

collezionismo

AUTO • MOTO • RESTAURO

PERIODICO DI NOTIZIE - TECNICA - CURIOSITÀ - MERCATO

Supplemento del Periodico Maison & Maisnette - Autorizzazione Tribunale di Reggio Emilia n.1127 del 24.09.2004 Reggio Emilia 30/08/06



Mercedes-Benz



IN QUESTO NUMERO:

p. 11

CURIOSITÀ
LA BISILURO DAMOLNAR

p. 14

CURIOSITÀ
LE BALESTRE DELLA ORAM

p. 16

EVENTI
AUTO MOTO D'EPOCA - PADOVA

p. 20

EVENTI
8° CAMERÓ - RALLY DI FINE ESTATE

p. 23

NOTIZIE TECNICHE
CLUB

p. 30

MUSEI E COLLEZIONI
LA DUCATI DI LEOPOLDO TARTARINI

p. 30

PERSONAGGI LEGGENDARI
MARIA TERESA DE FILIPPIS

p. 39

IL MOGUL
A.M.A.C. IN ASSEMBLEA

“RITMO 60 S” TUNING CASALINGO: come ti trasformo una cenerentola in un bolide da 180 Km/h



foto e testi di Paolo Corrà

Corre l'anno 1981 e mio papà Rolando, fresco di pensione, decide di darsi una "botta di vita" acquistando (dopo due 600 ed una 127 1ª serie) una Fiat RITMO 60 L usata del gennaio '79, modello base (che più base non si può), colore grigio, interni marrone, 1100 cc., 4 marce.

Il giorno 8 luglio 1982 un'emozione troppo forte dovuta al gol di Rossi (semifinale Italia-Polonia dei Mondiali in Spagna) me lo porta via ed al sottoscritto, neo-patentato, rimane in eredità la bella vettura.

La giovane età (20 anni) mi porta a personalizzare e migliorare la mia Ritmo negli anni successivi (volante sportivo a 3 razze, autoradio con amplificatore...), finché nell'estate 1984, mi ritrovo tre dita d'olio nella vaschetta di espansione dell'acqua: guarnizione di testa andata. Faccio eseguire la riparazione, i successivi controlli, ma dopo 3.500 km la guarnizione salta di nuovo. Ho la sfortuna di avere pochissimi soldi e la fortuna di avere un amico, giovane e bravissimo meccanico, che mi dice "ci penso io".

Detto, fatto: comperiamo per 50.000 lire (euro 25,82) una Fiat 128 Rally 1300 ferma da anni in un cortile, senza cofano e col motore bloccato (96.000 km all'attivo), che sblocciamo mediante "Svitolo" inserito dai fori delle candele. Da un auto-recupero di Trento (altro amico comune) arrivano altri pezzi per completare l'opera che alla fine si rivelerà un piccolo mostro di potenza.

Rodaggio veloce, facendo lubrificare il vecchio motore mediante un filo d'olio a caduta direttamente nel carburatore dopo aver tolto il filtro dell'aria, suc-

Una breve scheda tecnica "post-modifica":

- blocco motore 128 Rally 1300 con carburatore doppio corpo
- cambio a 5 marce (Ritmo 60 CL, 1100)
- barra di torsione (Ritmo Diesel) al posto dei 2 braccetti di sospensione
- tachimetro con contagiri (Ritmo 60 CL)
- servofreno (Ritmo 60 CL)
- verniciatura "bianco totale" con kit fari di profondità Carello (vedi foto)
- interni azzurri, sedili con poggiatesta, leva cambio con vano porta-oggetti (Ritmo Super 75).

cessivo cambio olio e filtro e via con il giro di prova... IMPRESSIONANTE. Affrontando in seconda i tornanti in salita, a metà curva basta premere a fondo col piede e la macchina sgomma senza pietà; in autostrada supera (sul tachimetro) i 180 km/h. Per non parlare della soddisfazione avuta sulla famosa salita del Bondone qualche tempo dopo: verso il km 3,5 mi supera un "fighetto" con un Alfa Romeo Giulietta 1.3, al km 5,5 sono già attaccato al suo bel "sedere d'anatra" (cit. da Collezionismo, anno 6, n°30, dicembre 2015, pag.5) ed al km 7,5 lo "spolvero" alla grande, arrivando in cima alla salita (km.17,300 - località Vason) con 1 minuto e mezzo di vantaggio. Gioia indescrivibile e, credetemi, non sto esagerando.

La mia "RITMO 60 S" (questa era la targhetta che avevo applicato sul retro) mi ha dato successivamente infinite soddisfazioni, macinando altri 70.000 km senza nessun problema. Poi, nel 1989, ho dovuto abbandonarla, consegnandola allo stesso auto-recupero cittadino che mi aveva fornito i

pezzi, ma non per noie al motore, solo perché stavano marcendo i parafranghi interni (punto debole delle Ritmo).

Ho conservato solo 2 fotografie, fatte in Val di Rabbi nell'estate '89, ma anche una valanga di ricordi e di emozioni indimenticabili vissuti insieme alla mia piccola "leonessa". Altri tempi...



La BISILURO DAMOLNAR di Carlo Mollino



foto e testi di
Alessandro Pisacane

La vidi, per la prima volta, nel marzo del 2015, esposta al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, in occasione del lancio di EXPO 2015 e fu amore a prima vista.

Mi promisi di scrivere un articolo per Umberto Bartoli, sperando che gli piacesse.

Ci riesco ora, dopo un anno e un po' di ricerche nel tempo libero (pochissimo). Prima di parlare della Bisiluro, però, mi sembra giusto spendere un po' di righe per introdurre la figura dell'ideatore.

Uomo eclettico e poco apprezzato, Carlo Mollino (Torino 1905-1973) fu un architetto, designer, fotografo, sciatore, stilista, pilota di aerei e amante delle donne (il tutto non necessariamente in ordine di importanza...).

Suoi sono l'auditorium della RAI di Torino, la Casa del Sole a Cervinia, la capanna del Lago Nero a Sauze d'Oulx, per citare alcuni lavori.

Suoi sono anche diversi trattati dedicati alla montagna e al discesismo, disegni di mobili, di manifesti, di elicotteri, di aerei, automobili, autobus e scooter.

Tutte queste discipline coinvolsero il personaggio in modo totale, anche se non tutte contemporaneamente.

Mollino era appassionato di auto fin da giovane e, a partire dagli anni '50, si cimentò nella 24 ore di

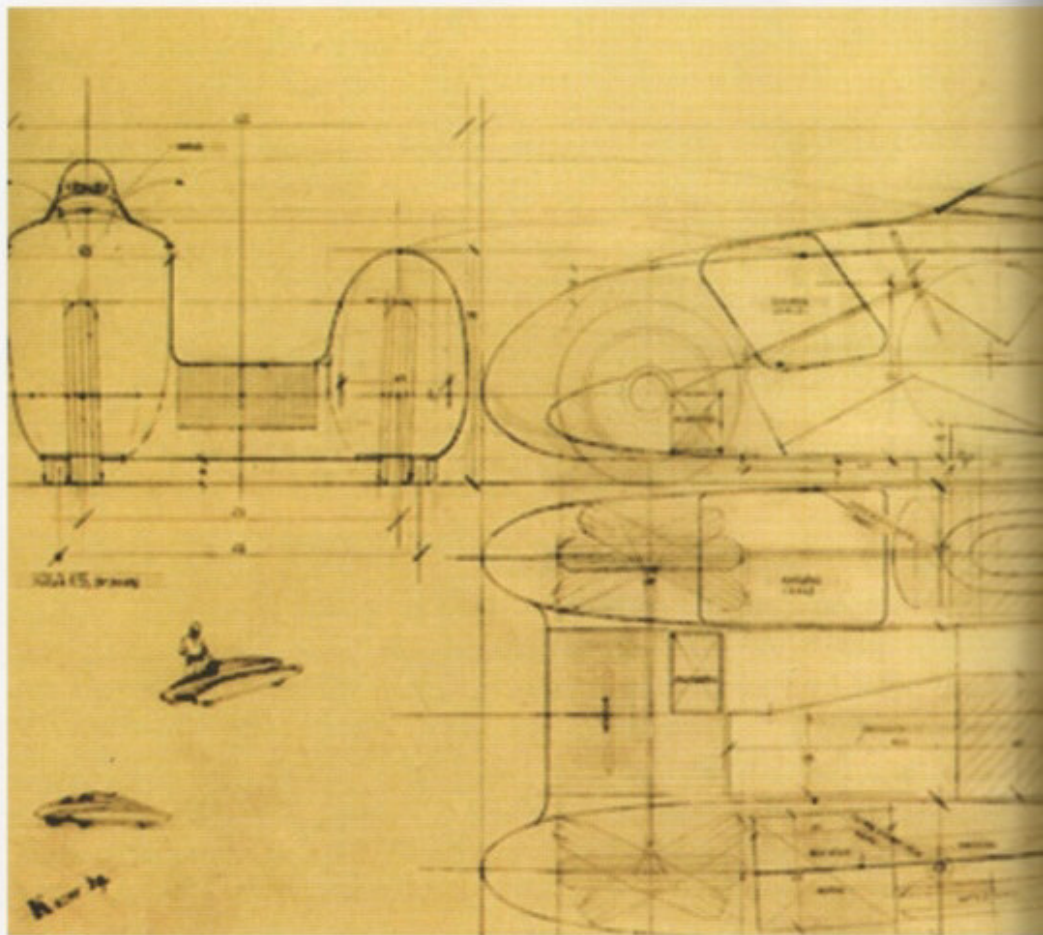
Le Mans con prototipi da lui disegnati, vantando anche alcuni brevetti in campo motoristico.

La Bisiluro DAMOLNAR nacque da questa passione e fu la sua opera più eclatante e riuscita, al punto di poter gareggiare alla 24 ore di Le Mans riscuotendo consensi.

Concepita con l'aiuto di Franco Damonte ed Enrico Nardi (DaMolNar è il risultato delle iniziali dei cognomi dei realizzatori) e con la carrozzeria eseguita da Motto (au-

tore della prima Cisitalia 202), fu costruita per massimizzare l'efficienza aerodinamica, presupposto imprescindibile per le gare sportive. Mollino, nell'impostare la vettura, compì un percorso inverso a quello solito, partendo dalla scocca esterna ed adattando lo chassis e la meccanica di conseguenza, facendo prevalere le linee filanti su tutto il resto (dopotutto, era un architetto!).

Probabilmente fu di ispirazione il



“siluro” di Piero Taruffi (1949) ma gli addetti ai lavori ritengono che la vera fonte ispiratrice fu la OSCA MT4 del 1953, da cui il nostro partì scavando il centro della vettura, fino ad ottenere un profilo sottile, quasi alare. Ai lati, di conseguenza, ottenne due scocche con funzioni differenti: una come abitacolo del pilota e una contenente motore e serbatoio.

Il telaio di partenza prendeva spunto da quelli di una Fiat 1100 e della Lancia Appia, mentre per il motore venne scelto un 4 cilindri Giannini G2 da 750cc, derivato da quello impiegato nel 1953 e 1954 sulla Moto Guzzi da Gran Premio.

Il veicolo, del peso complessivo di 450 Kg, era spinto dal propulsore fino ad una velocità di 215-220 Km/h. Particolare interessante era il radiatore ad “ali di aereo”, un radiatore che, a differenza dei classici radiatori a nido d’ape che creavano resistenza all’aria, generava meno attrito aerodinamico e raffreddava il propulsore.

L’abitacolo, di dimensioni minime,

era corredato da un volante disegnato da Mollino, di forma ovalizzata per dare spazio vitale alle gambe e per abbassare il piantone dello sterzo (il volante ovalizzato, ora comunemente usato sulle vetture di F1, era una rarità all’epoca). Interessante era anche la soluzione per lo specchietto retrovisore, retrattile all’interno della carlinga lato guida grazie ad un comando interno.

Con questi presupposti la vettura partecipò alla 24 ore di Le Mans del 1955. Avventura che durò, purtroppo, due ore.

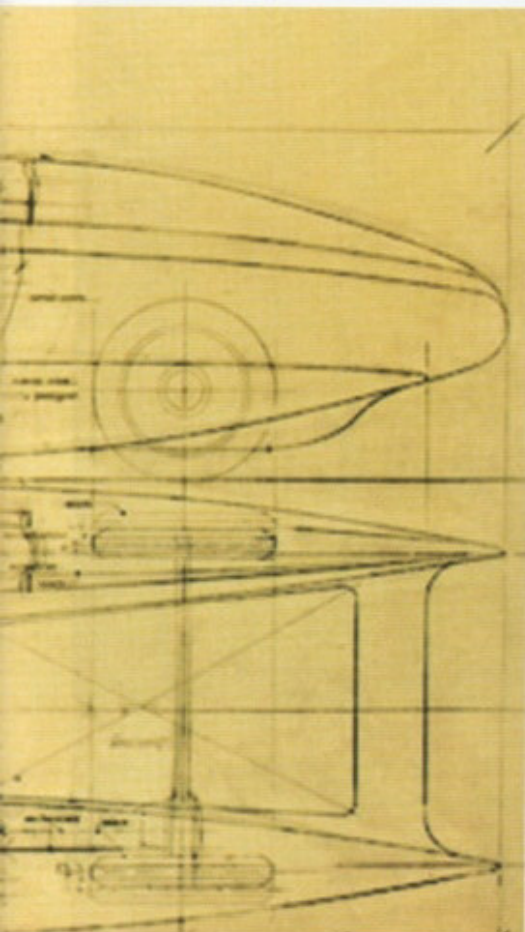
Infatti, dopo aver ottenuto tempi

strepitosi per la sua categoria, la vettura subì uno sbandamento eccessivo a seguito di un sorpasso di una vettura decisamente più grossa; la DAMOLNAR finì fuori pista, fortunatamente senza conseguenze per Mario Damonte, che la stava conducendo.

Fonti bibliografiche e iconografiche:

Giovanni Brino: “Carlo Mollino - architettura come biografia” IDEA BOOKS (2005)

Museo della Scienza e della Tecnica di Milano
Internet

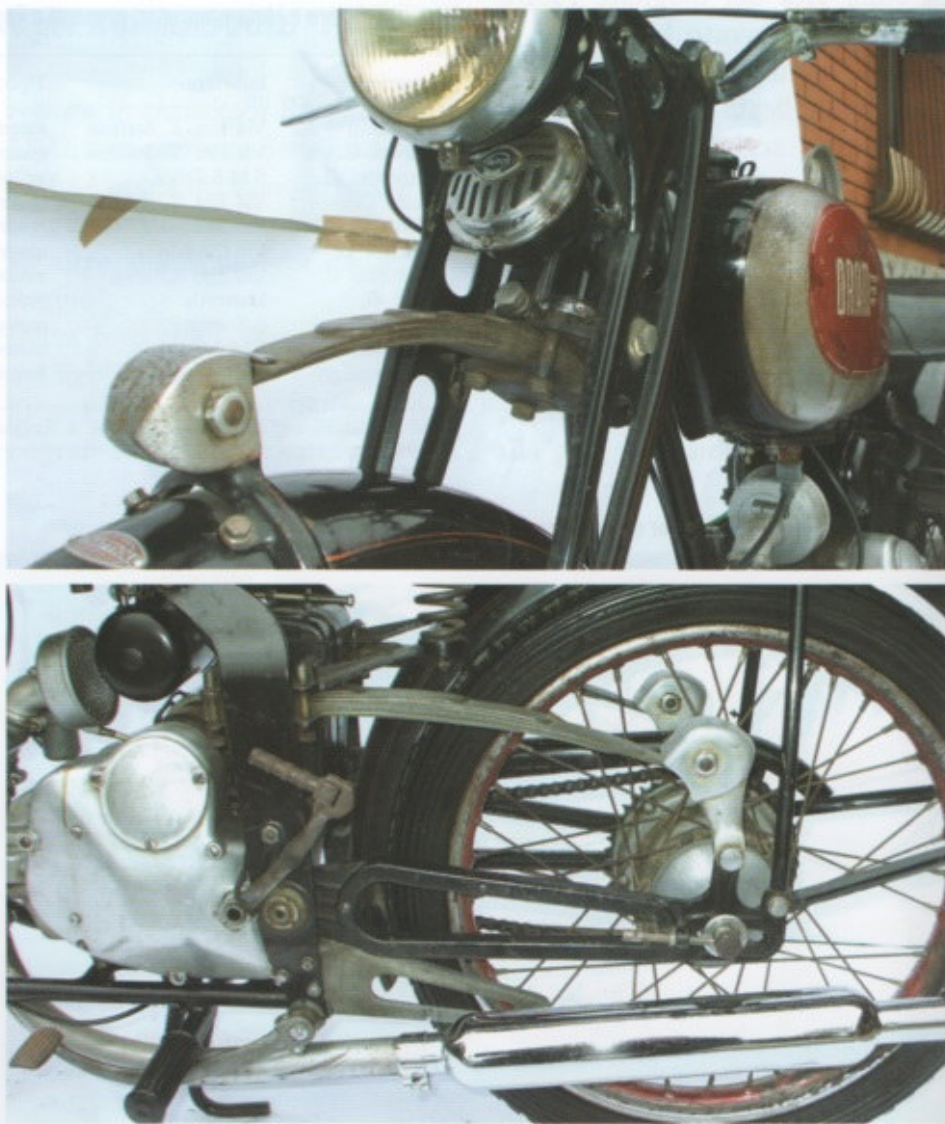


Le balestre della ORAM



di Mauro Galli

Anche case motociclistiche si sono avventurate nell'utilizzo delle sospensioni a balestra per i loro mezzi. Ne ricordiamo alcune tra le più importanti. All'anteriore: la Peugeot su un'arcaica bicilindrica nel 1911, la Indian e la BMW negli anni venti. E ancora l'inglese ABC 400cc del 1920 che aveva sia la sospensione anteriore che la posteriore a balestre. Poi negli anni cinquanta il 98 B della MotoBi venne soprannominato "balestrino" per l'utilizzo di questi elementi elastici sul forcellone posteriore. La ORAM (Officina Ricostruzione Auto e Moto), una piccola Ditta di Bologna con 20 dipendenti, produsse negli anni '49-'50 una motoleggera a telaio elastico dotata di sospensioni con balestre cantilever. Le balestre conferivano alla motoleggera un'indubbia originalità, soprattutto nella versione "N" che aveva le ruote a razze realizzate in lamiera stampata. Anche la versione "RR" (Ruote a Raggi), oggetto di questo servizio, non passa certo inosservata; la forcella stampata, la sagoma del carter motore ne fanno un oggetto unico. L'avventura della ORAM con sospensioni a balestra fu brevissima, solo un paio di anni, poi i problemi dovuti all'affidabilità del carter motore dei pochi esemplari costruiti portarono al tracollo dell'Azienda. Il suo fondatore Amedeo Rocca non si perse d'animo e negli anni a seguire fondò altre 2 aziende, sempre operanti nel settore motociclistico, che ebbero però vita brevissima.



Dati tecnici della ORAM 125 Turismo RR.

Motore: monocilindrico orizzontale 2 tempi 122,5 cc (51mm alesaggio x 60mm corsa). rapporto di compressione 6:1, potenza 4CV a 4500 rpm. Frizione a dischi multipli a bagno d'olio e cambio in blocco a 3 marce.

Accensione: dinamo spinterogeno 6V - 30W

Telaio: elastico a doppia culla misto in tubi e lamiera stampata, sospensioni a balestra cantilever

Ruote: intercambiabili con pneumatici 2.75" x 19" dotate di freni a tamburo laterali diam: 160mm

Prestazioni: vel max 78 km/h, consumo 1 litro per 45km

Si ringrazia Bruno Nigelli per la cortese disponibilità della moto utilizzata per il servizio.

Bibliografia: Catalogo Collezione Nigelli, Moto bolognesi del dopoguerra.



COLMAX S.R.L.

COMMERCIO COLORI E VERNICI

TINTE ORIGINALI PIAGGIO E VEICOLI D'EPOCA
Spedizione Ovunque!

COLMAX

Distributore prodotti Max Meyer e Nexa Autocolor



Via Tonale 5 - 42124 Reggio Emilia

Tel. 0522.515560 - Fax 0522.271092 - email: info@colmaxsrl.it



Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

**GUGLIELMO GUIDI, PRESIDENTE DEL LCER
(Lambretta Club Emilia Romagna)**

Cari amici Lambrettisti

dopo un inverno pieno di riunioni dense di riflessioni siamo rientrati nel Lambretta Club d'Italia.

Personalmente ritengo che sia stata una decisione importante. Siamo rientrati in quella che da sempre era la nostra casa, voluta in prima persona dal grande CESARE. Ne eravamo usciti senza sbattere la porta, troppe le cose che dovevano cambiare perchè potesse assolvere al suo compito istituzionale. Ora che siamo rientrati dalla porta principale mi sento di poter dire che abbiamo ridato a CESARE quel che era di CESARE. Cercherò, per quanto mi sarà possibile, di perseguire i suoi principi all'interno del Club.

Ritengo anche sia giunto il momento di riordinare tutto il nostro Consiglio Direttivo, presidente incluso, pertanto a breve verrà indetta l'Assemblea dei Soci. Ritengo che tutti i giovani che abbiamo possano, con successo, portare avanti il Lambretta Club Emilia Romagna. Io comunque resterò nel Club come referente storico e porterò a buon fine gli impegni presi per l'Euro Lambretta e per il Raduno Nazionale a Rapallo.

Molte le cose che con il LCI si stanno portando a termine oltre alla convenzione ASI già esistente. E' partito l'accordo con la FMI. Sono in corso trattative con una compagnia di Assicurazioni per poter coprire le nostre Lambrette ad un prezzo favorevole e con la sola iscrizione al Registro Storico del LCI. Siamo in attesa di comunicazioni più precise in merito.

Abbiamo già chiuso le iscrizioni per l'Euro Lambretta in Germania, le Oche Canadesi stanno preparando il percorso attraverso la Baviera. Io sarò con loro ad ammirare i magnifici paesaggi conditi dal profumo dello stinco di maiale annaffiato da fiumi di birra.

E come sempre un sereno saluto a tutti Voi per un'estate in Lambretta sulle strade del Mondo.

MANIFESTAZIONI LCER

CALENDARIO PROVVISORIO

13-14-15 MAGGIO

RADUNO NAZIONALE - RAPALLO (GE)

22 MAGGIO

TROFEO INTERCLUB - SAN GIORGIO DI PIANO (BO)

24-25-26 GIUGNO

EUROLAMBRETTE - GERMANIA

3 LUGLIO

RADUNO - PASSO DEL BRALLO

23 LUGLIO

TROFEO INTERCLUB - POGGETTO (BO)

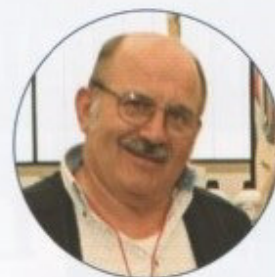
6 AGOSTO

2° RADUNO LAMBRETTE VESPE - MARMORTA (BO)

INFO e AGGIORNAMENTI: WWW.LCER.IT

Advertisement for STFLambretta featuring a Lambretta scooter. The ad includes social media icons for Facebook, YouTube, Twitter, and Pinterest. The website www.stflambretta.com and phone number +39 340 86 84 556 are listed. Services offered include original parts (ricambi originali), online consultation (consulenza on-line), and customizations (elaborazioni). The slogan "we love Lambretta" is prominently displayed. At the bottom, it mentions "RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA" and features logos for Stratos and the Italian Motorcycle Union (Unione Italiana Motociclisti).

NOTIZIE TECNICHE LAMBRETТА



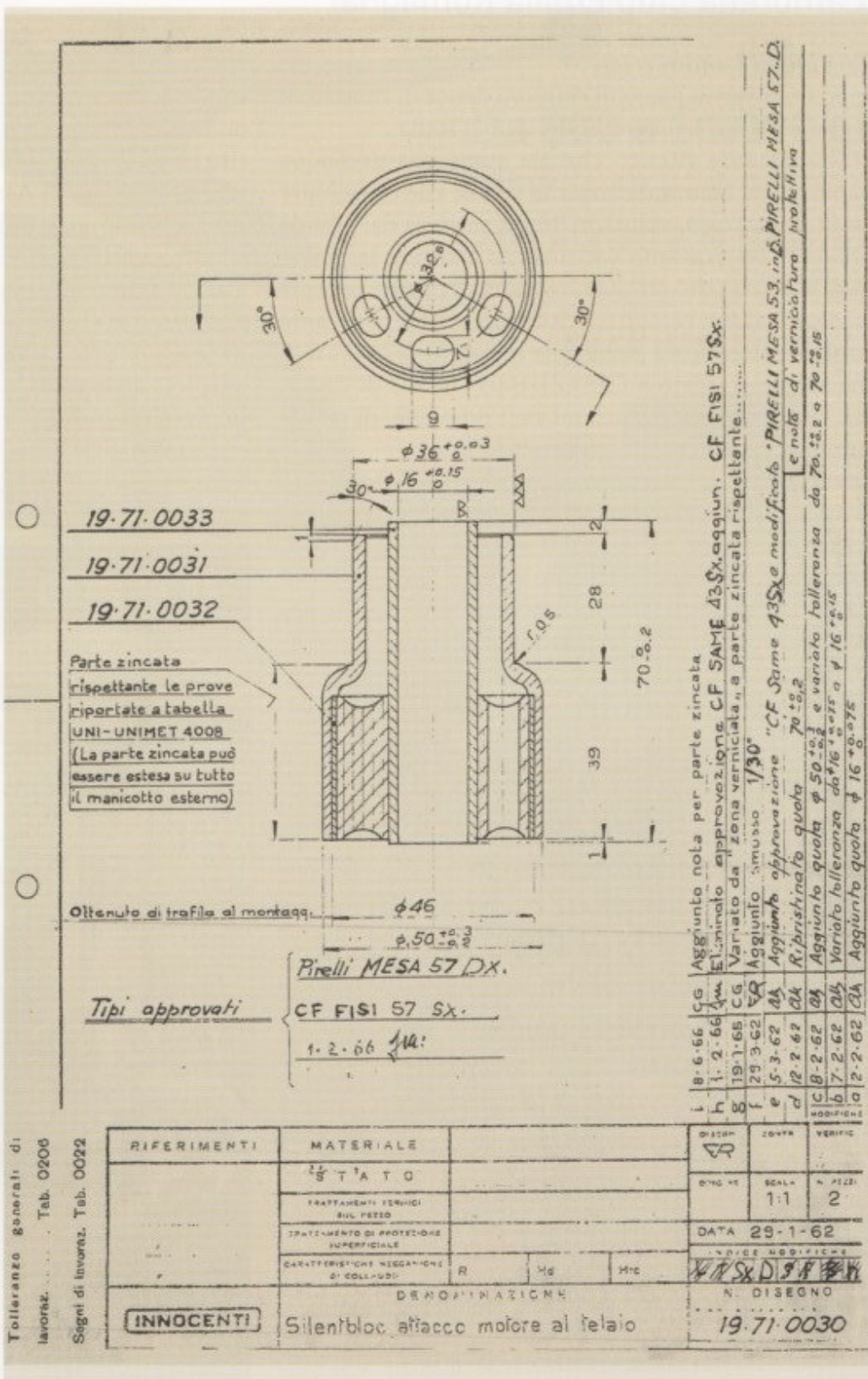
di Giancarlo Valla

SILENT – BLOCK... IL CAMALEONTICO COMPONENTE

Camaleontico perché è stato uno dei componenti che ha subito più aggiornamenti dal 62 al 70. L'aggiornamento più significativo l'ha avuto nel 62 e un altro nel 66 dove veniva diversificato, il tipo di gomma vulcanizzata, tra il silent-block sinistro e il destro.

Mettiamo questa precisazione perché qualche guru del mondo Lambretta ha negato che ci fossero diversificazioni tra il silent-block destro e quello sinistro spero che con questo documento ci mettiamo tutti l'anima in pace. Su questo documento sono segnalati 9 aggiornamenti ma in realtà ne mancherebbero ancora due; uno possiamo documentarlo ed è l'informazione tecnica del 27/09/66 l'ultima, che non stiamo a pubblicare altrimenti occuperebbe molto spazio, si riferisce alla linea DL macchia nera disegnata da Bertone, in cui il silent-block di destra era contrassegnato da un tratto giallo e non più azzurro come nell'informativa pubblicata. Portava sempre lo stesso numero di catalogo 19710030 seguito da /11. Questa era l'informazione tecnica n°71 del 27/04/69.

Uno degli aggiornamenti da tenere in considerazione, è quello del 19/01/65 in cui si segnala che "da zona verniciata si passa a zona zincata"; questo ci fa capire che sul 175TV prodotto prima di quella data, i silent-block potevano essere verniciati Bianco Nuovo 8059. Con questa pubblicazione non vo-



glio stravolgere quello che fino ad ora è stato scritto ma mi attengo solo a documenti nei quali si evince quanto dichiarato. Applicando le nuove tecnologie e utilizzando materiali tecnicamente più evoluti, i problemi con i

silent-block sono terminati e questo ricambio viene commercializzato con una garanzia di 2 anni chilometraggio illimitato. Sul TV che aveva il babbo ricordo che il silent-block di destra non faceva più di 8000/10000 chilometri,

talvolta anche meno; quindi in questo caso non si dovrebbe demonizzare il ricambio rifatto in favore dell'originale ma prendere atto che con un piccolo investimento nella ricerca si riesce a produrre qualcosa di migliore.

INNOCENTI Lambretta	Tipo 125 S 150 S 200 SX	INFORMAZIONE TECNICA	N° 35	A S A Sezione Scuder
	SEZIONE: MOTORE			
Data: 27/9/1966				

SILENT - BLOCKS SOSPENSIONE ANTERIORE MOTORE

Si segnala che i silent-blocks della LAMBRETTA SX 200 part. n° 19610060, contrassegnati da un tratto azzurro longitudinale sono stati sostituiti da un nuovo tipo di silent-block, con mescola diversa.

Questi nuovi silent-blocks portano come ricambi la stessa matricola di quelli impiegati per la LAMBRETTA 175 TV, cioè n° 19710030, però hanno caratteristiche diverse.

I silent-blocks 19710030, che non portano alcun contrassegno, vengono montati sulle LAMBRETTA 125 Special, 150 Special e 200 SX.

Si ricorda inoltre che i nuovi silent-blocks sostituiscono anche la serie intermedia, part. n° 19610060, delimitata da un tratto azzurro trasversale.

Pre-modifica
Silent-block con tratto azzurro longitudinale
Silent-block con tratto azzurro trasversale

19610060 per LAMBRETTA 200 SX

Post-modifica
Silent-block senza contrassegno 19710030 - per LAMBRETTA 125 Special
150 Special
200 SX

INNOCENTI Lambretta	Tipo 125 S 150 S 175 TV 200 SX	INFORMAZIONE TECNICA	N° 39	A S A Sezione Scuder
	SEZIONE: MOTORE			
Data: 26/11/1966				

SILENT - BLOCKS SOSPENSIONE ANTERIORE MOTORE

A seguito modifica della mescola nei silent-blocks, si segnala che per il riconoscimento dei silent-blocks specifico DX part. N° 19710030, si torna alla colorazione con tratto azzurro longitudinale antecedente all'informazione tecnica n° 35 del 27/9/1966

Pre-modifica:
Silent-blocks senza tratto azzurro

Post modifica:
Silent-blocks con tratto azzurro

Note:
Con temperatura esterna bassa il veicolo vibrerà leggermente fino a quando la gomma dei silent-blocks non raggiunge la temperatura di 25° / 30°

Schema di montaggio Valido su tutti i modelli

OLIO MOTORE

È la seconda volta che pubblichiamo informazioni tecniche in relazione all'olio motore questo perché continuano ad arrivare telefonate che riguardano questo argomento.

Pubblichiamo la copia dell'informativa Innocenti diffusa nel 64 e riguardante tutte le Lambrette in quanto successivamente sia nel 66 che nel 69 hanno pubblicato l'informativa confermando sempre lo stesso tipo di olio.

Noi raccomandiamo un buon SAE 80/90 GL4 o GL5 non additivato ma la cosa fondamentale è leggere attentamente le specifiche allo scopo di controllare che lo stesso non sia sconsigliato per metalli colorati. Perché 80/90... per prima cosa lo consiglia l'Innocenti, in secondo luogo abbiamo testato personalmente che è l'unico che può risolvere parecchi problemi anche su elaborazioni estreme. In base alla nostra esperienza, un semplice esempio lo abbiamo con i dischi frizione guarniti in sughero: non vi è miglior lubrificante del SAE 80/90. Per chi monta frizioni con dischi guarniti non in sughero ma in materiale composito (tipo surflex) questo olio può dare problemi pertanto a nostro giudizio non è idoneo e richiede olio multigrade a base sintetica tipo il 15/50 o 25/50. Con questo olio risolviamo i problemi frizione ma rischiamo di danneggiare le gabbie a rulli se hanno i rullini inferiori a 2 mm di diametro.

INNOCENTI Lambretta	Tipo Tutti i tipi	INFORMAZIONE TECNICA	N° 18	CENTRO ASSISTENZA MOTORI Sez. Scuder
	SEZIONE: VARIE			
Data: 27/3/1964				

LAMBRETTA 125 LI - 150 LI - 150 Special - 175 TV

Per miscela	AGIP F.1 ET
Cartar motore	AGIP F.1 Rotra SAE 90
Articolazioni cavo comando cambio sulla leva doppia - Articolazione cavi comando frizione - Asta di rinvio comando cambio - Articolazioni cavo freno posteriore - Articolazione cavo freno anteriore - Camma freno anteriore.	Oliare con AGIP F.1 Rotra SAE 90
Camma freno posteriore - Perno pedale freno posteriore - Articolazioni leve comando sul manubrio - Guanci chiusura fiancate - Molle sospensioni anteriore - Snodi sospensione anteriore.	Ingrassare con AGIP F.1 Grease 15
Cuscinetti ruota anteriore	Ingrassare con AGIP F.1 Grease 90

non vi è miglior lubrificante del SAE 80/90. Per chi monta frizioni con dischi guarniti non in sughero ma in materiale composito (tipo surflex) questo olio può dare problemi pertanto a nostro giudizio non è idoneo e richiede olio multigrade a base sintetica tipo il 15/50 o 25/50. Con questo olio risolviamo i problemi frizione ma rischiamo di danneggiare le gabbie a rulli se hanno i rullini inferiori a 2 mm di diametro.

13-14

FEBBRAIO '16

MILITARIA
FERRARA

Appuntamento classico del mese di Febbraio è Militaria a Ferrara.

La mostra mercato ospita tantissimi oggetti che interessano il mondo militare e la nostra storia sotto diversi aspetti: collezionismo, associazioni, modellismo, rievocazioni, mezzi, documenti, armi... un mondo variegato e molto vasto. Spesso negli stand delle Associazioni o dei Collezionisti a tema, gli espositori indossano uniformi, a volte d'epoca, che danno quel tocco di originalità in più.

Fra le tante cose esposte il carrellino posteriore del Macchi 205 Veltro del Tenente Pilota Guerrino Bortolani, nativo di Zocca, abbattuto nel marzo del 1944 nel corso di un combattimento aereo. I resti del caccia e del pilota sono stati recuperati nell'ottobre del 2014, dopo 70 anni, dal gruppo Romagna Air Finder di Lugo. Nello stesso stand era esposto il quadro comandi di un Messerschmitt BF109 G6, impressionante per la quantità di strumenti che aveva in dotazione... ed il fondo scala del tachimetro a 750 km/h.

Tra i modelli sicuramente quello che ha maggiormente attratto i visitatori era il Siluro a Lenta Corsa ("Maiale") della X Flottiglia MAS, in scala 1:36, realizzato dai modellisti Ragazzi e Lupi del Gruppo di Ferrara. La targhetta dentro la teca dava questi dati: lunghezza 6,85 mt, diametro 80 cm, velocità crociera 2,5 nodi, carica 230 kg tritolite, equipaggio 2 operatori. Interessanti anche i modelli di carri armati nello stand dell'Asso-

ciazione Nazionale Carristi, come tutte le esposizioni presenti in Fiera di elmetti, cappelli d'ordinanza e mostrine dei vari eserciti.

Perfette, e rese inefficienti, le armi esposte.

Militaria replica a Ferrara i giorni 8-9 ottobre 2016.



La Ducati del Giro del Mondo di Leopoldo Tartarini

al Piccolo Museo della Moto



di Mauro Galli

Facendo un po' d'ordine nel computer ho ritrovato alcune foto scattate anni orsono. L'origine del tutto fu data da una moto presentata all'EICMA 2012: la Caterham Brutus 750.

Contrariamente a quanto lascerebbe supporre il nome, niente è più italiano della Brutus: design di Alessandro Tartarini, progetto esecutivo dell'Ing. Zeno Panarari, realizzazione del prototipo esposto all'EICMA a cura dell'Industria Aeronautiche Reggiane srl, ed oggi, dopo le note vicissitudini di Caterham, il Brutus uscirà sotto l'italianissimo brand Moto Parilla.

Ma torniamo a tre anni fa: grazie all'intercessione di Giancarlo Valla, mi recai a Reggio per vedere il Brutus al suo ritorno dall'Esposizione. Presso l'officina di Panarari, vidi parcheggiata insieme a molti altri pezzi storici una Ducati, molto vissuta, in fase di messa a punto. Il padre dell'Ing. Panarari è tra i maggiori collezionisti/restauratori di moto conosciuti nell'ambiente degli appassionati. Messa a punto? Mi chiesi che senso potesse avere mettere a punto quella che pareva essere un rottame!

Poi mi venne svelato l'arcano. La moto era una Ducati 175 utilizzata da Leopoldo Tartarini (il fondatore dell'Italjet) per fare il giro del mondo insieme a Monetti, anche lui alla guida di una moto uguale. Altro che rottame, un mezzo da conservare e ripristinare nel modo più originale possibile!



La Ducati 175 ai giorni nostri.

Accantonato subito il mio interesse per la Brutus, la mia attenzione è stata tutta per la Ducati.

Non c'era set fotografico o un ambiente adatto... solo la possibilità di portare la moto all'esterno per scattare (rubare) qualche immagine che potesse dare l'impressione di quanto fosse stata dura l'avventura dei due piloti.

Tartarini e Monetti in sella alle Ducati viaggiarono un intero anno dal 1957 al 1958 per compiere la loro impresa riducendo le loro moto, sulle accidentate strade dell'epoca, nello stato visibile dalle foto.

La loro avventura è raccontata in un libro.

Seppi poi che la Ducati 175 fu donata dallo stesso Leopoldo in segno di amicizia alla famiglia Panarari, affinché se ne prendesse cura e la preservasse per i posteri; oggi è visibile presso il "Piccolo Museo della Moto" di Emilio Bariaschi a Guastalla di Reggio Emilia.

Il grande Leopoldo ci ha purtroppo lasciati quest'anno, ma il suo mito continua a vivere anche nell'epoca della sua avventura pionieristica del giro del mondo, di cui la moto di quest'articolo ne è testimonianza.



Reggio
Revisioni

AUTOVETTURE
MOTO e CICLOMOTORI
AUTOCARRI 35 q.li
QUADRICICLI

Revisioni in 20 minuti

OSPIZIO (RE) - Via Sicilia, 9

PIEVE (RE) - Via Disraeli, 12

RUBIERA (RE) - Via Guareschi, 15

BARAGALLA (RE) - Via Gagarin 33/7

Prenotazioni

0522.934046

www.reggiorevisioni.it

Nicolini
Bruno



Pratiche Auto

Pratiche automobilistiche
ad elevato grado di difficoltà

Via Pasteur, 6/E

42122 San Maurizio - REGGIO EMILIA

Tel. 0522 558130 - Tel. e fax 0522 558131

E-mail: nicolini@sermetra.it