

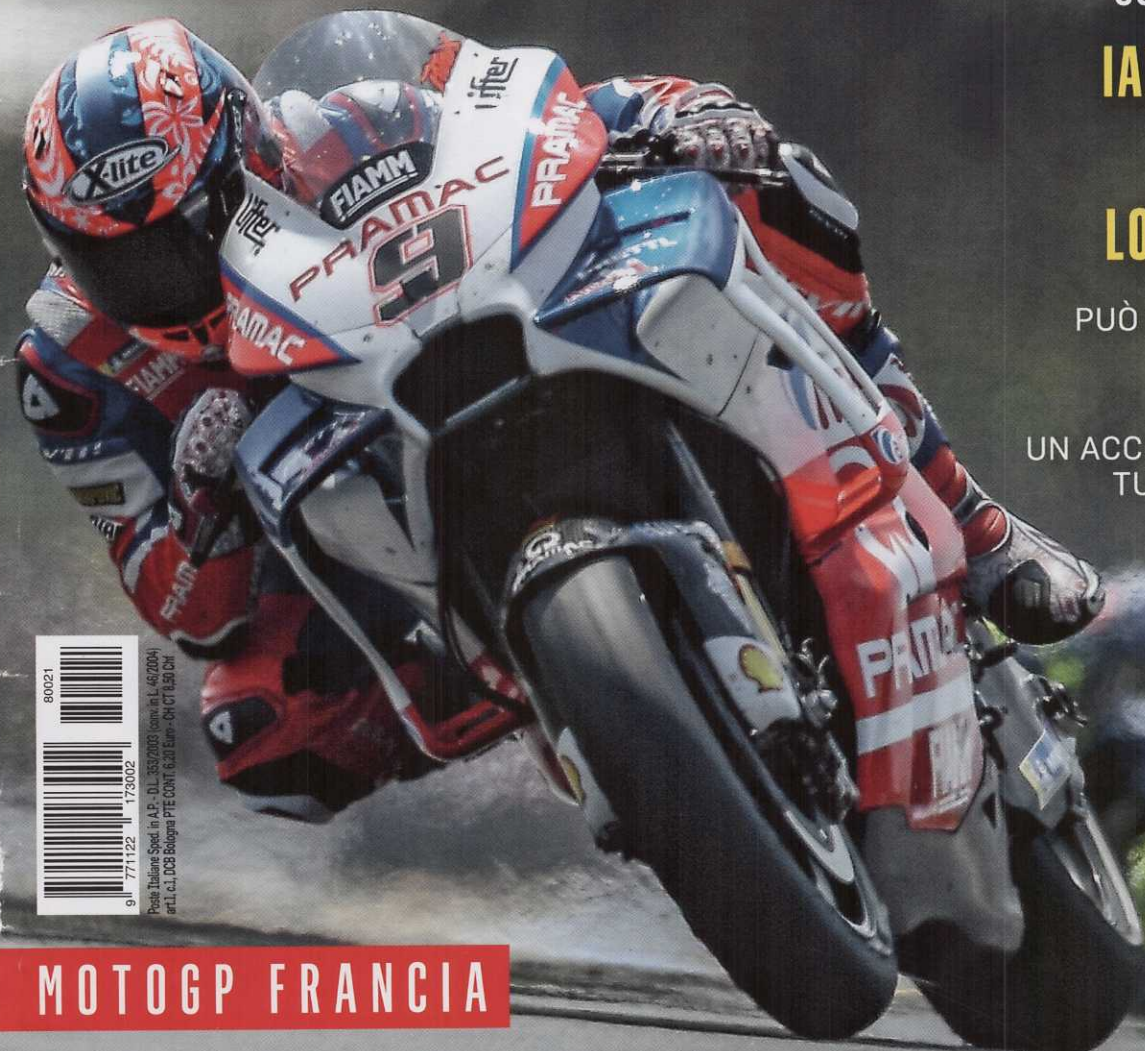
DOPPIO POSTER **DANILO PETRUCCI - FRANCESCO BAGNAIA**

MOTO SPRINT

21
€ 3,50

22/28 maggio 2018 - Settimanale - Anno XLII - Fascicolo 2066

MXGP GERMANIA
PRIMA CRISI PER CAIROLI
HERLINGS ALLUNGA



MOTO2

BAGNAIA, L'EREDE
AL TRONO DI MORBIDELLI

JOAN MIR

VA IN MOTOGP: TRATTA
CON SUZUKI E HONDA

IANNONE-APRILIA

LA SUZUKI
LO HA SCARICATO

LORENZO RISCHIA

CLAMOROSO!
PUÒ RIMANERE A PIEDI

DOVI-DUCATI

UN ACCORDO IMPORTANTE:
TUTTI I RETROSCENA



9 771122 173002
Punto Italiano SpA, in A.P. - DL 350/2003 (conv. in L. 46/2004)
art.1, c.1, DCB Bologna PTE CONT. 6,20 Euro - CH 078,50 CH

MOTOGP FRANCIA

L'ALTRO MONDIALE

MARQUEZ È INARRESTABILE, LE EMOZIONI ARRIVANO DALLA LOTTA PER
GLI ULTIMI CONTRATTI. **PETRUCCI** SI BATTE PER IL POSTO DI LORENZO

IL FASCINO IMMUTATO DEL MOTOGIRO

La rievocazione mantiene un respiro internazionale e richiama moto e appassionati da tutto il Mondo

SPESSO mi viene chiesto: «Ma ci vai ancora in motocicletta?». La domanda sottintende ovviamente un "alla tua età" che viene tralasciato per gentilezza, ed è per questo che alla mia regolare risposta affermativa corrisponde sul viso dell'interlocutore di turno un'espressione di ammirata approvazione o, viceversa, di malcelata critica. Insomma, opinione diffusa è che a un certo punto dell'esistenza, quantificabile in un'età oltre il traguardo storico dei 60 anni a seconda più dell'apparenza fisica che della sostanza, la motocicletta la si debba vendere o lasciare in garage. Tutti seduti non in sella, ma in panchina a controllare, un po' rincoglianti, gli sviluppi dei lavori nei cantieri...

Balle! Se c'è un momento della vita in cui bisogna essere reattivi al massimo è proprio l'età in cui si passa dalla maturità avanzata alla prima vecchiaia. E la motocicletta è senz'altro uno strumento tra i più efficaci per contrastare la senilità precoce. Ci sono quelli, come me, che si accontentano di guidarla ancora regolarmente con la massima soddisfazione senza strafare. Ci sono altri che invece la utilizzano come il Viagra per eccitarsi al pericoloso pensiero che gli anni non siano passati. Infine ci sono motociclisti maturi e anziani che, miscelando un ideale romantico della moto a una pas-

sione immutata nel tempo, e a un po' di nostalgia, tornano periodicamente in sella a moto d'epoca per rivivere eventi mitici, capaci di emanare ancora un coinvolgente fascino.

DOMENICA 6 maggio ero in piazza a Brisighella, il paese in cui vivo – uno dei "Borghi più belli d'Italia" – in attesa dell'arrivo dei partecipanti alla ventisettesima edizione della rievocazione storica del Motogiro d'Italia. Ero curioso di vedere un po' questi personaggi, capirne le motivazioni, constatarne l'età e la provenienza, e infine osservare e "catalogare" le moto che avevano scelto come compagne dell'impresa. Venivano da Rimini e stavano per concludere la loro fatica dopo 1600 chilometri abbondanti, in buona parte sotto una pioggia battente, percorrendo con indomita grinta gli ultimi 300 km verso il traguardo finale di Borgo Panigale, sede della Ducati, da dove avevano preso il via in 128 – in maggioranza stranieri, pensate un po' – sei giorni prima.

Del Motogiro autentico, quello che annualmente si disputò dal 1953 al 1957, con la partecipazione di specialisti del Gran Fondo come Tartarini, Francisci, Tassinari e anche di campioni della Velocità internazionale, come Provini e Venturi, ormai è rimasto soltanto il nome, e di questo la società organizzatrice, il benemerito Moto Club Terni, intitolato

ai suoi assi iridati Libero Liberati e Paolo Pileri e presieduto da Massimo Mansueti, non ha ovviamente alcuna colpa.

Il vero Motogiro, oggi irripetibile, è un sogno, un mito, una sirena che richiama ogni anno motociclisti un po' da tutto il Mondo, offrendo loro un virtuale balzo all'indietro nel tempo, tanta fatica – questo è forse l'unico punto di contatto con i piloti che partecipavano alla "grande corsa a tappe" più di sessant'anni fa – e l'occasione per condividere per una settimana passione, amicizia, spirito competitivo e fuga dalla noiosa quotidianità.

QUEST'ANNO il programma, messo a punto dal Moto Club Terni in collaborazione con il comprensorio "Motor Valley", un ente costituito dalla Regione Emilia-Romagna per valorizzare le sue tradizioni e le sue esclusive eccellenze motoristiche, era particolarmente allettante: visita al museo Ferrari di Maranello, alla collezione Salsapariglia di Massenzatico, alla Pagani di Modena, fabbrica di automobili di massimo prestigio, e ovviamente alla Ducati.

Tappe a Bologna, a Parma e a Rimini e puntate, pure queste ambite, agli autodromi di Varano de' Melegari, Imola e Misano. Il tutto senza trascurare l'aspetto competitivo perché, come la rievocazione impone, il Motogiro deve sempre avere alla fine un vincitore assoluto e un primo classificato per ogni classe.

Rombi di scarichi aperti – quelli scoppiettanti dei due tempi e quelli cupi, pieni, con "ritornello", dei quattro tempi – mi annunciavano poco dopo mezzogiorno l'arrivo dei primi concorrenti a Brisighella. Nell'arco di una trentina di minuti sono arrivati tutti, dandomi modo di soddisfare tutte le mie curiosità. Comincio dai personaggi.

Guidato da Celso Pallassini, il "grande comunicatore" del Moto Club Terni, ho conosciuto una gentile motociclista



Tre protagonisti del Motogiro: a sinistra la neozelandese residente alle Hawaii Robin Webster (Morini Tresette 175), a destra il polacco Brzysztof Konieczka (Benelli 650) e il britannico Nawal Saighal (Indian 1926).





tappe all'interno dei 1600 chilometri del Motogiro. Sotto i vincitori: da sinistra, Andrea Angiolini (Motogiro), Michael Cassel (Classic), Marco Tomassini (Rievocazione Storica), Mauro Fortunati (Vintage) e Claudio Antonaci (Cafè Racer).

neozelandese, una ex imprenditrice ultrassessantenne che, colpita per caso dal morbo del Motogiro, ogni anno torna in Italia dalle Hawaii, dove ora risiede, risale in sella alla Morini Tresette 175 che lascia regolarmente in deposito nel nostro Paese, e macina tutti 'sti chilometri con lo spirito di una ragazzina.

Dall'Inghilterra, un'intera famiglia annualmente viene in Italia per partecipare al Motogiro: padre e due figli, tutti e tre con BSA 125 trasformate racing in casa; il padre in un incidente ha perso gamba e braccio destri; guida con le protesi e in queste condizioni affronta pioggia, fatica e strade sconnesse. Che dire? C'è gente che possiede in sé una forza tale da non lasciarsi abbattere nemmeno dalle più dure avversità!

QUASI eroico, o quantomeno ammirevole, un altro fedele partecipante al Motogiro: è turco ed è arrivato da Ankara (2400 km da Bologna) in sella alla sua BMW di cinquant'anni fa. Completati i 1600 km della rievocazione, tornerà a casa totalizzando, con questa gita, 6400 chilometri, quanti moltissimi motociclisti non fanno in un anno. E in tasca ha già l'iscrizione per il Motogiro 2019.

Le moto? Ho visto un po' di tutto: da una bella Indian degli anni Venti, a una modernissima Ducati Diavel. In maggioranza, come giusto, visto che la manifestazione intende rievocare una gara di Gran Fondo degli anni Cinquanta, la scena era dominata dalle italiane di quel periodo: molte Morini, Gilera, Ducati, Guzzi, conservate o restaurate,

ma anche bicilindriche inglesi e BMW, oltre a una rara Benelli Tornado 650 e a un'ancora bellissima Ducati 900 SS.

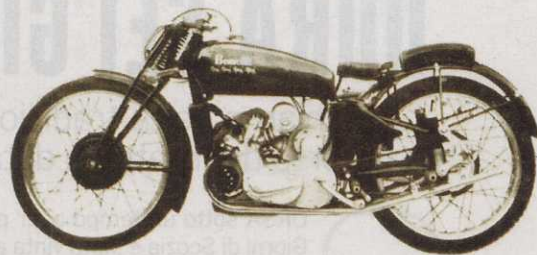
Inutile dire, comunque, che in una manifestazione di questo genere non è tanto l'autenticità delle moto d'epoca, o la loro rarità, a tenere banco. Qui protagonista è la voglia di tanti motociclisti di rivivere, pur se in maniera assai addolcita rispetto alla pericolosità della competizione originale, un'avventura ricca di coinvolgente fascino.

LA COMPETIZIONE c'è comunque, con una formula che si richiama alle gare di Regolarità con prove speciali, e tutti i concorrenti si impegnano duramente per vincerla. Quest'anno la più prestigiosa delle classi, la "Rievocazione Storica", ha visto trionfare il medico di Foligno, Marco Tomassini, più volte vincitore della stessa classifica nelle edizioni precedenti del Motogiro.

Nella Vintage riservata ai mezzi costruiti nel decennio 1959-1969 la vittoria è andata a Mauro Fortunati in sella a una Guzzi Airone Sport 250 del 1962. Il tedesco Michael Cassel su Morini 3 e mezzo si è imposto come lo scorso anno nella categoria "Classic"; Andrea Angiolini ha invece dominato la categoria "Motogiro", riservata alle moto costruite dal 1979 a oggi e Claudio Antonaci si è imposto nella "Cafè Racer". Livio Lodi, responsabile del Museo Ducati, ha poi consegnato il premio speciale "Eleganza" alla CM Francolino 175 del 1956 di proprietà di Attilio Eirale.

HALL OF FAME

QUEI MODELLI INNOVATIVI BLOCCATI DALLA GUERRA



L'INIZIO della Seconda Guerra

mondiale tarpò le ali a due sofisticatissime moto di 250 cm³ Benelli e Gilera. Pressoché pronto al debutto nel 1940 era il nuovo bolide pesarese **(foto)**,

un quattro cilindri in linea trasversale bialbero raffreddato ad acqua e sovralimentato da un compressore a palette per il quale vennero diffusi dati eclatanti: 52,5 CV di potenza a 10.000 giri e velocità massima, senza carenatura, di 230 km/h.

Anche la Gilera aveva scelto per la nuova 250 lo schema a quattro cilindri bialbero disposti in linea trasversale e sovralimentati, già collaudato con successo sulla 500, ma il motore rispetto a quest'ultima era completamente differente: i cilindri erano quasi verticali anziché quasi orizzontali e il raffreddamento era ad aria invece che ad acqua. Il progetto Gilera 250 era ancora allo stadio iniziale nel 1940, ma nel 1947 servì da base per la realizzazione della nuova 500 aspirata, che per dieci anni fu la "mezzo litro" più potente del Mondo.

