

MOTO CLÁSICA

LA HISTORIA DE RICARDO FARGAS BOLAÑO
BSA 3 ROB NORTH • EDI CLAVO • MOTOGIRO
CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE
ROYAL ENFIELD PEGASUS • ACCESORIOS
PURSANG EVOLUTION • ROVENA 250 SPORT
CALDES DE BOÍ • NORTON COMMANDO 50TH
LAS V4 DE DUCATI: APOLLO 1260/PANIGALE V4S

VERANO 2018 • P.V.P.: 6,00 €

PARA MOTORISTAS



MOTO CLÁSICA 59 • P.V.P. 6,00 €



8 413042 270577



MOTOGIRO


EL PASADO 30 DE ABRIL NOS REUNIMOS EN BOLONIA LOS 125 PARTICIPANTES DE LAS DIFERENTES CATEGORÍAS, RIEVOCAZIONE, VINTAGE, CLÁSICA, MOTOGIRO, CAFE-RACER Y TURÍSTICA, PARA LA VERIFICACIÓN TÉCNICA, PRECINTADO DE LAS MOTOS, COMPOSICIÓN DE LOS EQUIPOS, ADJUDICACIÓN DE DORSALES Y ENTREGA DEL ROAD-BOOK.

TEXTO SEGUNDO ALONSO - IMÁGENES MOTO CLUB TERNI

Una organización impresionante en la que trabajan 53 personas, con 19 motos, siete coches, dos minibuses, tres furgones y dos ambulancias. En total van en ruta tres médicos con sus correspondientes enfermeros y cuatro carabinieri además de cronometradores, directores de carrera, controladores, mecánicos, fotógrafos y cámaras.

Mi atención sobre todo se centraba en el gran surtido de motos italianas de los años 50 que participaban en las categorías "Rievocazione Storica" y "Vintage", que eran los que de verdad iban a luchar por clasificarse con esas pequeñas motos de entre 125 y 175 cc. Es curioso pero

la mayoría de ellas, casi todas italianas, Morini, Mondial, Moto Guzzi, CM, Ducati, MV, Parilla, Motobi, Benelli, Gilera, Horex, BSA, Triumph, Lambretta etc., eran conducidas por pilotos de otros países sobre todo ingleses, que quieren disfrutar de la prueba con las mismas máquinas de los años 50, excepto el aguerrido piloto de la Indian Scout 600 de 1926, que contra todo pronóstico fue uno de los mejores.

El recorrido de las etapas marcado con antelación, tiene un sistema de flechas muy bien diseñado, pues 100 metros antes de un cruce ya te encuentras una flecha de indicación, otra en el mismo cruce y otra más una vez pasado 





donde finalizamos con otra cronometrada en el parking. Hoy solo he echado de menos a una de las Bantam 175, que ha estado desaparecida todo el día.

Día 4: Parma-Rimini (328 km). Por fin un día soleado, comenzamos con la crono habitual y vamos pasando los controles sin problemas, visitamos un museo de un aficionado local, dedicado exclusivamente a Ducati y continuamos hasta Imola donde visitamos el circuito y después a Lugo donde hacemos otra mini crono en la misma puerta del Museo Baracca donde admiraremos los aviones de la 1ª

Guerra Mundial y sobre todo el rotulado con el "caballino rampante", que dio origen al anagrama de la marca Ferrari. Durante una buena parte del trayecto he ido detrás de un equipo inglés compuesto por dos MV 175 y otras dos de 125 y es increíble cómo andaban las 125, sin perder rueda a las mayores y eso que aparentemente no parecían muy apretadas, pero iban finas, finas. Todo un espectáculo... y así llegamos a Rimini con su correspondiente crono en el paseo marítimo junto al mar Adriático. La Moto Guzzi Aironc Sport, la Mondial 175 y el equipo de las Bantam llegan bastante tarde con una penalización muy abultada. ↪





ñamos su magnífica colección y nos arranca una a una todas las motos, incluida una espectacular Moto-Guzzi Sport 14 del 28. Entre tanta maravilla pierdo la noción del tiempo y cuando quiero darme cuenta veo que ya es imposible entrar a tiempo en los tres controles que faltan. Nos estamos despidiendo de él cuándo pasa uno de los participantes con una Ducati 750, con tan mala suerte que se le queda acelerada y se va contra un talud, afortunadamente de tierra y hierbas. Corremos a auxiliarle y en menos de cinco minutos ya estaban allí un médico y una ambulancia de la organización que se lo llevan un poco contusionado pero sin más. Hoy nos saltaremos dos controles e iremos directamente al último pues mi Mari y yo no aguantamos más, este está en la fábrica Ducati donde haremos la crono y

visitaremos el espectacular museo de la misma... por la noche cena de despedida, entrega de trofeos a los ganadores de las distintas categorías y a los equipos.

Llevaba años con ganas de participar en el Motogiro y viendo que se me pasaba el arroz decidí que de este año no pasaba, y la verdad que ha superado mis expectativas, pero lo que hace más atractiva esta prueba es el ambiente de competición que la rodea y la perfecta organización de la misma. La llegada y travesía por los pueblos es un espectáculo y en todos ellos nos ofrecen degustaciones y somos felicitados por los vecinos que se interesan por nuestras máquinas y se fotografían con nosotros para tener un recuerdo y poder presumir que el Motogiro pasó por su localidad. Los ayuntamientos pugnan por conseguir un control de paso. También tienes la oportunidad de convivir con reconocidos personajes del mundo del motor, así como pilotos de antaño y presidentes de los más prestigiosos clubs. He tenido la ocasión de compartir mesa con Pier Paolo Bianchi triple campeón del mundo en 125 y con Vitorio Zito, ganador del Motogiro y la Milano Taranto en los años 50, entre otros. También he rodado con participantes de: Bélgica, Francia, Inglaterra, Polonia Argentina, Austria, Holanda, Alemania, Italia, EEUU y España y el ambiente y acogida que nos han dado en todos los pueblos por donde hemos pasado nunca lo había visto en ningún sitio.

Desde aquí quiero felicitar a toda la organización y especialmente al presidente del "Moto-Club Terni Libero Liberati Paolo Pileri", D. Massimo Mansueti y a su secretaria Laura, por la acogida que nos han dispensado. 🏍️🔧

