

AGOSTO 2019

Euro 4,00 (ITALY ONLY)

INCHIESTA Gli incidenti, i guard rail e il nuovo Codice della Strada

INMOTO

www.inmoto.it

ALPEN MASTERS 2019

NAKED A2

Aprilia Shiver 900
Honda CB650R
Kawasaki Z900 A2
Triumph Street Triple S A2

SCRAMBLER

BMW R nineT Scrambler
Ducati Scrambler 1100 Special
Moto Guzzi V85 TT
Triumph Scrambler 1200 XC

MEDIE CROSSOVER

BMW F 850 GS
Honda Africa Twin
KTM 790 Adventure
Triumph Tiger 800 XCa

TOURING

BMW R 1250 RT
Kawasaki Z1000SX Tourer
KTM 1290 Super Duke GT
Yamaha FJR 1300 AE

MAXI CROSSOVER

BMW R 1250 GS HP
Ducati Multistrada 1260 Enduro
KTM 1290 Super Adventure S
Yamaha XT 1200 ZE Super Ténéré



20 moto, più di 1000 km percorsi,
dati, pagelle e rilevamenti

La sfida dell'anno

STORIE DI MOTO

Tourist Trophy: vite al limite
Motogiro d'Italia 2019:
l'età non conta!
Günter Schachermayr:
la Vespa dei record

TURISMO

6° Raid Sardegna IN MOTO

Venti modelli diversissimi,
tester provenienti da tutta
Europa, prove speciali e
tornanti a non finire.

La comparativa più folle,
su e giù dai passi
delle Dolomiti,
è arrivata!

PRIMO PIANO

Piaggio MP3 300 HPE
Sherco enduro SE-R e SEF-R
Novità 2020: BMW Vision DC
Roadster, Ducati Panigale 25°
Anniversario 916, Yamaha YZF-R1

SPORT

Pernat: una vita in MotoGP

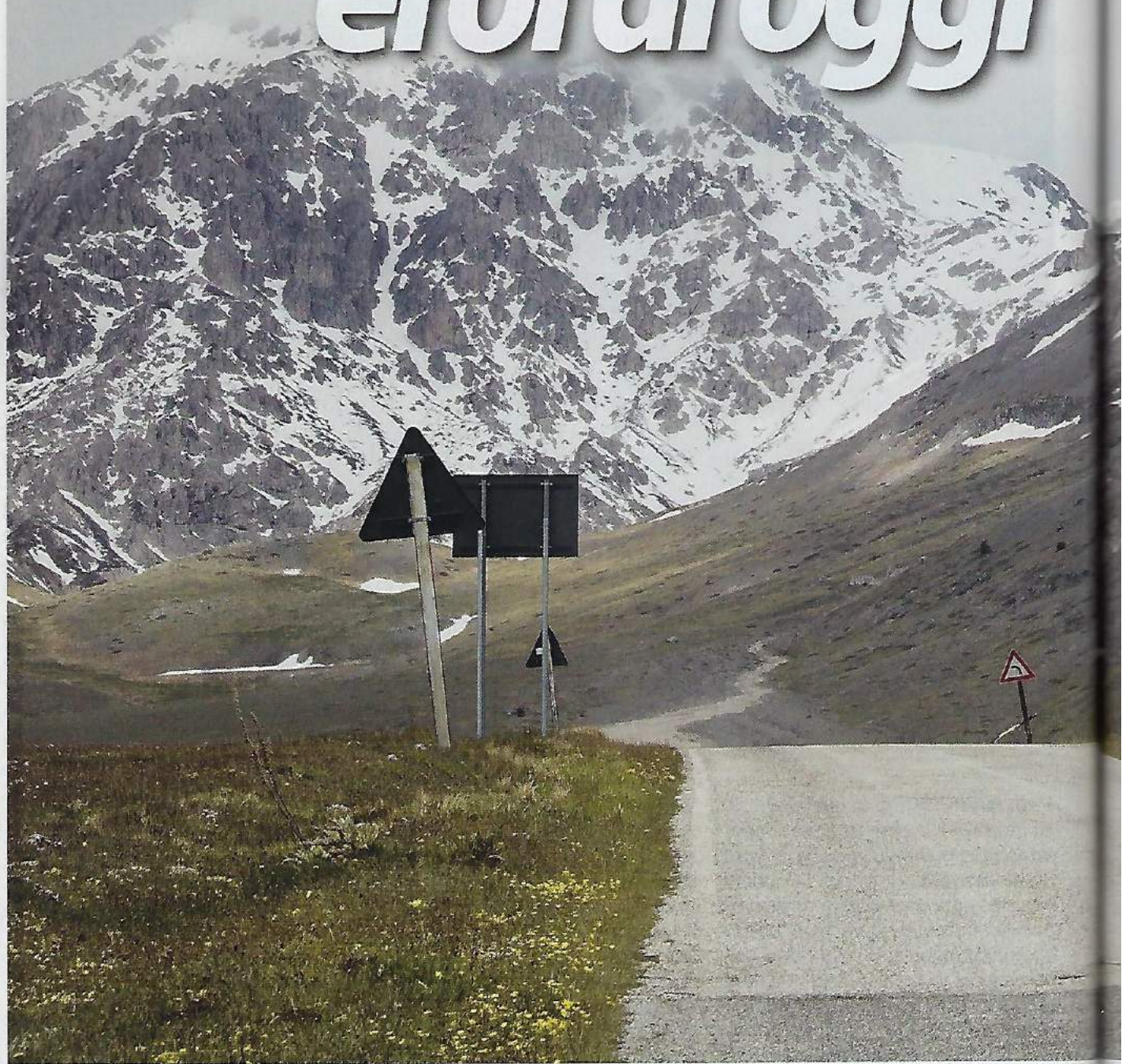


9 771152 172005
MENSILE - 15 LUGLIO 2019

EVENTO Motogiro d'Italia 2019

di Ugo Passerini - foto Passerini, Vallorini

Moto di ieri, eroi di oggi



Abilissimi concorrenti che restano concentrati per sei giorni, 6-7-8 ore al giorno, in tappe da 200, 250, oltre 300 chilometri su moto nate 50, perfino 100 anni fa!

Fine maggio è tempo di Motogiro d'Italia, la rievocazione storica di un evento che dal 1953 al '57 ha conosciuto la sua maggiore popolarità. Oggi non è più proponibile mantenere il carattere delle origini,

di una competizione su strada fatta di velocità e resistenza, sia quella delle moto che quella dei piloti, e che rappresentava anche un'ottima pubblicità per la marca e ►



La maestosità di Campo Imperatore e del Gran Sasso sullo sfondo ha accolto il passaggio dei Motogirini. Col numero 24 l'americano Offe su Ducati 125. La tappa comprendeva una prova speciale di 22 km.

il modello che vinceva dimostrando la qualità del prodotto. Tuttavia oltre che come magnifica passeggiata per conoscere al meglio i territori attraversati, ogni anno diversi, non manca l'aspetto agonistico che un ristretto gruppo di specialisti sa portare a livelli altissimi di specializzazione, dando lustro alla manifestazione e mettendo in mostra le loro capacità di motociclisti eccelsi.

Ho visto guidare la Rudge, la Brough Superior, la Indian di cento anni fa in una tormenta di pioggia in un modo che non potevo immaginare, ho messo in moto a spinta come non facevo dai tempi delle foto in bianco e nero, ho ritrovato ai ristori i sapori che non ho mai dimenticato scoprendo che non sembrano buonissimi solo a me, ma anche a chi viene da più lontano. Le soste nei paesini, per il controllo orario o perché c'è da affrontare una prova di abilità, sono uno dei momenti più belli del Motogiro. Gli anziani

al suono degli scarichi delle moto della loro gioventù si risvegliano dal torpore e dalla noia di giorni sempre uguali, e circondano le calde e oleose meccaniche che a loro richiamano episodi che dalla memoria non avevano più avuto modo di tornare a galla. Ricordano con gli amici della piazza i particolari tecnici, e in dialetto li comunicano con affetto ed empatia a chi risponde in inglese, magari con accento tedesco, francese, americano...

LA CRONACA - La vittoria si ottiene oltre che passando senza ritardi (né anticipi) ai Controlli Orari, rispettando il più possibile il tempo imposto nelle prove di abilità. Queste possono essere di pochi metri, quindi pochi secon-

di di percorrenza, ma anche di diversi chilometri e di conseguenza tempi più lunghi, ma sempre da rispettare al centesimo. Ci possono essere prove consecutive, ognuna ha un suo tempo di entrata e di uscita, e questo complica la precisione di passaggio, oppure consecutive ma con un piccolo tratto (pochi metri) a tempo libero, dentro al quale non ci si può fermare, per incasinare ulteriormente la previsione di tempo di entrata e uscita.

Ci sono degli autentici specialisti di questo tipo di gare, e ogni anno sono

rale di categoria. Terza tappa e torna Willemse al comando, poi nella quarta Bonanomi si rifà sotto e torna a pari punti in testa, con Tomassini sornione al terzo posto. È lui che vince il giorno seguente la tappa, consolidando la terza posizione su Mattioli, quarto, mentre è un giorno no per Willemse che perde la leadership in favore di Bonanomi. Che alla fine vincerà per un punto su Tomassini, risalito al secondo posto, con Willemse terzo, grazie a un ultimo giorno in cui Tomassini vince seguito dai ritrovati Viganò e Mattioli, mentre Bonanomi è solo quarto davanti al simpatico olandese Willemse.

La categoria Heritage è stata appannaggio di Jeremy Lode con la Rudge, ma Jackson con la Brough Superior ha vinto proprio l'ultima tappa che ha concluso con un gesso a una caviglia.... Il terzo inglese, il signorile Nawal Saighal, con la Indian, l'ha presa più turisticamente e riporta a casa foto dalle ottime inquadrature.

La Vintage è stata dominata da Andrea Angiolini. Da notare solo che dietro alla coppia di bolognesi Fabbri e Fortunati c'è la signora Robin Webster, residente alle Hawaii, una delle presenze più costanti al Motogiro. Anche la Classiche è stata vinta per un soffio da Michael Cassel su Bill Hailstone, mentre la Motogiro è andata all'esperto Marino con una LML 200 piuttosto preparata con kit Polini.

Resta la Café Racer andata al collega Antonaci con la Ducati Scrambler, con l'americano Hugh Schink secondo in sella ad una Motobi Zanzani molto modernizzata con sospensioni Ohlins ecc., e che ha dedicato allo scomparso preparatore della Casa pesarese un partecipato ricordo.



in buona parte sempre gli stessi nomi a contendersi la vittoria, anche se come si può capire è un fatto di abilità, non di capacità di guida e quindi ognuno può rischiare di vincere. Appagante che a cena ogni sera ci siano premiazioni per i migliori della giornata e il leader della categoria possa sfoggiare il giorno dopo una bella maglia mentre va in moto, come al Giro d'Italia con la Maglia Rosa...

La categoria più combattuta è la Rievocazione Storica, e all'esordio vince Eric Willemse, ma il giorno dopo con performance incredibili si impone Bonanomi, che si porta al primo posto della classifica provvisoria ex aequo con Willemse, davanti a Mattioli e Tomassini, che sale al terzo nella gene-



Sopra, saluto finale sotto la Rocca Pia di Tivoli. A sinistra, la Brough Superior nella piazza di Campi. A destra, il ristoro all'interno del Castello Piccolomini. Sotto, la Motobi Zanzani (trasformata) dello statunitense Schink e il Controllo Orario nella piazza di Campi.



A sinistra, la Indian del 1929 dell'inglese Saighal. A destra, un Controllo Orario sul lago del Turano, con Bonanomi su MV Agusta. Nella pagina a fianco, l'arrivo di tappa a Terni: in primo piano l'australiano Stoker su Ducati 750.



IL TURISMO - Non sono pochi, sia tra gli italiani sia tra gli stranieri, quelli che vengono al Motogiro soprattutto per "farsi le vacanze" in moto. Con la tranquillità di un'organizzazione che ti recupera sempre e magari ti sistema anche la moto quando possibile se hai avuto dei problemi.

Lo staff di auto, furgoni, moto con meccanici e personale medico te lo trovi sempre intorno e percepisci di non essere mai abbandonato. Poi ci sono i ristori che offrono sempre qualcosa del territorio, e la convivialità, internazionale. Quest'anno si è partiti da Tivoli, e percorrerne le viuzze più antiche del centro storico è già stata una scoperta per tutti, per poi attraversare dapprima le zone care al fuoristradismo laziale e infilarsi nello stupendo Parco Nazionale d'Abruzzo. All'imbrunire del primo giorno un cervo che pascolava ai lati della strada lo confermava, al di là della visibilità ridottissima per chi proprio non voleva esserne convinto.

ROCCARASO ha ospitato per due giorni i Motogirini, con un curato parco chiuso di accoglienza e a tavola dei manicaretti abruzzesi inadatti a chi è timido di esofago. Il giorno dopo, nel menù, il Parco della Maiella, con i panorami maestosi dei dintorni di Sulmona, dominata dall'Eremo di Celestino V, e il lato aquilano del Gran Sasso con vista da Casteldelmonte sulla rocca di Calascio.

E dalla vastità di Campo Imperatore, attraversata nella sua totalità, con dose e tipo di nuvole di quelle che danno tridimensionalità al cielo, la vista sulla montagna degli abruzzesi è veramente mozzafiato. Non senza dimenticare di essere passati per Capistrano, dove è stata ritrovata la statua del guerriero simbolo dell'Abruzzo, e dove il ristoro era posizionato proprio all'interno del Castello Piccolomini che ne ospita una riproduzione.

La terza tappa ha portato sulla costa, a Montesilvano, con un progres-

sivo cambio di panorama sempre più al profumo di salsedine dell'Adriatico, transitando per Ripa Teatina, paese "dedicato" a Rocky Marciano, il famoso pugile americano, perché da qui partì il padre per emigrare negli Stati Uniti.

La tappa seguente è stata la seconda dedicata al Gran Sasso, lato orientale, perché dapprima si è transitati per Campli e la sua bellissima piazza con l'indimenticabile panino con la porchetta (ma c'è anche una Scala Santa che dona l'Indulgenza se salita in ginocchio) e poi ci si è proiettati attraverso la provincia teramana fino a salire a Castelli (le sue ceramiche sono famose) per ridiscendere a Farindola (il suo pecorino, presidio Slow Food, è l'unico realizzato con caglio suino, ricetta risalente all'epoca Romana, il cosiddetto "formaggio dei Vestini").

L'indomani per avvicinarsi a Terni, una delle capitali del motorismo italiano, è immane il passaggio per Campotosto e Amatrice dove i segni dei terremoti sono ancora troppo colpevolmente evidenti, dopo l'affascinante Passo delle Capannelle che completa la circumnavigazione del Gran Sasso. Nel centro di Terni gli organizzatori giocano in casa e l'accoglienza è se possibile ancora più calorosa.

Il sabato, la Sabina con i suoi uliveti viene attraversata in lungo e in largo per concludere l'evento di nuovo a Tivoli, e ci si ritrova come alla partenza alla prova di abilità al cospetto della Rocca Pia in una "location", dicono gli anglofoni, assolutamente esclusiva. E quando vi ricapita?

LE CATEGORIE - I veri eroi sono quelli delle Heritage, moto in produzione dal 1914 (anno della prima

edizione del Motogiro) al 1949. Non sono moto facili da guidare, sono signore che hanno le loro esigenze, ma è mirabolante constatare che sia esse sia i loro piloti sono in grado di affrontare centinaia di chilometri in qualsiasi condizione, senza mostrare alcuna incertezza.

La categoria Rievocazione Storica è probabilmente la più combattuta per la classifica. Vi sono riunite moto e modelli con un elenco ben preciso, in produzione dal 1950 al '58, fino a 175 di cilindrata, che sono individua-



te come quelle che partecipavano al Motogiro di quegli anni. Alcune moto usufruiscono di un bonus di 10 punti (al massimo) da scalare alle penalità in classifica.

La Vintage comprende moto anni '59-'69, le Classiche sono quelle dal '70 all'80, la categoria Motogiro d'Italia sono modelli costruiti dal 1981 ad oggi, infine la Café Racer sono moto dal 1960 ad oggi con determinate caratteristiche.

Chi non vuole avere impegni di prove a tempo imposto può iscriversi, con qualsiasi moto, alla Classe Turistica che ha solo da rispettare alcuni Controlli Orari, più che altro ai fini organizzativi per mantenere il controllo sulla presenza o meno sul percorso.

In realtà al Motogiro lo stress è bandito ed ognuno lo vive come preferisce. Si è tutti uniti dalla passione e dalla cultura della moto. ■



Sopra, Fortunati (18, Gilera), Fabbri (16, Moto Morini) e Barbieri (15, Moto Morini). A sinistra, l'americano Porter con la MV Agusta davanti a Pierpaolo Bianchi (Ducati Scrambler 1100). A destra, il Castello Piccolomini di Capestrano. Nella pagina a fianco, la Rudge di Jeremy Lode.



Qui sopra, il nostro Passerini (22) sulla Corsaro 150, e il paddock di fine tappa a Roccaraso. A sinistra, l'inglese Morris con la Laverda 1000 3 cilindri. A destra, il "centro di controllo" (questo è quello di Tomassini) necessario per essere precisi nei passaggi a tempo imposto.

