 98 cc. «Zigolo lusso» buonissime condizioni . » 105.000
- **Guzzi** 175 cc. «Galletto» perfetto . . . . . » 160.000
- **Guzzi** 500 cc. «Ercole» Q.li 15, perfetta efficienza . . » 335.000
- **Vespa** 125 cc. accessoriata, perfetta . . . . . » 35.000
- **Motom** 48 cc. normale rimessa a nuovo . . . . » 60.000
- **Iso-Carro** 125 cc. completo di cabina in teloncino . » 170.000
- **Parilla** 49 cc. seminuovo accessori . . . . . » 55.000
- **Bianchi** 45 cc. «Aquilotto» ottime condizioni . . . » 28.000
- **Bianchi** 45 cc. «Aquilotto» buone condizioni . . . » 20.000

GAVONI ALBINO e C.
Via G. Da Procida, 27 - Milano - Telefono 95.525 - 95.830

- **ARIEL** 500 cc. buone condizioni . . . . . »L. 45.000
- **TAURUS** 500 cc., ottime condizioni . . . . . » 60.000
- **DOUGLAS** 350 cc. 2 cil., perfette condizioni . . . » 220.000
- **SERTUM** 250 cc., ottime condizioni . . . . . » 100.000
- **ARIEL** 350 cc., perfette condizioni . . . . . » 150.000
- **B.S.A.** 350 cc., buone condizioni . . . . . » 40.000
- **MOTO** «B» 200 cc., seminuova . . . . . » 175.000
- **GILLET** 500 cc., buone condizioni . . . . . » 55.000
- **B.S.A.** 350 cc., buone condizioni . . . . . » 70.000
- **ARIEL** 600 cc., buone condizioni, accessori . . . » 180.000
- **MAS-GUIA** 125 cc. 2 t. buone condizioni . . . . » 60.000
- **BENELLI** 500 cc. ottime condizioni . . . . . » 75.000
- **C. M.** 250 cc. buone condizioni . . . . . » 45.000
- **SIMPLEX** 500 cc. buone condizioni . . . . . » 30.000
- **TRIUMPH** 350 cc. marciante . . . . . » 40.000
- **A.J.S. e MATCHLESS** 350 cc. pronte gar. sei mesi da » 340.000
a » 390.000
- **A.J.S. e MATCHLESS** 500 cc. bicil. diversi modelli garanzia sei mesi, seminuove . . . . . da » 430.000
a » 490.000

GRANA ROSOLINO
Viale Monza, 75 - Milano - Telefono 287.466

- **GILERA** 150 cc. Sport . . . . . L. 120.000
- **GILERA** 125 cc. . . . . » 60.000
- **ISO CARRO** 125 cc. furgoncino completo . . . . » 140.000
- **A.P.E.** 125 cc. furgoncino . . . . . » 90.000
- **LAMBRETTA** 125 cc. furgoncino . . . . . » 80.000
- **GILERA** 500 cc. Motocarri p.ta 10 e 15 quintali, diversi tipi e modelli da » 280.000
a » 450.000

tutte le nostre macchine sono ripassate al motore e revisionate.

MABOR
Via L. Settala, 1 bis - Milano - Telefono 222.845

- **TRIUMPH** 350 cc. tipo militare buone condizioni . L. 80.000
- **TRIUMPH** «Tiger 90» 500 cc. monocil. ottime condiz. » 150.000
1954 - **TRIUMPH** «T. 110» 650 cc. perfetto stato . . . » 480.000
- **N.S.U.** 200 cc. tel. Caproni, ottime condizioni . . » 150.000
- **MATCHLESS** 350 cc. monocil. perfette condizioni . . » 290.000
- **GUAZZONI** 250. cc. 2 t. ottimo stato . . . . . » 150.000
1955 - **GABBIANO** 125 cc. 2 t. buonissime condizioni . . » 90.000
- **LAMBRETTA** 125 C., portapacchi e ruota scorta . . » 45.000
1965 - **T.W.N.** 200 cc. ottime condizioni . . . . . » 190.000
1955 - **TRIUMPH** 650 cc. «Thunderbird» perfetta . . . » 430.000
1954 - **TRIUMPH** 650 cc. «T. 110» ottime condizioni . . » 450.000

MARCHESANI FRANCESCO
Piazzale Sempione, 8 Milano - Telefono 95.502

- **C. M.** 250 cc. asse cammes testa ripassata . . . L. 180.000
1955 - **C. M.** 175 cc. 2 t. modello corsa, perfettissima . . » 260.000
1955 - **C.M.** 160 cc. rimessa totalmente a nuovo . . . » 160.000
1952 - **C.M.** 125 cc. Sport 2T. ottime condizioni . . . » 95.000
1950 - **Morini** 125 cc. Sport 2T. Ottima . . . . . » 90.000

MILANI ALBINO
Via C. Farini, 88 - Milano - Telefono 691.884

1949 - **SERTUM** 500 cc. molleggiata buono stato . . . » 60.000
1925 - **GUZZI** 160 cc. «Galletto» completo ottimo stato . » 140.000
1953 - **GILERA** 500 cc. «Saturno» telescop. perfetta a nuovo » 320.000
1954 - **MONDIAL** 160 cc. «Sogno» come nuova . . . . » 140.000
1954 - **M. V.** 175 cc. «Disco Volante» a punto corsa, perfetta » 185.000

MORETTI GIOVANNI
Piazzale 5 Giornate, 5 - Milano - Telefono 592.702

1939 - **ZUNDAPP** 198 cc. 2 T. perfetto stato . . . . L. 40.000
- **ZUNDAPP** 350 cc. 2 T. cambio pedale, buono stato » 45.000
- **B. M. W.** 350 cc. «R. 35» telescopica perfetto stato . » 60.000
- **B. M. W.** 500 cc. «R. 51» telescopica, elas. perfetto stato » 195.000
- **ARIEL** 350 cc. telesc. elas. non militare, perfetta » 165.000
- **B. S. A.** 500 cc. V. L. telesc. elastica rimessa a nuovo » 75.000
1954 - **NORTON** 500 cc. Bic. «Dominator» come nuova . » 275.000
- **AER-MACCHI** 125 cc. lusso, dop. sella, ped. come nuova » 85.000
- **MONDIAL** 200 cc. telescopica, elast. perfettissima . » 145.000
1952 - **LAMBRETTA** 125 cc. doppia sella, ped. ottimo stato » 50.000

OLDTIMERWORKSHOP.COM

NELLI FRANCESCO
Via L. Papi, 9 - Milano - Telefono 598.677

1949 - **GILERA** 250 cc. «Nettuno Tur.» buone condizioni . L. 140.000
1960 - **GILERA** 125 cc, discrete condizioni . . . . . » 70.000
1950 - **GILERA** 125 cc., perfette condizioni . . . . . » 90.000
1950 - **LAMBRETTA** 125 cc. motofurg., portata q.li 2 . . » 35.000
1951 - **DUCATI** 60 cc. marciante . . . . . » 35.000
1691 - **GILERA** 125 cc., discrete condizioni . . . . . » 80.000
1951 - **GILERA** 125 cc. ottime condizioni . . . . . » 90.000
1952 - **ISOCARRO** 125 cc. portata q.li 3, buone condizioni . » 190.000
- **ALPINO** 75 cc., motofur. port. q.li 1, buone condizioni » 70.000
1953 - **GILERA** 150 cc., turismo, buone condizioni . . . » 120.000
1954 - **GILERA** 150 cc. sport, 4 vel., seminuova . . . » 160.000
1953 - **GILERA** 150 cc., sport, 4 vel. buone condizioni . . » 155.000
1963 - **BENELLI** 125 cc., «Leoncino» buone condizioni . . » 60.000
1953 - **M. V.** 125 cc. «Pullman», discrete condizioni . . » 50.000
- **MATCHLESS** 350 cc., ex milit., elastico, discrete cond. » 70.000

NECCHI G.
Via A. Rosmini, 8 - Milano - Telefono 95.951

1955 - **NSU-MAX** 250 cc. originale, access., solo 4.000 Km. . L. 295.000
1956 - **NSU - 200 LUX** 200 cc. acces., come nuova, 3.000 Km. » 180.000
1955 - **CAPRIOLO** 150 cc. bicil. seminuova percorsi 6.000 Km. » 165.000
1955 - **MASERATI** 125 cc. perfetta come nuova . . . . » 95.000
1954 - **DKW** 175 cc. ultimo modello 4 m. perfettissima . . » 185.000
1954 - **BIANCHI** 125 cc. sport forc. telescopica . . . » 95.000
1953 - **DKW.** 125 cc. 2 t. motore revis. forc. parallelog. . » 80.000
1951 - **DKW.** 125 cc. 2 t. complet. revisionata, telescop. . » 110.000
1946 - **BIANCHI** 250 cc. 4 t. molleggiata, buono stato . . » 65.0000
- **BENELLI** 250 cc. 4 t. molleggiata otitme condiz. . . » 75.000

OPESSI PIERINO
Via Mulino Armi, 22 - Milano - Telefono 807.836

1960 - **VESPA** 125 cc. diverse, revis., e riverniciate a nuovo » 50.000
1951/52 - **VESPA** 125 cc. diversi tipi, a nuovo, come sopra, da » 78.000
a » 70.000
1953/54 - **VESPA** 125 cc. diversi tipi, a nuovo, come sopra, da » 75.000
a » 85.000
1965 - **VESPA** 125 cc. speciale 6 giorni originale della Casa » 110.000
1951 - **APE** 125 cc. con cass. ruota ric. impianto segnalazione » 125.000
(Per le macchine revisionate garanzia 3 mesi)

PECCATI EZIO
Via Washington, 80 Milano - Telefono 452.554

1950 - **DUCATI** 48 cc. sport normale . . . . . »L. 40.000
1951 - **DUCATI** 60 cc. buone condizioni . . . . . » 40.000
1951 - **DUCATI** 60 cc. buono stato, ripassato . . . . . » 45.000
1951 - **DUCATI** 60 cc. ottimo, a nuovo . . . . . » 50.000
- **DUCATI** 48 cc. speciale competizione, a punto . . » 70.000
- **DUCATI** 48 cc. 3 marce, buono stato . . . . » 30.000

SORAGNA G.
Via Bramante, 34 - Milano - Telefono 95.620

1955 - **BIANCHI** 174 cc. 2 T. 2000 Km., nuova . . . . » L. 135.000
1955 **BENELLI** 125 cc, «Leoncino» come nuovo . . . » 130.000
1954 - **BENELLI** 125 cc. «Leoncino» come nuovo rosso . » 120.000
1952 - **BENELLI** 125 cc. «Leoncino» revisionato perfetto . » 85.000
1963 - **COMET** 175 cc. revisionato a nuovo . . . . » 150.000
1953 - **TAURUS** 160 cc. come nuovo completo . . . . » 120.000
1955 - **BIANCHI** «Aquilotto» 45 cc. a rullo ed a catena da » 25.000
a » 45.000

TRONCONI e ZANONI
Viale Monza, 16 - Milano - Telefono 286.228

1960 - **SERTUM** 250 cc. molleggiata buona . . . . . » 80.000
1951 - **RUMI** 125 cc., discreto stato . . . . . » 60.000
- **GUZZI** «Ercole», buone condizioni . . . . . » 250.000
- **GUZZI** «tipo R.», marciante . . . . . » 50.000
- **GUZZI** «tipo U», discrete condizioni . . . . . » 100.000
1956 - **GUZZI** 500 cc. «Falcone» con carr. bip. come nuova » 450.000
- **GUZZI** 98 cc. «Zigolo» perfetto stato . . . da » 75.000
a » 90.000
- **GUZZI** 160cc. 175cc. 192cc. «Galletto» diversi modelli, con e senza accessori da » 120.000
a » 170.000
- **GUZZI** 250 cc. «Airone» div. tipi e mod. ott. cond. da » 80.000
a » 250.000

TURKHEIMER MAX e C.
Via Lanzone, 22 - Milano - Telefono 808.070

1954 - **RUMI** 125 cc. «Scoiattolo» Km. 6000, come nuovo . L. 70.000
1954 - **ARIEL** 500 cc. KH bicil. Km. 9000, perfettissima . » 330.000
1955 - **ARIEL** 1000 cc. Mk II «Quattrotubi» come nuova . . » 500.000
1950 - **ARIEL** 350 cc. riverniciata e ripassata . . . . » 90.000
1950 - **ASTRA** 500 cc. V. L. molleg. nuove da immatric. . » 180.000
1953 - **ARIEL** 1000 cc. 4G, condizioni perfette . . . . » 360.000

VENTURA MARIO
Via Maestri Campionesi, 3 - Milano - Tel 576.481

1952 - **M. V.** 125 cc. 2 t. 4 m. discrete condizioni . . . L. 45.000
1952 - **M. V.** 125 cc. 2 t. 4 m. buone condizioni . . . » 50.000
1953 - **M. V.** 125 cc. « Pullman » accessoriato buone condiz. » 50.000
1953 - **AER-MACCHI** 125 cc. normale, accessoriato buono . » 50.000
1953 - **ISO-SCOOTER** 125 cc. accessori, discrete condizioni . » 40.000
- **CICLOMOTORE** «Cucciolo 48 cc.» marciante . . » 10.000

ZOIA ATTILIO
Via Porpora, 133 - Milano - Tel. 243.450

1952 - **GUZZI** 250 cc. «Airone» bagno d'olio, ottimo . . L. 220.000
1955 - **VESPA** 150 cc. come nuova, accessoriata . . . » 115.000
- **ISOMOTO** 125 cc. ruote sfilabili ,perf. ordine . . . » 70.000
1948 - **GUZZI** 500 cc. G.T.V. con carrozz. 2 posti perf. belliss. » 260.000
1955 - **GILERA** 500 cc. «Saturno» sport da immatricolare . « 390.000
1955 - **DEVIL** 160 cc. sport molegg. 3 rapporti . . . » 110.000
1953 - **LAMBRETTA** 125 cc. D ottimo stato . . . . » 75.000
- Diverse **LAMBRETTE** e **VESPE** in ordine di marcia da » 25.000
a » 70.000
1955 - **RUMI** 125 cc. Turismo come nuova . . . . . » 110.000
- **GUZZI** 175 cc. «Galletto» 4 m. perfetto . . . . » 160.000
- **GUZZI** 65 cc. diversi modelli e condizioni . . da » 25.000
a » 50.000
- Carrozzino «**Longhi**» molegg. legg. come nuovo . » 55.000

BORTOLOTTI GAETANO
Viale Regina Margherita - Siracusa - Tel. 17.94

- **GILERA** 500 cc. «Saturno S.S.» completa d'impianto elettrico, telaio speciale, come nuova . . . . » 315.000
- **GILERA** 125 cc. Turismo, ripass., buone condizioni . » 75.000
- **GILERA** 150 cc. Sport, ottimo stato. . . . . » 95.000
- **MORINI** 125 cc. 2 t. ripassata a nuovo . . . . » 95.000
- **PARILLA** 125 cc. «Turismo» buone condizioni . . . » 65.000
- **M. V.** 125 cc. «Pullman» buono stato . . . . » 70.000

CASADEI TELEMACO
Corso della Repubblica, 39 - Forlì - Telefono 30.62

- **ALPINO** ciclomotore 48 cc. 2 marce, perfetto . . L. 18 000
- **DUCATI** ciclomotore 48 cc. 3 marce, ottimo . . . » 35.000
- **MOTOM** ciclomotore 48 cc. diverse condizioni . da » 25.000
a » 00.000
- **MORINI** 125 cc. telesc. ultimo tipo, nuovo . . . » 145.000
- **ITALMOTO** 160 cc. perfetto solo 6000 Km. . . . » 140.000
- **DUCATI** 175 cc. «Cruiser» buone condizioni . . . » 90.000
- **BIANCHI** 250 cc. «Dolomiti» perfetto stato . . . » 90.000
- **GILERA** 500 cc., marciante . . . . . » 20.000
- **NORTON** cc. V. L. militare, ruota elastica . . . » 35.000
- **GUZZI** 65 cc. diversi modelli . . . . . da » 35.000
a » 75.000
- **GUZZI** 250 cc. «Airone» Forc. stampata, ordine . . » 210.000
- **GUZZI** 250 cc. rigida, ottima . . . . . » 125.000
- **GUZZI** 500 cc. «Sport 15» perfetto ordine . . . . » 120.000
- **GUZZI** 500 cc. «S. 15» furgoncino, buone condiz. . . » 180.000
- **GUZZI** 500 cc. «G. T. V.» monotubo, come nuova . . » 240.000
- **GUZZI** 500 cc. Motocarro R. perfetto ordine . . . » 225.000
- **GUZZI** 500 cc. Motocarro U, completo, buono . . . » 250.000
- **GUZZI** 500 cc. motocarro «Ercole» 15 q.li, discreto . » 350.000
- **N.S.U.** 98 cc. Bonvicini 4 t., 4 m., batt. contach. ottimo » 125.000
- **ISO** 125 cc. scooter, buonissimo condizioni . . . . » 90.000
- **GUZZI** 65 cc. modif. signora ottimo . . . . . » 70.000
- **GUZZI** «Zigolo lusso», seminuovo . . . . . » 130.000
- **GUZZI** 500 cc. S. buone condizioni . . . . . » 150.000
- **BIANCHI** motocarro completo, marciante . . . » 115.000

PETRACCI FERRUCCIO
Corso G. Garibaldi - PORTO SAN GIORGIO - Telefono 92.48

- **CICLOMOTORE** «Mosquito 38 cc.» buono stato . . L. 20.000
- **VESPA** 98 cc. completa marciante . . . . . » 18.000
- **MOTOM** 48 cc. rigido buone condizioni . . . . . » 42.000
- **LAMBRETTA** 125 cc. L. D. accessoriata ottima . . » 80.000
- **VESPA** 125 cc. doppia sella ripassata . . . . . » 80.000
- **LAMBRETTA** 125 cc. div. mod. con e senza accessori da » 45.000
a » 70.000
- **CICLOMOTORI** diverse marche garantiti da » 15.000
a » 35.000

Tutte le macchine elencate si trovano pronte e vengono vendute con garanzia

CARROZZINI
LONGHI
sono i preferiti
TIPO SPORT
TIPO TURISMO
Via Arena, 2 - MILANO - Telefono 32-104

Franzini Carlo
Viale Sabotino, 4 - MILANO - Tel. 576.082 - 550.79
Concessionaria
Cambi - Permute
Facilitazioni di Pagamento
VISITATECI !
F.B Mondial

CAMPANELCLAX "FALCO,,
IL CLAXON DEI CICLOMOTORI

MOTOFORNITURE ZACCHETTI
di Vittorio Zacchetti e Longardi Dario
Ogni ricambio per ogni tipo di moto o motoscooter e MOTOCARRO
Ricambi originali: ARIEL - B.S.A. - NORTON - TRIUMPH - B. M. W. ZUNDAPP
MILANO - Via Lazzaro Palazzi 10
Tel.: Negozio 26.61.26 - Ufficio 27.85.81

MOTOR ITALIA
Rassegna bimestrale di gran lusso. 150 pagine anche a colori. Fondata nel 1923, si occupa dei problemi dell'automobilismo, aviazione, navigazione esaminandoli sotto particolari aspetti tecnici, economici, giuridici. Ogni copia lire 600. Abbonamento annuo . . . . . L. 3000

L'ALA D'ITALIA
È da considerarsi la più interessante e bella Rivista aeronautica d'Europa. Esce in fascicoli bimestrali di oltre cento pagine stampate anche a colori su carta di lusso. Può vantare un gruppo di collaboratori che comprende le più belle firme della tecnica dell'arte della letteratura contemporanea. Fondata nel 1922 da alcuni pionieri dell'aeronautica italiana ne continua l'alta e nobilissima tradizione. Abbonamento annuo . . . . . L. 2000
S. p. A. EDISPORT - MILANO
Via Passarella, 10 - Telefoni 794.119 - 790.901

MOTO
MOTOCARRI
NSU
PUCH - DKW
vendite rateali
moto d'occasione
off. riparazione
ricambi originali
G. NECCHI
Via Rosmini 8 - MILANO - tel. 95.951

OFFICINA MECCANICA
GAMBETTI GILDO
RIPARAZIONE E RETTIFICA di qualsiasi testata e colli d'oca o monoblocco di MOTO-AUTO-AUTOCARRI E MOTORI INDUSTRIALI
Saldature a caldo e a freddo - Riporto sedi valvole - Rettifica dei piani - Lucidature condotti - Preparazione testate per motori da corsa - Rettifica cilindri - Carenature Il più ricco assortimento di valvole e guide-valvole - Costruzione immediata di tipi speciali - ESPERIENZA TRENTENNALE
MILANO
Via Guglielmo Pepe, 8 - Telefono 690.544

Vespa
PIAGGIO
AGENTE DI VENDITA PER ROMA
DI GENNARO
VIA DEL CLEMENTINO N. 92
Salone di Esposizione
VIA NAZIONALE N. 23 - 24
RICAMBI - OFFICINA - ASSISTENZA

AUTO ITALIANA
è la più completa rassegna dell'automobilismo internazionale, che esce il 10, il 20 ed il 30 di ogni mese; costa Lire 200 la copia, mentre l'abbonamento annuo è fissato in L. 5.800.
AUTO ITALIANA - MILANO - VIA PASSARELLA, 10
Telefoni 794.119 - 790.901 C. C. Postale 4/8412

PARRI
TORINO
VIA ORMEA, 134
TELEF. 690.823

SIDECAR e CABINE

CARBURATORI
DELLORTO
BELLAVITA
C.so Sempione, 65 - MILANO - Tel. 90.388
Via Mantova, 8 - MILANO - Telef. 58.52.85

MOTO GILERA
Concessionario
ALFREDO MILANI
officina riparazioni
ricambi originali
vendita rateale
CAMBI - PERMUTE
MILANO
Via S. Michele del Carso, 13 - Tel. 468.168

L. PAGAMICI
MILANO
Via Padova, 12 - Tel. 243.075
TUTTI GLI ACCESSORI IN GOMMA PER TUTTE LE MOTO

VELA e MOTORE
Rivista mensile fondata nel 1923, dedicata alla navigazione da diporto a vela e motore. 700 pagine annue.
La copia L. 200 - Abb. Annuo L. 2000

Direttore responsabile: Gino Magnani - Redattore Capo: Arturo Coerezza - Proprietà « EDISPORT » - Milano, Via Passarella, 10
Autorizzazione Tribunale di Milano - 24-7-1948 - N. 274 del Registro Unione Tipografica - Milano, via Pace, 19
La carta patinata di questo fascicolo è fornita dalla S. A. Ferdinando Dell'Orto - Milano.

Concessionaria esclusiva della pubblicità: COMPAGNIA INTERNAZIONALE PUBBLICITA' PERIODICI (C. I. P. P.) - MILANO, Via Meravigli, 11 . Telefoni 80.83.50 e 80.77.67 . Torino, Via Pomba, 20 - Telefono: 57.57 e sue rappresentanze.

OLDTIMERWORKSHOP.COM

MOTO GUZZI
Giovanni Negrini
Concessionario per Milano
ZIGOLO - GALLETTO - CARDELLINO
AIRONE - FALCONE SPORT
Nuovo tipo motocarro a metano che vi fa risparmiare il 60 % per Km. Interpellateci !
Nuovo furgoncino ERCOLINO portata q.li 3,5
VENDITE RATEALI - PERMUTE
PARTICOLARE ASSISTENZA
Esposizione e vendita:
Via Parmigianino, 11 (angolo Piazza De Angeli) - Telefono 430.873

MOTO GUZZI
CONCESSIONARI
TRONCONI & ZANONI
Esposizione Viale Tunisia N. 10 - Telefono 228.260
RICAMBI ORIGINALI
STAZIONE DI SERVIZIO
Servizio SCAINI
Nuova sede
MILANO - Viale Monza n. 16
Tel. 28.62.28 - 24.06.36

Moto Gilera
Agenzia di vendita
R. GRANA
Viale Monza, 75 - MILANO - Telefono 387.466

MOTO
BENELLI
BIANCHI
SORAGNA - Via Bramante 34 - Tel. 95-620

BOSTON
MAGAZZINI ITALIANI DEL MOTOCICLO
GIUSSANI & C.
Vasto assortimento parti di r cambio e accessori per
Ciclomotore e Motoscooter
Motocicli e Motocarri
UTENSILERIA
RETTIFICA CILINDRI
COSTRUZIONE PISTONI
ABBIGLIAMENTO SPORTIVO
MILANO - Via Melzo N. 34
Tel. 278.265 - 266.237
Telegrammi : MOTOBOSTON - MILANO

Agenzia Generale Moto
HARLEY - DAVIDSON
Modelli K 750 cc. - KH 900 cc.
telaio elastico - cambio a pedale
125 cc. - 1000 cc. - 1200 cc.
ricambi originali
Vincenzo BORGARELLO - Torino
Via G. Camerana n. 3 - Telefono n. 42.356

GILERA
Concessionario
NELLI FRANCESCO
Motocicli - Motocarri
Motofurgoncini - Ricambi
Officina specializzata
Via Papi 9 - Milano - Tel. 598677

MOTOCICLISTI !
leggete "TECNICA MOTOCICLISTICA,,
del dr. ing. FRANCESCO BUFFONI
● è il libro che vi interessa ● è il libro che vi servirà ● è il libro che dovete possedere
il volume è in vendita a L. 1000 la copia ridotte a L. 850
per gli abbonati alla Rivista " MOTOCICLISMO ,,

MOTO GUZZI
P. FIORINI
Concessionario per Milano
Esposizione ogni modello
Novità 1956 Ercolino q. 3,5 - 175 cc. sport
VENDITE RATEALI - PERMUTE
Vasto assortimento pezzi ricambio originali
GARANZIA - ASSISTENZA
OFFICINA RIPARAZIONI CON PERSONALE SPECIALIZZATO
Negozio Esposizione:
Via Carlo Farini, 62 - Telefono 690.385 - 682.961

F.LLI OLIVINI
Milano - Via Raffaello Sanzio N. 2/A
Telefono 490.630
Concessionari esclusivi per Milano e provincia
MOTO **D.K.W.**
Officina Specializzata Riparazioni
Ricambi Originali
Vendita Rateale alle Migliori Condizioni

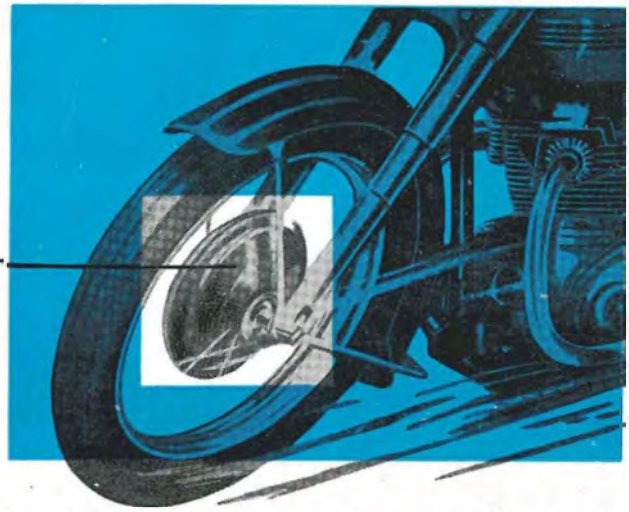
Moto Morini
Concessionario :
LINO BONATTI
Via Bramante, 11 - MILANO - Tel. 984.968

MOTO GUZZI
C. O. R. E. M.
CONCESSIONARIA PER MILANO
ESPOSIZIONE TUTTI I MODELLI
OFFICINA RIPARAZIONI
RICAMBI ORIGINALI
CAMBI - OCCASIONI
RATEAZIONI
MILANO - Corso Concordia 12 - Tel. 799.994

Vespisti!
versando un modesto anticipo
PRENOTATE OGGI STESSO LA "VESPA,, MODELLO 1956
SCEGLIENDO LA RATEAZIONE A 6 - 12 - 16 - 20 e 24 mesi
Vi attende
L'AGENZIA S. I. R. C. A.
MILANO - Via Corridoni 5 - Telefoni: 702.956 - 702.846
DISPONIAMO DI AMPI LOCALI PER IL RICOVERO INVERNALE DELLA VOSTRA VESPA

COME RISPARMIARE DANARO.... con sicurezza!

Freni!



Dr. R. C. Parker

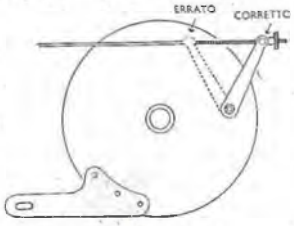
della FERODO, DIRETTORE TECNICO

Accurate ricerche scientifiche, prove rigorose sulle complesse macchine installate nella Sala Prove della Ferodo, una esperienza cinquantennale accumulata sul campo delle corse... tutto questo ha contribuito allo sviluppo delle guarnizioni Ferodo « Anti-Fade », sinonimo di sicurezza e di durata. Per godere tutti i benefici delle guarnizioni Ferodo, Voi dovrete solo assicurarVi che esse siano montate da un meccanico, convenientemente attrezzato per questo lavoro. I consigli che seguono Vi serviranno per mantenere i freni regolati, in modo tale che le guarnizioni possano durare il più a lungo possibile con un consumo uniforme.

FRENI INSUFFICIENTI

Leva dell'asse di rotazione dell'eccentrico spostata verso l'asse del mozzo

Quando la leva della camma ha oltrepassato il suo asse di rotazione la potenza della leva viene ad essere notevolmente ridotta. Questo può essere causato dalle guarnizioni freno consumate, ma in alcune macchine, le estremità riportate delle ganasce sono studiate in modo da poter alloggiare degli spessori fra l'estremità temperata e la ganascia del freno.



Le guarnizioni comunque dovrebbero essere sostituite se le teste dei rivetti vengono a contatto col tamburo.

Olio o grasso sulle guarnizioni

Se dell'olio o del grasso viene in contatto colle guarnizioni freno esse devono essere sgrassate con tetracloruro di etile e ripassate poi con una spazzola metallica o con carta abrasiva.

Se le guarnizioni sono imbevute d'olio, esse devono essere sostituite, perchè la pulizia della superficie ha solo un effetto temporaneo. Infatti col calore il lubrificante trapela di nuovo verso l'esterno.

Ganasce imperfettamente alloggiate

Se il disco portaceppi non è ben centrato, si verifica che solo una ganascia verrà a contatto col tamburo.

Dopo che il disco portaceppi è stato applicato alla ruota, si deve azionare il freno per disporre convenientemente le ganasce prima del definitivo fissaggio.

Nel caso che l'asse sia regolabile, esso deve essere allentato, prima di azionare il freno, serrando poi di nuovo il dado.

BLOCCAGGIO DEI FRENI

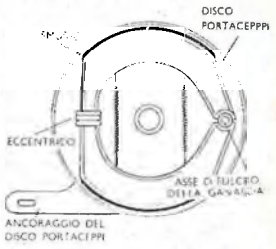
Verificare se il tamburo è deformato.

Se la deformazione supera 0,125 mm. il tamburo dovrà essere tornito o rettificato. Osservate anche se le molle hanno perso parte del carico iniziale, se gli assi del fulcro non sono fissati rigidamente, o se l'ancoraggio del disco portaceppi non sia pure esso allentato. Se le guarnizioni sono state rivettate in modo imperfetto, esse potrebbero spostarsi sulle ganascie. In tal caso appoggiate la testa del rivetto ad un punzone, e ribadite il rivetto sul lato opposto della ganascia.

CIGOLIO DEI FRENI

Applicate le stesse istruzioni che abbiamo indicato per il bloccaggio dei freni, perchè le cause dell'inconveniente sono spesso le stesse.

Un'altra precauzione, che può essere eventualmente presa, è quella di praticare un lungo smusso colla lima all'estremità di ogni guarnizione dalla parte dell'eccentrico e quindi pulire il complesso con grande attenzione, togliendo la polvere dai fori di alloggiamento dei rivetti.



Se la macchina è stata ferma per qualche giorno, un leggero strato di ruggine sul tamburo può essere la causa del cigolio, che però dovrebbe cessare dopo una o due applicazioni del freno.

E ricordate sempre questo monito essenziale per la Vostra sicurezza:

seguite gli esperti e montate guarnizioni

FERODO

"ANTI-FADE"

Agenti Generali per l'Italia: **S.A.T.A.M.V.** - Via Settembrini N. 33 - MILANO - Telefoni 225.145 - 276.774

Filiale Roma: Via G. B. Morgagni 13/a-b - ROMA - Telefono 850-669

Depositi S.A.T.A.M.V. TORINO - Via Saluzzo, 43 - Tel. 682.661 | FIRENZE - Via delle Ruote N. 28 - Tel. 483.296
GENOVA - Via Cipro N. 4 - Tel. 586.371 | ANCONA - Via Piave N. 37 C - Tel. 26.429
BOLOGNA - Via Del Porto N. 32 A - Tel. 30.649 | NAPOLI - Via Nazionale N. 123 - Tel 52.670
CATANIA - Via F.sco Riso N. 13 - Tel. 13.526

OLDTIMERWORKSHOP.COM