



RIVISTA UFFICIALE
DELL'AUTOMOTOCUB
STORICO ITALIANO

La Manovella



I MONDIALI DI BIASION

COMMERCIALI RENAULT



DUCATI PASO



L'ALFA ROMEO TORNA IN F1



N. 01 - GENNAIO 2018 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LVIII

ISSN 1593-7607



9 771593 760008

80001>

Motogiro d'Italia cinque edizioni memorabili

DAL 1953 AL 1957 LA SFIDA DEI CENTAURI PER LE STRADE DELLA PENISOLA

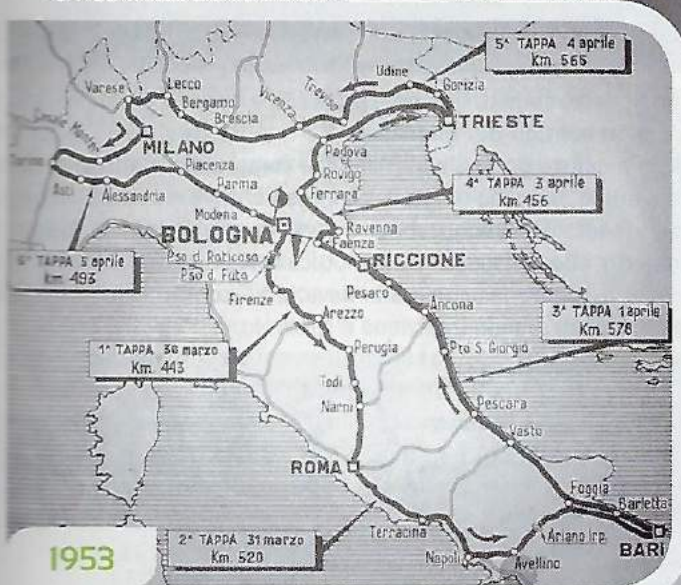
di Roberto Valentini - foto Walter Breveglieri (Minerva edizioni)



Grande fenomeno popolare, il Motogiro d'Italia era seguito da migliaia di persone lungo il tracciato. Interessante notare che il pubblico arrivava sul percorso con motociclette e scooter.



L'arrivo di Leopoldo Tartarini, primo vincitore del Motogiro nel 1953 in sella alla Benelli 125.



La voglia di sfidarsi sulle strade italiane ha radici molto datate. Nel 1909 venne infatti organizzato il primo Giro Ciclistico d'Italia, con uno dei veicoli più diffusi all'epoca, la bicicletta. Negli anni che seguirono, questo evento crebbe via via di importanza, conquistando le prime pagine dei quotidiani. Una corsa che raggiungeva un vasto numero di spettatori nei loro paesi, facendone crescere la fama. Uno specchio della vita dell'Italia, che anno dopo anno mostrava il suo sviluppo sociale e industriale attraverso le strade del Giro. Anche nei tempi più difficili del Secondo dopoguerra, il Giro contribuì a portare una nota di speranza nei borghi che attraversava e la lotta tra i campioni nostrani, Coppi e Bartali, contro gli stranieri - che si trasferiva anche nel vicino Tour de France - dette

quel tocco di internazionalità che lo rese ancora più famoso. Forti del successo del giro ciclistico, gli organizzatori della Gazzetta dello Sport, misero in campo nel 1914 anche il Primo Circuito d'Italia Motociclistico, lungo 2.376 km e suddiviso in 5 tappe, vinto da Domenico Malvisi su Ariel, alla media di oltre 44 km orari. La guerra interruppe la sua organizzazione, che riprese solo nel 1923 per concludersi nel 1931.

Per quanto concerne le 4 ruote, l'organizzazione del primo Giro Automobilistico d'Italia risale addirittura al 1901 ma, viste le difficoltà riscontrate, venne presto abbandonato per essere ripreso nel 1934 con il nome di Coppa d'Oro del Littorio. In realtà, il vero giro d'Italia automobilistico era la Mille Miglia, che si svolgeva però in un'unica, lunghissima tappa.





Lo squadrone Parilla al Motogiro 1954, composto da Cavaciuti, Premoli, Levantini, Greco e Fontanelli

Nei primi anni '50 la motorizzazione in Italia avviene soprattutto con le motociclette. La guerra ha reso difficile la ripresa dell'industria ma, in compenso, moltissimi bravi artigiani riescono a risolvere il Paese grazie alla loro inventiva. Moltissimi i produttori di motociclette che riescono a contenere i prezzi di produzione e, di conseguenza, a rendere accessibili i loro mezzi a una vasta fascia della popolazione.

In una situazione certamente difficile, il coraggio di Aldo Bolognini

porta questo stimato dirigente della FMI a ideare il Motogiro, grazie anche ai consigli del giornalista De Deo Ceccarelli di "Stadio". Attorno a questo gruppo editoriale, che comprendeva anche "Il Resto del Carlino", nascono le premesse organizzative grazie all'interesse degli industriali bolognesi per questo evento. Bolognini illustra il progetto alle principali Case motociclistiche e avvia l'ambizioso progetto, che in qualche modo deve fare i conti con la Milano-Taranto, gara di grande tradizione e successo.



Un esempio delle difficoltà incontrate dai concorrenti: Fernando Speziali viene spinto per far ripartire la sua Morini Settebello nel Motogiro del 1954.





Nelle concitate fasi di partenza si fa largo con grinta Osvaldo Perfetti con la Bianchi 175, che porterà al successo tra le Derivate nel 1956.

LA PRIMA EDIZIONE A LEOPOLDO TARTARINI

Innanzitutto la corsa sarebbe stata a tappe con una durata di una settimana. Il regolamento tecnico limita la cilindrata a 175 cm³, con una suddivisione in classi minori. Per la prima edizione il percorso è lungo 3.050 km, con partenza e arrivo a Bologna. Sei le tappe: la prima, il 30 marzo, porta i 377 concorrenti iscritti da Bologna a Roma; la seconda da Roma a Bari, passando per Napoli; la terza da Bari a Riccione; la quarta da Riccione a Trieste; la quinta da Trieste a Milano, da dove scatta l'ultima frazione che transita a Torino per tornare a Bologna. Vince Leopoldo Tartarini su Benelli Leoncino 125, alla media di 96,342 km orari. La durezza del tracciato fa sì che solo 140 moto sulle 377 al via veda il traguardo finale.

Il successo di questa prima edizione porta a rendere ancora più importante e difficile la seconda, portata a 8 tappe, sempre con partenza e arrivo a Bologna, per un totale di 3.414 km: Bologna-Perugia, Perugia-Napoli, Napoli-Pescara, Pescara-Riccione, Riccione-Venezia, Venezia-Bolzano, Bolzano-Verbania e Verbania-Bologna.

UN REGOLAMENTO TECNICO LIBERO

Per attrarre Case e piloti privati gli organizzatori proposero fin dalla prima edizione un regolamento che consentiva ampie libertà di preparazione, soprattutto con l'introduzione della categoria Sport, all'interno della quale i team ufficiali riuscivano a realizzare mezzi dalle prestazioni eccezionali in rapporto al periodo e alla cilindrata. Inoltre tra una tappa e l'altra si potevano sostituire molti elementi in modo da consentire ai piloti di dare il massimo per tutta la durata di una corsa. Molto più lunga delle altre.





*La suggestione di correre tra due ali di folia attraversando le città:
qui Franceschini, su Morini Rebello, precede Carrano, su Mondial.*

Vengono evitati gli attraversamenti delle grandi città come Roma, Milano e Torino, che cominciano ad avere problemi di traffico e il passaggio di 550 moto iscritte potrebbe creare intoppi alla regolarità della corsa. Sul traguardo il primo è Tarquinio Provini, alla sua prima importante vittoria in sella alla Mondial 175, che eredita la leadership della gara solo nell'ultima tappa, quando la rottura di una valvola appiada il suo compagno di squadra Remo Venturi, in testa fino a quel momento. Il Giro si rivela ancora una volta molto duro, con solo 175 piloti a tagliare il traguardo. Particolarmente selettiva la tappa dolomitica, durante la quale i centauri affrontano anche una bufera di neve.

Si arriva così alla terza edizione, contrassegnata da una serie di contestazioni che portano addirittura a confermare la classifica solo dopo qualche mese. La gara sta diventando sempre più famosa e una vittoria rappresenta un'ottima immagine per le Case costruttrici. Il regolamento tecnico prevede ampie possibilità di intervento anche durante la corsa, rendendo ancora più importante il supporto dell'assistenza tecnica. Sono ben 39 le Case ufficiali che si contendono il successo nelle varie categorie. Lo scontro tra le Morini e le Mondial si traduce anche in una serie di reclami reciproci sulla regolarità dei carburatori, che alla fine rende confusa la serie di provvedimenti adottati dai commissari della FMI. Comunque, nell'albo d'oro figura al primo posto Emilio Mendogni con la Morini Rebello in un'edizione ancora più lunga: 9 tappe per 3.438 km. Il baricentro del percorso si sposta verso sud, iniziando verso nord con la tappa Bologna-Trieste, cui fanno seguito la Trieste-Padova, Padova-Riccione, Riccione-Pescara, Pescara-Taranto, Taranto-Cosenza, Cosenza-Napoli, Napoli-Perugia, Perugia-Bologna. Frazioni più corte che non limitano però il numero dei ritiri, 246 su 376 al via, molti dei quali volontari per protesta, come nel caso della Mondial.

Nell'edizione 1956 gli organizzatori suddividono le motociclette in due diverse categorie, Sport e derivate dalla Serie e, pertanto, ci sono due vincitori assoluti: Giuliano Maoggi con la Ducati 125 sport precede il compagno di squadra Paolo Maranghi, mentre tra le derivate dalla Serie si impone Osvaldo Perfetti con la Bianchi 175. Rispetto al passato il percorso è più corto, con 8 tappe per un totale di 2.563 km. I problemi legati alla chiusura delle strade, sempre meno tollerata dalla popolazione, impongono tappe più concentrate: Bologna-Udine, Udine-Padova, Padova-Riccione, Riccione-L'Aquila, L'Aquila-Salerno, Salerno-Perugia, Perugia-Montecatini, Montecatini-Bologna. Dal 1953 al 1957 la tecnica delle moto aveva compiuto passi da gigante ed era quindi necessario ripensare il modo di proporre la quinta edizione del Motogiro, rendendolo meno "avventura" e più agonistico. Innanzitutto viene limitata l'iscrizione a un massimo di 240 moto, sempre suddivise nelle due categorie dell'edizione precedente. Le tappe sono 9, ma più brevi, visto che la lunghezza totale del percorso è di 2.060 km: Bologna-Riva del Garda, Riva del Garda-Abano Terme, Abano Terme-Riccione, Riccione-Arezzo, Arezzo-Perugia, Perugia-Teramo, Teramo-Chianciano Terme, Chianciano Terme-Montecatini Terme, Montecatini Terme-Bologna. Il maltempo rende ancora più difficile la corsa nella quale si impone Remo Venturi con la M.V. Agusta. Giuseppe Rottigni, con la Parilla, è primo tra le derivate dalla Serie.

È l'ultima edizione della gara visto che, in seguito al tragico incidente della Mille Miglia, tutte le corse motoristiche su strada vengono vietate. Insieme a quella del Motogiro si interrompe anche l'epopea della Milano-Taranto e le mille avventure vissute dai loro protagonisti.

UNA GRANDE RISONANZA MEDIATICA

Avendo come partner una testata sportiva importante come "Stadio" il Motogiro fu oggetto di grande attenzione da parte dei giornali e anche dei cinegiornali, notiziari antesignani dei telegiornali, che andavano in onda nei cinema durante gli intervalli dei film. Anche il pubblico era molto informato e durante il passaggio dei concorrenti le normali attività si fermavano per assistere ai passaggi. Le Case stesse, tappa dopo tappa, acquistavano spazi sui quotidiani per esaltare le prestazioni delle loro moto.

