

SPECIALE ASI Motoshow

di Dario Ballardini

LA GRANDE STORIA

Campioni da leggenda a portata
di mano, moto da **SOGNO** in pista.
Tre giorni di passione vintage





Campioni in pista: da sinistra, Spencer, Bianchi, il fratello di Cadalora, Alessio, Read, Michele Gallina, Lusuardi, Lavado e Balaz. Sotto, Read, Lazzarini, Bianchi; Spencer e Baldè; Chili e Bonera.



VARANO - Ci sono cose che non si possono dire. Emozioni che non si possono trasmettere ma soltanto vivere. Perché fotografie bellissime e racconti per quanto entusiasmanti mai potranno valere il profumo dell'olio di ricino che lubrificava i motori da corsa degli anni gloriosi, l'urlo feroce delle 500 due tempi da GP che sgroppavano e mettevano in difficoltà i migliori piloti del mondo, l'intimo compiacimento di poter vedere e parlare con gli uomini irraggiungibili che hanno fatto la leggenda e oggi sono a portata di mano: ora che non sono più assediati, non scappano verso il motorhome barricato o il box inaccessibile, e finalmente muiono dalla voglia di firmare autografi e raccontare le storie che hanno costruito il mito.

C'è un solo modo per godere davvero l'ASI Motoshow e queste pagine vogliono farvi venire la voglia di andare...

Roba da vecchi? Nessuno che abbia il sangue che pulsa nelle vene con vigore lo può pensare. Roba da appassionati, roba da intenditori, roba da gente per la quale

i motori hanno un'anima e con quell'anima riescono a comunicare.

È il fascino della manifestazione che da 14 anni l'ASI-Automotoclub Storico Italiano manda in scena sul circuito di Varano: tre giorni in cui si riunisce quanto di più bello esiste al mondo con due ruote ed anche tre. Vengono collezionisti da tutta Europa, piloti dall'altro Emisfero, personaggi che si credevano dispersi ricompaiono per magia. E il pubblico non spende una lira. Già, all'ASI Motoshow il paddock è aperto e si entra gratis. Con il permesso di mettere il naso lì dove una volta quello stesso naso sarebbe stato a rischio.

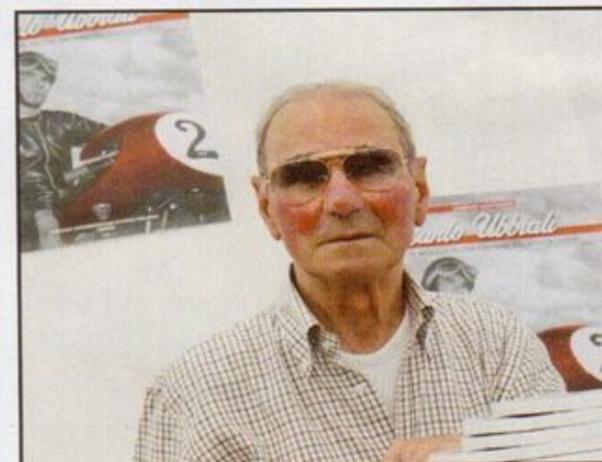
È L'OCCASIONE di scoprire che esistono pazzi talmente appassionati e ricchi da potersi spingere dove non oserebbe la fantasia più sfrenata. Come il collezionista inglese Steve Wheatman, che ha un rapporto privilegiato con la Suzuki e un accordo in base al quale il reparto corse di Hamamatsu gli vende un modello di tutte le GP appena finiscono la carriera.



Le 500 a dischi rotanti di Kevin Schwantz, anno per anno, quella con l'aspirazione lamellare, e anche quella portata al titolo mondiale da Kenny Roberts Junior. Ne esistono tre esemplari in tutto: uno per la Casa, uno per il figlio del grande "King Kenny" e il terzo era lì a Varano, schierato dal nostro collezionista che non manca un'edizione. Pierfrancesco Chili ha portata in pista anche quella, oltre alla GSX-R del Mondiale Superbike, non è la prima volta che viene, e guida le Suzuki GP. «Negli anni sono cambiate tanto – non si fa pregare "Frankie" –, quella che usavo io nel 1986 era rabbiosa, sotto i 9000 giri non c'era niente e i cavalli arrivavano di colpo. Quella di Schwantz del 1994 era tutta un'altra cosa, e ce ne si accorge particolarmente in un circuito stretto come questo: la potenza non è tanto diversa ma l'erogazione è molto più progressiva, la ciclistica enormemente più agile e riesce tutto più facile. Quella di Roberts del 2000 mi è piaciuta meno, probabilmente perché proprio non era a posto per questa pista: gomme dure, il cambio elettronico non funzionava e i freni in carbonio non si scaldavano. Mi sono divertito di più con la Superbike. Era quella che ho usato nel '99 e nel 2000, proprio la mia: l'ho riconosciuta per come si guidava».

In pista la bellezza di **24 titoli mondiali**: Read (7), Redman (6), Spencer (3), Bianchi (3), Lazzarini (3) e Lavado (2)

I NUMERI lasciano a bocca aperta: più di 600 iscritti ai quali vanno aggiunti la quarantina abbondante della Parata dei Campioni, il Gotha di questo mondo particolarissimo. Tutti fanno diversi turni in pista di pochi giri, suddivisi in quindici batterie, ma non è quello il senso dell'ASI Motoshow: a chi interessano i tempi? Non è un test e non è una gara, è piuttosto la scusa per riunire in un posto solo un meraviglioso luna park del motore, fare girare cose conosciute (forse) solo sui libri, e vedere che Freddie Spencer possiede ancora il meraviglioso stile che lo rese famoso ma lo ha ammorbido – come la maggior parte dei piloti presenti – ed ha anche qualche chiletto in più. E in una situazione cameratesca come questa è



pure molto più estroverso dei tempi in cui era messo sotto pressione dai manager e dai giornalisti di tutto il mondo: è un personaggio piacevolissimo, oggi vive in Francia, dalle parti di Marsiglia, ha una fidanzata svizzera ed ha portato in Europa le sue scuole di guida.

Al contrario, Jim Redman alla bella età di 84 anni è rimasto magro e allampanato come quando correva e vinceva titoli mondiali: sei tra 250 e 350, e uno lo perse nel 1964 per la discriminante dei migliori piazzamenti avendo concluso a pari punti con Phil Read. L'uomo che veniva dalla Rhodesia (oggi si chiama Zimbabwe) sta dall'altra parte dell'Emisfero solo due o tre mesi l'anno, ha una fidanzata che abita a Brighton, Gran Bretagna, e per la

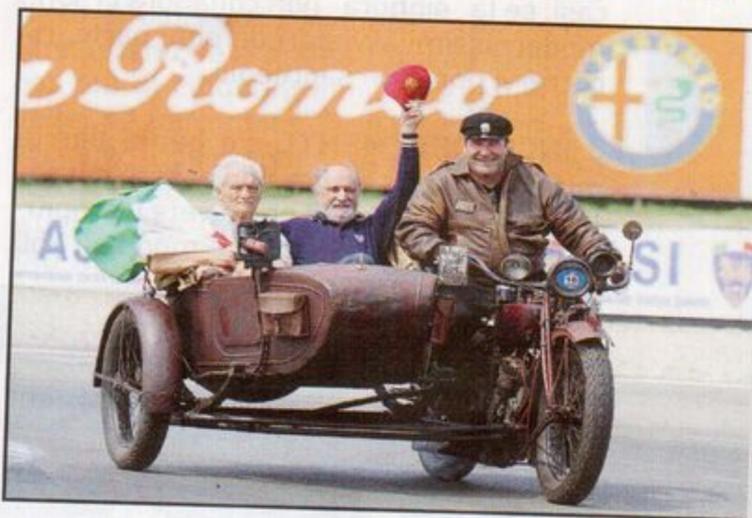


A sinistra, Spencer, Michele Gallina e Read fianco a fianco, e Ubbiali alla presentazione del libro su di lui. In alto, col numero 110, Piero Laverda.

maggior parte dell'anno risiede in Europa, spesso nel suo camper. Era all'ASI Motoshow per la prima volta, ha girato con una Honda Segale anni Ottanta di quelle che facevano il Mondiale Endurance, un po' legnoso nel salire in sella ma ancora una gran bella guida.

Come Phil Read, assiduo frequentatore di queste manifestazioni; visibilmente spelacchiato ma istrionico, era noto per il carattere scostante e invece oggi è bravissimo ad accendere gli appassionati che gli si affollano intorno, e in sella alla Suzuki RG 500 con cui fece il Mondiale nel 1976 ha ancora lo stile elegante per cui andava famoso.

INTANTO il paddock vibra dei rumori più curiosi. Passi per il ruggito pieno dei bicilindrici quattro tempi senza silenziatore, passi per il pompare cupo e rassicurante di monocilindriche che non superano i 5000 giri, passino pure il sibilo lacerante delle espansioni e il latrato delle Norton Manx col trombone tagliato a fetta di salame per non toccare nelle pieghe; ma ci sono anche pentole che sbuffano senza riuscire ad accendersi nonostante la buona volontà dello spingitore di turno, e ci sono esplosioni come in tempo di guerra; non è per i soldati francesi e inglesi del Club Moto d'Epoca Fiorentino,



Bagarre come se fosse una gara per le Laverda Trofeo, mentre Loi, presidente ASI, passeggia in sidecar con Redman. Sotto, i portaordini con le "veterane"



SPECIALE ASI Motoshow

perfettamente abbigliati come richiesto dal tema "Le moto fiorentine e le moto dei portaordini della Prima Guerra Mondiale"; è proprio che le nonne sono più bizze delle nipoti quand'è ora di partire, e soprattutto non sono tutte orologi svizzeri.

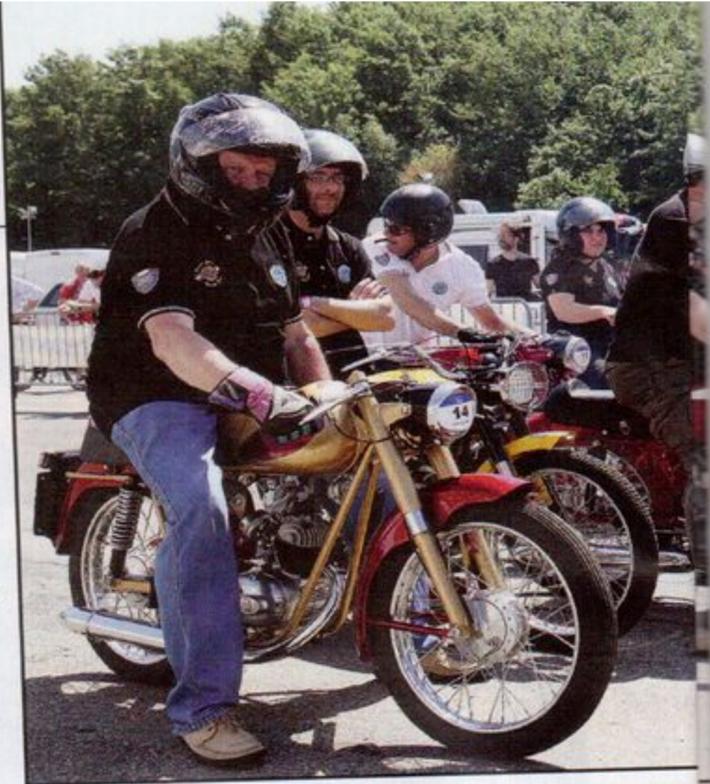
Bisogna capire, aggirandosi tra le tende aperte di un paddock rutilante di pubblico può capitare di imbattersi in una Peugeot - moto! - del 1904 senza cambio né frizione, perché ancora non si usavano; oppure in leve del cambio sul serbatoio, da azionare a mano, e lubrificazioni supplementari con la pompetta, frizioni a pedale ed acceleratori "a pollice", e naturalmente accensioni a magnete o anche peggio, e architetture di qualunque tipo. Per arrivare alle soluzioni oggi scontate si è passati attraverso gli esperimenti più astrusi, e sono tutti lì, con i difetti di allora e in più qualche problema dovuto all'età. E allora spingi nonno, pedala, sbuffa, che anche quello fa parte del gioco. E in tutti i casi, se la "signora" non collabora ci sono modernissimi avviatori da ogni parte, ricorrevi non è un sacrilegio.

INCREDIBILMENTE c'è gente per la quale il tempo sembra non essere passato: Carlos Lavado, 59 primavere (compiute il 25 maggio) e due titoli mondiali 250

negli anni Ottanta, ha ancora i baffi neri e una manetta che fa paura, e altrettanto si può dire di Pierpaolo Bianchi ed Eugenio Lazzarini, pluri iridati delle piccole cilindrate: una spolveratina di neve sui capelli per loro, ma la manopola del gas è rimasta bella lucida.

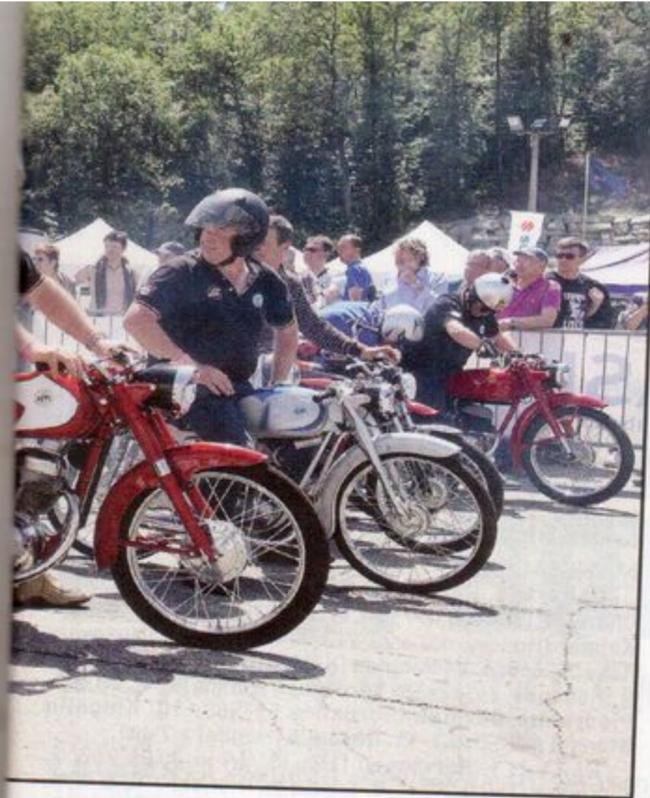
Però i campioni sono tanti, forse troppi per goderseli fino in fondo. «C'è il rischio che non vengano valorizzati in questo mare magnum - spiega l'avvocato Roberto Loi, che dell'ASI è presidente - e allora per l'anno prossimo stiamo considerando se invitarne solo alcuni, tre o quattro attorno ai quali si possa concentrare l'attenzione!».

Ripercorrere un elenco di piloti lungo come quello del telefono non avrebbe senso perché la magia dell'ASI Motoshow va ben oltre una sfilza di nomi famosi. Ma è bello vedere Paolo Campanelli che a 84 anni non perde una rievocazione, Hubert Rigal con la stessa Yamaha 750 che usava nel Mondiale della categoria, Roberto Gallina, prima pilota e poi team manager dei Mondiali 500 vinti da Lucchinelli e Uncini, e ancora Gianfranco Bonera, Ralf Waldmann, Massimo Broccoli, Peter Balaz che dopo avere corso molti Mondiali e vinto diversi titoli cecoslovacchi (c'era ancora il Muro di Berlino) è stato presidente della Federazione Slovaca, e

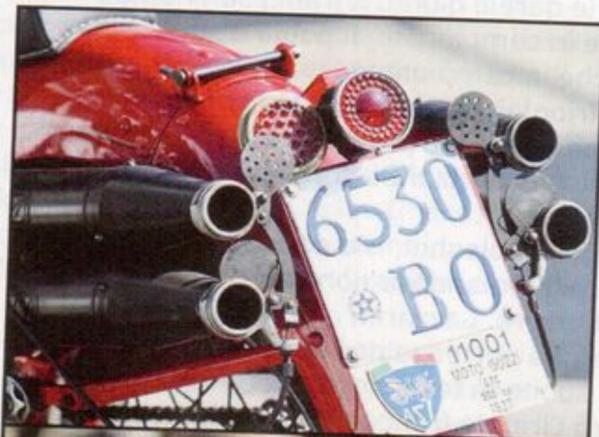


Cromature luccicanti per le moto restaurate, ruggine preziosa e vernice scrostata per le conservate, paddock traboccante di pubblico e tanto fumo di motori. In alto, parte la sfilata delle DEMM prelevate dal museo di Porretta.





Battisti ha acquistato le Benelli da corsa, Elli ha le MV Agusta, anche la F4 appartenuta al Re di Spagna Juan Carlos



quanti altri ancora.

Jean-Francois Baldé addirittura ha una Kawasaki 500 quattro cilindri, oggetto raro quanto l'araba fenice e mai affidato a un pilota privato. L'ha ricostruita Flavio Frighi copiando le parti mancanti da una moto del reparto corse rimasta in Gran Bretagna: alle "verdane" l'ex costruttore dei caschi Hard si è dedicato completamente, schiera le 250 e 350 nell'ICGP, campionato internazionale di GP classic in cui gareggiano anche quelli che furono protagonisti del Mondiale come Kork Ballington, Guy Bertin ed Eric Saul, oltre a Baldé. Ma il suo sogno è avere l'ultimissima versione della Kawasaki GP 250, un modello che in Europa non arrivò mai. Per convincere gli ingegneri di Akashi ad aiutarlo, sulla strada di Varano Frighi si è fermato a Imola, dove c'era il round Superbike, li ha impressionati mostrando loro le sue moto - belle davvero - e ora attende le risposte dal Giappone.

FOLLIA? La passione è follia, è la stessa passione che ha spinto il collezionista Luciano Battisti ad acquistare tutte le Benelli da competizione, così come ha fatto Ubaldo Elli con le MV Agusta: ne ha rilevato un lotto dalla Efim, possiede an-

che la F4 Tamburini Serie Oro numero 27, quella appartenuta al Re di Spagna, Juan Carlos. E sempre la passione ha richiamato a Varano un esercito di Laverda Formula 500, quelle che dettero vita al primo trofeo monomarca di grossa cilindrata tra il 1978 e il 1981, le Sport Production 125, i registri storici Aermacchi, Benelli e Gilera.

La DEMM ha portato a Varano il meglio della collezione, compreso il siluro che conquistò 24 record di velocità nella classe 50. Si facevano ciclomotori e motoleggere nella fabbrica di Porretta, ma dopo l'orario di lavoro i dipendenti appassionati facevano anche le corse; ed è sempre per la stessa passione che il moto club AMS Bagni della Porretta gestisce oggi il museo ricavato nei locali della fabbrica vecchia, aperto tutti i weekend. Vale la visita, ci sono parecchi bei pezzi, compresa la 175 della quale sono rimasti appena 12 esemplari in tutto il mondo.

Già, l'ASI Motoshow è una meravigliosa fonte di storie da ascoltare e da vivere. Quelle famose e quelle rimaste segrete per più di cinquant'anni. Una delle più belle l'ha raccontata Carlo Ubbiali, 85 anni e nove titoli mondiali, alla presentazione del libro su di lui scritto da Renzo Montagner, "Carlo Ubbiali, il miglior pilota italiano del dopoguerra". Sapevate che provò di nascosto la Ferrari, valutando il passaggio alle quattro ruote, come lo aveva valutato Valentino Rossi qualche anno fa? Quello che chiamavano "il cinese", per via degli occhi a mandorla, era sotto contratto con la MV e non avrebbe potuto guidare un'auto da corsa. Entrò a Monza nel cassone del camion che la trasportava e girò usando il casco prestogli dal collaudatore per non farsi riconoscere. Ma era il 1960, c'era un titolo mondiale da conquistare in moto, e nel frattempo morì suo fratello Maurizio: Ubbiali non era sereno e dopo tre test era orientato a lasciar perdere.

«La Ferrari stessa decise di far provare la vettura, al posto mio, a Giulio Cabianca - racconta Ubbiali nel libro -. Il suo test si sarebbe svolto all'Aerodromo di Modena, di domenica. Io quasi me ne dimenticai. Il lunedì seguente, leggendo il giornale, vidi una notizia che mi raggiolò. Cabianca era morto in prova proprio al volante della stessa auto che avrei dovuto provare io».