

Anno 29 - numero 6 - mensile - Luglio 2023 - € 8,20 in Italia

p.l. 7/07/2023 ISSN 1123-4571
3 000 6
9 771123 457002

MOTO MAGAZINE d'Epoca SMO



**Kevin
Schwartz**

Il cowboy della 500

La Carica dei 201

Successo oltre ogni aspettativa per la 32^a Rievocazione del Motogiro d'Italia. Un serpentone di 200 moto, alcune delle quali di inestimabile valore storico, è partito da Pisa per attraversare Toscana, Umbria, Lazio e tornare, dopo 1.476 chilometri divisi in sei tappe, all'ombra della Torre di Pisa

di Claudio Antonaci, foto di Claudio Antonaci e Domenico Vallorini



Nella pagina precedente, un terzetto di albanici estimatori delle moto italiane: (6) Peter Murray, Moto Guzzi Lodola 175 del 1956 (n°6), Russel Benney, Moto Morini Turismo 175 del 1956 (n°3) e Joe Sorbi, Bianchi Tonale 175 del 1955 (n°5). Qui sopra invece, il vincitore della categoria Classic, Paolo Penzo, all'ultima prova speciale in Piazza dei Miracoli a Pisa.

● Visto che in TV è tutto un fiorire di format gastronomici, mi metto anch'io il cappello da chef e vi suggerisco una ricetta da leccarsi i baffi... Iniziamo dagli ingredienti: prendete 200 moto, una più bella dell'altra, mi raccomando che siano ben stagionate! Aggiungete 1.476 km di strade stupende attraverso gli incantevoli paesaggi della Toscana, ma non dimenticate di aggiungere un pizzico d'Umbria e un cucchiaino di Lazio per dare ancora più sapore. Il tutto accompagnato da un'organizzazione impeccabile, di una professionalità incredibile. Mescolate con cura e lasciate cuocere per una settimana. Vi assicuro che quando avrete assaggiato il Motogiro d'Ita-

lia, non vedrete l'ora nuovamente di assaggiarlo un'altra volta!

Vi ho fatto venire l'acquolina? Allora entriamo nel vivo di questa 32ª Rievocazione del Motogiro d'Italia organizzata dal Moto Club Terni Libero Liberati - Paolo Pileri e dalla Federazione Motociclistica Italiana, sotto l'egida della Federazione Motociclistica Internazionale. Un successo superiore a ogni previsione sia per numero di partecipanti, tre quarti dei quali stranieri, sia per le scelte dei percorsi e soprattutto per l'entusiasmo con cui la colorita carovana è stata accolta oltre che nelle sedi di tappa, anche lungo tutto l'itinerario, con le scolaresche festanti che ci hanno



accolto in questi bellissimi borghi medievali, mantenuti come il "salotto buono" di nonna!

La bellezza il tema ricorrente

La bellezza delle moto iscritte, alcune delle quali erano veramente da perdere la testa. La bellezza della "Quota Rosa": 20 concorrenti, tutte da perdere la testa, che sono giunte, provate ma sorridenti, al traguardo di Pisa. La bellezza del Museo Piaggio di Pontedera, visitato durante la prima tappa. La bellezza dei tracciati immersi nel verde delle colline toscane con i concorrenti che hanno avuto la possibilità di visitare città e paesi unici al mondo, ricchi di arte, storia e cultura.

Anche quando ci sono state avversità atmosferiche come la bomba d'acqua a Poggibonsi o la grandinata in Casentino e sul Monte Amiata, la carovana motociclistica ha proseguito incurante del maltempo, giungendo comunque a destinazione con il sorriso sulle labbra. La bellezza delle accoglienze riservate all'intera carovana nei tantissimi punti di ristoro sparsi sul percorso, dove le varie associazioni sportive, pro-loco e amministrazioni locali hanno fatto a gara a offrire il meglio dei loro prodotti culinari. Non posso fare a meno di menzionare l'ospitalità riservata al Museo Piaggio con una lunga tavola imbandita

continua a pag. 138

Qui sopra, Anthony e Carol Sheppard sul sidecar Norton 961 con carrozino Watsonian. Alle loro spalle il borgo di Anghiari, in provincia di Arezzo.



A sinistra, Tino Zaghini in sella alla sua Moto Guzzi 2VT 500 del 1934. Qui sopra la Matchless G9 di Mario Levati, vincitore della categoria Heritage.



Sopra, fotografata sulla Piazza di Volterra la Sarolea Type 31 S 500 del 1931, premiata come la "Moto più bella della manifestazione" ed eletta a "reginetta" del Motogiro d'Italia 2023. A destra, un'altra bellezza, ritratta davanti al Castello di Poppi (AR): la Norton Dominator Model 7 500 del 1953.



A lato, Italo Forni, campione italiano di Motocross negli anni Settanta, iscritto con una Norton Commando Roadster 750, in cima al Passo della Consuma. Nella foto a destra, "The Fab Four", ovvero (in ordine da sinistra), l'autore di queste note, l'organizzatore Massimo Mansueti, il vice presidente della F.M.I. Rocco Lopardo e Italo Forni.



Pensate, solo 25 anni separano questi due modelli di Mandello del Lario! A sinistra, la Moto Guzzi 750 S del 1974, guidata dall'inglese Marc Mezey; a destra invece, fotografata nel suggestivo bosco del Monte Amiata, una Moto Guzzi S 500 del 1949, guidata da Alessandro Ghetti.



Un tris di 350 italiane. A sinistra, Franco Granato su Moto Morini 3 1/2 GT del 1981 in compagnia di suo cognato Fabio Angeluccetti in sella invece ad una Aermacchi GT Sprint 350 del 1970. Qui sopra, il loro amico Paolo Penzo su Aermacchi 350 SS del 1972.

Qui a fianco, il francese Lionel Mugner baldanzosamente alla guida della sua Puch SVS 175 del 1957. A destra: la Moto Guzzi Superalce e la Moto Guzzi Nuovo Falcone militare, provenienti dal Museo Storico dell'Arma dei Carabinieri ed al seguito del Motogiro.



Qui sopra Giuseppe Briganti, come una consumata star dello spettacolo, viene intervistato dalla troupe del Canale TV della F.M.I. che ha curato il report della manifestazione.



Scene di ordinaria manutenzione al Motogiro. A sinistra, l'americano Edward Hutchinson alla fine di una tappa si prende cura della sua Ducati SS 175 del 1956. Qui a fianco: Giulio Minicucci, "il meccanico volante" interviene sulla (o meglio sotto) la MV Agusta 350 di Julian Pearl, al controllo orario di Massa Marittima.



A sinistra, "l'olandese volante" Melanie Tuinman in piega con la sua Ducati GTL 500 del 1976. A destra, "Los Tres Tenores", ovvero Paolo Ryan, Giovanni Zanetti e Paolo Penzo. In primo piano l'Aermacchi 350 SS di Paolo Penzo. Sotto a sinistra, il tedesco Bernd Sanwald in sella alla sua Velocette Thruxton 500 del 1968. Sotto a destra, una bella FB Mondial Turismo Veloce 175 del 1955.





Sopra a sinistra, una Harley-Davidson Tourer del 1934. A destra invece, dalla Danimarca questa bella e rara Nimbus Sport 750 4 cilindri.



Qui sotto: al traguardo di Pisa, la "cronometrica" Chiara Manetta, assieme a Ennio Spadini e la loro BSA Spitfire MK2 del 1966. Nel box invece, due bellezze in Piazza dei Miracoli, la veloce Chiara Negro Grom e la sua Velocette Venom 500 del 1964.

segue da pag. 135

di ogni prelibatezza, o la colazione con porchetta e damigiana di vino a Montalcino (un nome, una garanzia!), per continuare con le bruschette al pregiato olio di Alleronia in occasione dello sconfinamento in Umbria e dei prodotti nei vari paesi del Monte Amiata. La bellezza delle soste a Torrita di Siena e Montepulciano, dove i partecipanti sono stati accolti con prelibatezze di salumi e pecorino accompagnati da vino Nobile, servito addirittura in calici di cristallo, un tocco di classe al quale nessuno ha saputo resistere, soprattutto gli stranieri, incantati da tanta gentilezza.

La bellezza della gara

Le classifiche sono state incerte fino all'ultimo istante. Al termine di sei tappe tiratissime, con

prove speciali sul filo del centesimo di secondo, l'ambita classe Rievocazione Storica è andata a Marco Tomassini che in sella alla Gilera 175 Super Sport ha scritto, per la terza volta consecutiva, il proprio nome nell'albo d'oro del Motogiro d'Italia, portando a nove i successi totali. Alle spalle del pilota umbro si sono classificati il lombardo Marco Bonanomi su MV Agusta 175 CSTL e l'olandese Eric Willemse su Guzzi Lodola 175, tutte moto costruite nel 1957.

La lotta per il primato è stata avvincente fino alla fine, sia Tomassini sia Willemse erano partiti abbastanza male dando via libera a Bonanomi che al termine della terza tappa, Arezzo - Chianciano Terme, si è ritrovato al comando con un discreto margine sui rivali, ma il pilota di Merate, già vincitore di altre edizioni, forse



non ha retto la pressione e nella quarta e quinta frazione ha iniziato a "litigare con il cronometro" perdendo tutto il margine guadagnato e permettendo a Tomassini, prima di raggiungerlo e poi superarlo. Contemporaneamente anche Franco Carboni, Giacomo Viganò e il già citato Willemse, che si è aggiudicato la tappa finale di Pisa, si sono ricompattati. Decisiva quindi è stata l'ultima frazione: Tomassini è riuscito a mantenere la testa della classifica, Bonanomi ha recuperato qualche punto ma si è dovuto accontentare della piazza d'onore, precedendo Willemse che grazie alla vittoria di tappa ha superato Carboni completando il podio, quinto si è classificato l'ex motocrossista Giacomo Viganò.

La classe Heritage, riservata alle moto costru-



In alto, Hugo Trepant su Yamaha XT 500, sullo sfondo le torri di San Gimignano e il controllo orario di Sarteano (SI). A fianco: Ian Smart (UK) e la sua Parilla Lusso Veloce 175. Sopra, Marco Tomassini, primo nella categoria Rievocazione Storica, con una Gilera Super Sport 175.



Diamo i numeri

- 201** i concorrenti iscritti
- 191** quelli verificati e partiti.
- 20** le donne iscritte come concorrenti, tra conduttrici e passeggere.
- 15** le nazioni rappresentate.
- 75%** la percentuale di concorrenti stranieri.
- 13.000** chilometri, la concorrente da più lontano: Robin Webster da Maui, Hawaii, USA.
- 212** le moto della carovana: 191 quelle che hanno partecipato alla rievocazione, 9 quelle degli addetti ai controlli orari, 1 per l'assistenza tecnica "volante", 3 con a bordo personale paramedico, 6 quelle dei Carabinieri in moto. A queste si devono aggiungere 2 moto d'epoca provenienti dal Museo Storico dell'Arma dei Carabinieri.
- 68** le persone dello staff, di cui 11 tra medici e paramedici e 9 meccanici.
- 86** anni l'età del più anziano partecipante, al secolo Ambrogio Arnaboldi, nato nel 1937.
- 23** anni invece l'età del più giovane partecipante: Alessandro Ghetti, nato nel 2000.
- 29** anni, l'età di Elena Noack, nata nel 1994 e più giovane conduttrice al via.



Le classifiche

<p>Heritage</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Mario Levati 2) Alessandro Ghetti 3) Gigi Spinelli <p>Classic</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Paolo Penzo 2) Stefano Bisazza 3) Michael Cassel (D) <p>Rievocazione Storica</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Marco Tomassini 2) Marco Bonanomi 3) Eric Willemse (NL) <p>Motogiro</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Claudio Antonaci 2) Brigitte Benner 3) Christopher Halfknight <p>Scooter</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Francesco Muroli 2) Silvano Fabbri 3) Giuseppe Bellanova <p>Squadre</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Vespa Club Roma 2) MVM 3) Ceriani 	<p>Matchless G9</p> <p>Moto Guzzi S</p> <p>Moto Guzzi Airone Sport</p> <p>Aermacchi 350</p> <p>Honda XL600RM</p> <p>Benelli Sei</p> <p>Gilera Super Sport 175</p> <p>MV Agusta CSTL</p> <p>Moto Guzzi Lodola</p> <p>Benelli Leoncino 800</p> <p>Suzuki Bandit</p> <p>Lexmoto LJ 250</p> <p>Piaggio Vespa PX 150</p> <p>Kymco New People</p> <p>Piaggio Vespa 300 GTS</p>
---	--



Sopra, i vincitori di tutte le categorie al Motogiro. Da sinistra: Francesco Muroli (Scooter), Paolo Penzo (Classic), Claudio Antonaci (Motogiro), Marco Tomassini (Rievocazione Storica). Assente Mario Levati (Heritage). A fianco: il tre volte iridato della 125 GP, Pier Paolo Bianchi, premiato da Massimo Mansueti e da sua moglie, Laura Cosimetti, Stewart Internazionale della F.I.M.

La visita del Museo Piaggio di Pontedera. Sotto a sinistra: una parziale panoramica delle Gilera da fuoristrada esposte. Sotto a destra, l'organizzatore del Motogiro Massimo Mansueti, al centro, fra Eugenio Leone, Presidente del Motoclub Pontedera e Olivier Cambier. In primo piano la Moto Guzzi 2 VT 500 del 1934 e la Sarolea Type 31 S 500 del 1931, di Cambier.



ite fra il 1920 e il 1950, ha visto il successo di Mario Levati su Matchless G9 500 del 1949 che ha preceduto di soli quattro punti il riminese Alessandro Ghetti su Moto Guzzi S 500 del 1939 e Gigi Spinelli su Guzzi Airone 500 del 1949. Il romagnolo Tino Zaghini su Guzzi 2VT 500 del 1934, al comando nelle prime tre tappe, è poi terminato quarto. Quinto l'olandese Loek Tuinman in sella alla Guzzi Condor 500 del 1938.

Lotta serratissima anche nella categoria Classic, la più numerosa dopo la Rievocazione Storica e riservata alle moto costruite negli anni '60/'70. Qui sono terminati a pari punti Paolo Penzo (Aermacchi 350 SS) e Stefano Bisazza (Honda XL600RM), con vittoria finale di Penzo, grazie al coefficiente di storicità della sua Aer-

macchi. Terzo classificato il tedesco Michael Cassel su una splendida Benelli Sei 750, ormai un aficionado della manifestazione insieme alla moglie Brigitte Benner, anche lei in gara in sella a una Suzuki Bandit GSF 650 nella categoria Motogiro dove è arrivata seconda alle spalle dell'autore di queste note su Benelli Leoncino 800, precedendo l'inglese Christopher Halfknight, un vero Rocker, su Lexmoto LJ 250, i tre sono giunti nello spazio di soli tre punti con la classifica che cambiava ogni giorno! Infine la classe Scooter ha visto il dominio del romano Francesco Muroli su Vespa Piaggio PX 150 che ha vinto tutte le tappe. Alle sue spalle il bolognese Silvano Fabbri (Kymco New People) e il pugliese Giuseppe Bellanova (Piaggio Vespa 300 GTS).

Qui sotto, l'olandese Theo Ausems in sella alla sua Harley-Davidson Liberator 750 del 1948. A destra, "caccia all'intruso" nella foto di gruppo per la "Quota Rosa" al traguardo di Pisa. L'autore di queste note si è messo in mezzo alle belle concorrenti...



Foto di gruppo a Pisa al termine della manifestazione per una minima parte dello staff organizzativo del Motogiro d'Italia. In basso, il nostro Claudio Antonaci con la Benelli Leoncino 800 che ha utilizzato al Motogiro.

E per chiudere in bellezza

Il premio speciale della Federazione Motociclistica Italiana riservato alla moto più bella, e di maggior valore storico, è stato assegnato alla Sarolea Type 31S del 1931 portata in gara dal belga Olivier Cambier. Durante le premiazioni, grande soddisfazione per il successo di questa edizione è stata espressa dal Presidente del Moto Club Terni Libero Liberati - Paolo Pileri, Massimo Mansueti e dal responsabile settore turismo della Federazione Motociclistica Internazionale Kalaitzis Panagiotis. Complimenti sono arrivati anche dal Vicepresidente della Federazione Motociclistica Italiana, Rocco Lopardo che ha preso parte in moto alla quarta tappa, svoltasi fra la Val

di Chiana e la Val d'Orcia con partenza e arrivo a Chianciano Terme. A questa frazione ha partecipato anche il tre volte iridato della 125 GP, Pier Paolo Bianchi, il quale, impossibilitato a prendere parte all'intera manifestazione ha scelto questa tappa per essere comunque presente all'evento.

Durante la quinta tappa, Paolo Penzo, che poi ha vinto la Cat. Classic, si è accorto che il concorrente Paolo Ryan aveva grippato la sua Gilera 150. Ebbene, non ha esitato un istante a spingerlo per 5 km con il piede sulla pedana, dando modo al suo avversario di arrivare in tempo al controllo orario e al motore della Gilera di raffreddarsi e ripartire. Questa è la bellezza del Motogiro d'Italia!

Leoncino 800: Simba è cresciuto ed è diventato Re



Dopo aver provato nella scorsa edizione del Motogiro d'Italia il Benelli Leoncino 500, ero proprio curioso di provare la sua evoluzione o meglio, il suo nuovo "fratellone": il Leoncino 800. Ho avuto a disposizione una settimana e 1.500 km per analizzarlo, collaudarlo, strapazzarlo, per scoprirne i pregi e i difetti. Ed è proprio questo il problema: non ho trovato difetti! Premesso che mi era piaciuto tanto già il 500, ero curioso di poter fare un confronto con questo nuovo modello. Cosa posso dire? Hanno sicuramente una caratteristica che le accomuna ed è la natura-



lezza. Sono entrambe il tipo di moto che piace a me: istintiva, ti fa sentire a tuo agio appena sali in sella. Provando la 800 si sente però la maggiore cavalleria. Non so voi ma i 76 CV del Leoncino 800 per me sono più che sufficienti per divertirsi sul misto, sui Passi, sulle salite. Il suo bicilindrico di 754 cc ha una bellissima coppia, corposa e progressiva. Ripeto: il misto, stretto o veloce che sia, è il suo terreno ideale. Davanti ha 2 pinze radiali che assicurano una frenata potente per staccate al limite, il motore esce dai tornanti con una progressione generosa, senza mai un'esitazione o una reazione strana, tant'è che all'arrivo di una tappa ho chiesto all'addetto della Benelli se avesse il controllo di trazione e lui mi ha detto di no. Questa è la prova che quando gli ingredienti sono giusti e ben dosati non è necessario fare un missile terra-aria e poi installare una raffinata gestione elettronica che lo sappia tenere a freno. Insomma, questa Benelli 800 mi è proprio piaciuta, il Leoncino ora è diventato Re Leone!