Anno 13 - numero 7 - mensile - luglio 2007 - € 6,50 in Italia

MOTOCICLISMO d'Epoca

9 771123 457002 70007
MOTOCICLISMO D'EPOCA 7 2007

NSU Max, la 250 più amata dai tedeschi

Curiosità a 2 e 3 ruote:
- La Zündapp 125 mai arruolata
- Quando il sidecar diventa motoscafo

Guida all'acquisto:
Ducati SL 500 Pantah

Piccoli Costruttori:
Rond-Sachs

Grandi eventi:
- ASI MotoShow
- Motogiro d'Italia
- Coupes Moto Légende

Sport:
- Campioni di ieri: Jack Findlay
- L'incredibile carriera di Giovanni Burlando



Condor 500

la mitica Moto Guzzi per i privati

Le moto dei pionieri

La manifestazione, giunta alla sesta edizione ed organizzata dal Club Moto d'Epoca Fiorentino, era riservata alle moto costruite fino al 1930. Numerosa e qualificata la partecipazione di moto italiane e straniere. Due tappe su percorsi brevi e panoramici, ma abbastanza impegnativi, per moto ormai prossime al secolo di vita

di BENITO MAGAZZINI



La maggiore età, il raduno "Le moto dei Pionieri", l'ha raggiunta già al sesto anno di vita, essendo ormai un cult fra gli amatori delle moto più datate, risalenti a prima del 1930. Poggibonsi, nella provincia di Siena, è stata quindi capitale per un week-end di moto che in alcuni casi sfiorano il secolo di vita. L'edizione di quest'anno si è svolta il 28-29 aprile ed è stata baciata da un... antipasto d'estate, due giornate di sole che hanno accolto appassionati di varie regioni.

Al timone il Club Moto d'Epoca Fiorentino, che ormai da un triennio propone l'immersione rombante nell'alternativa di tutto il fine-settimana o la versione "breve", ridotta alla sola domenica. Le moto, almeno ottuagenarie, si muovono al piccolo trotto ma la potenza ridotta non impedisce, anzi esalta, il percorso che attraversa il Chianti, zona ricca di stimoli culturali, architettonici, naturalistici e quelli goderecci offerti dalla ricca gastronomia locale. E dopo il letargo invernale per queste amabili vecchiette non c'è di meglio che sgranchirsi pistoni e ingranaggi al primo sole di primavera.



• Il fiorentino Luca Linari con la Triumph 4 valvole Ricardo del 1925 durante la trasferta della seconda giornata.

Al sabato la comitiva si è spostata da Poggibonsi a San Gimignano, piccolo ed incantevole borgo medievale dalle ascendenze etrusche, noto per la sua Vernaccia e proclamato patrimonio mondiale dell'umanità dall'Unesco. Andata e ritorno, non più di 25 chilometri, ma visita di rara bellezza ad una meta turistica che fa eco in Italia e all'estero. Il giorno successivo la distanza percorsa è quasi raddoppiata, arrivando a 45 km, e percorrendo la Cassia si è giunti fino a Castellina in Chianti, non prima di aver sostato a Gaggiano, in visita alle cantine Melini. I saliscendi del tracciato, pur impegnativi, sono stati rispettosi della terza età delle loro ospiti.

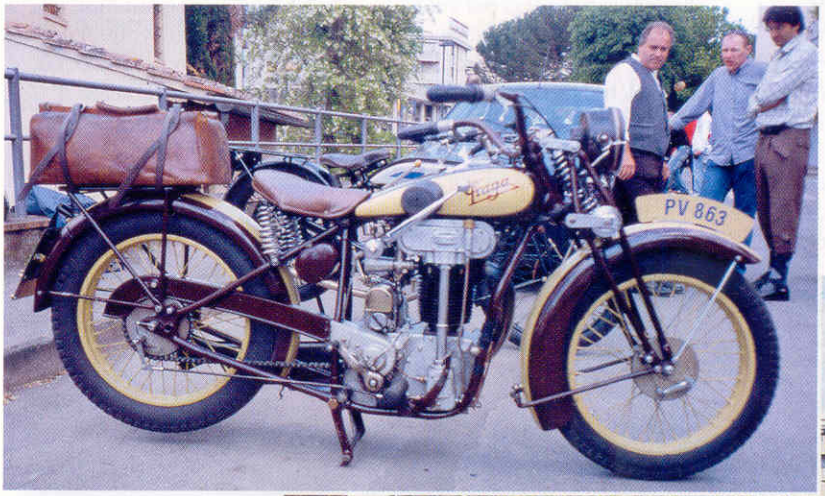
Come sempre ricco e articolato il parco macchine, con la presenza di ben 18 Marche diverse in rappresentanza di sei nazioni: Bianchi, BD, BMW, BSA, Della Ferrera, Frera, Fongri, Gilera, Harley-Davidson, Henderson, Humber, Indian, Moto Guzzi, NSU, Renè Gillet, Royal Enfield, Sunbeam e Triumph. Quaranta gli iscritti ufficiali, in aggiunta altre 19 moto fuori tema ma dei primi anni Trenta e di un certo interesse storico, che hanno portato il totale a sfiorare quota 59, a ridosso del limite massimo previsto di sessanta.

Le Marche e i modelli rappresentati meriterebbero di essere citati nella loro interezza ma, essendo impossibile, si farà di necessità virtù e allora si dirà che come sempre la Moto Guzzi ha raccolto il numero più alto di partecipanti, suddivisa nei vari modelli Sport, Sport 14 e Normale. Per la Casa di Mandello del Lario anche due rari pezzi di grande valore: Napoleone Bianchini di Busana (FE) con la 4 valvole da corsa conservata e Graziano Dainelli di Tavarnuzze (FI) con la 2 valvole corsa, entrambe del 1924. Risaltavano anche la splendida Henderson 1100 a quattro cilindri del 1917 di Bruno Valgrande di Torino e, sempre da Torino, Valentino Trivero in sella ad una Della Ferrera 1000 sidecar del 1923 con cambio a quattro marce in blocco, che ha il particolare curioso di non funzionare in assenza del carrozzino.

La moto più vecchia in assoluto era la Bianchi 500 C 75 del 1914 di Carlo Massarotto di Padova ma da segnalare pure la Triumph H del 1915 di Antonio Linari, la Frera Super Rapid del 1922 di Alessandro Ventisette, la Renè Gillet 750 G1 SS di Gian Silvio Perissinotto, la Indian Scout del 1929 di Luigi Funari, la Fongri Radiatore del 1930 di Fulvio Allasio e la Gilera Gran Sport del 1930 di Massimo Moretti. Tra le straniere di un certo pregio, sono da ricordare anche la



BMW R 11 750 del 1929 del collezionista di San Marino Claudio Silvani dotata di riciclo dei gas di scarico e sospensione a balestra, che era stata anche la prima moto con telaio scatolato. E ancora la Sunbeam 3 ½ HP del 1921 di Claudio Cocchini, le Triumph P del 1924 di Giorgio Ravazzini e Sandro Laici. Presente Moreno Musetti, commissario ASI e noto conservatore del Registro Storico Indian.





• Sopra, Napoleone Bianchini con la Moto Guzzi 500 cc C4V del 1924 e Nico Parrini con la Frera Super Rapid del 1926, sul percorso della seconda giornata. A fianco, un raro esemplare della DB 500 cc modello Praga del 1929, monocilindrica, cambio a mano, di Francesco Quattrocchi di Modena. Sotto, una parziale veduta delle moto schierate a Poggibonsi durante la prima giornata del raduno.