

LA RIVISTA INTERNAZIONALE PER TUTTI I MOTOCICLISTI

MOTOCICLISMO

PROVE

Bultaco
"Sherpa Trial"
250



Beta
"Cross Special"
50



Hercules
"K 50 SX"

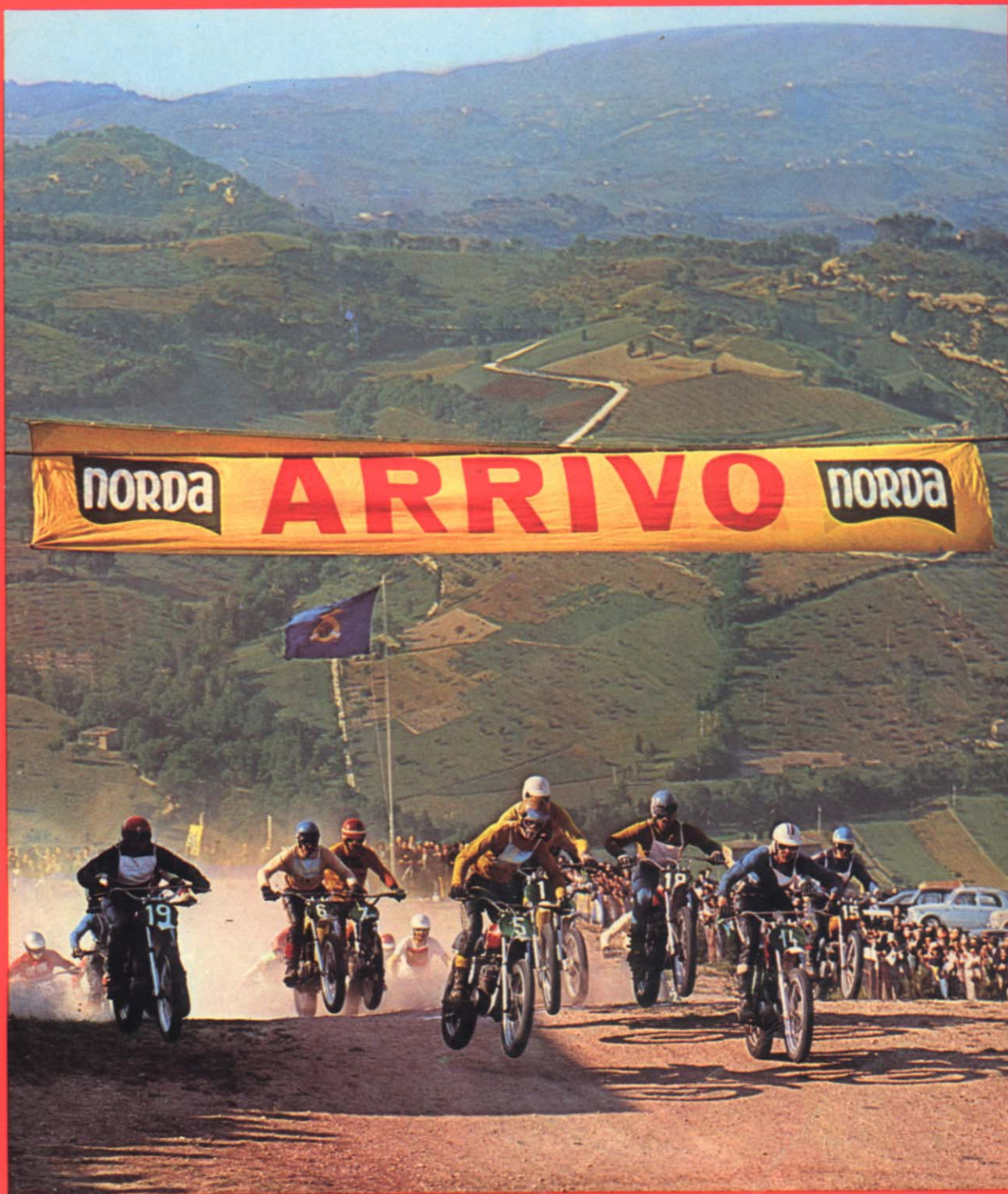
Tre
super-speciali
da regolarità

I "mondiali"
di cross
e velocità

Lo sport
in Italia

7

luglio 1970
anno 56
lire 350



TUTTO SUL TOURIST TROPHY

Da Cesena a Budapest (e ritorno) con una "Sport 14" del 1930

Tutto cominciò quel « maledetto » giorno quando su un cumulo di ferrovecchio pescai una strana testa in bronzo a quattro valvole che risultò essere di una Moto Guzzi « 4 V T » da corsa degli anni trenta.

Dopo una conveniente lucidata, essendo veramente bella, la utilizzai come soprammobile.

In quel periodo, nel '67, correvo in macchina ed avendo vinto un campionato italiano avevo spesso amici a casa, fra questi Baroncelli di Ravenna il quale, possessore di una fantastica collezione di oltre 70 Moto Guzzi di ogni epoca, aveva fra le altre una prestigiosa « 4 V T » completa di tutto... meno della testa.

Inutile dire l'interesse immediato che sorse per il mio « soprammobile », ma dispiacendomi venderlo ci accordammo per uno scambio con un suo doppione.

Entrai così in possesso di una Moto Guzzi 175, un'ottima moto leggera che oggi ben pochi ricordano, costruita fra il 1932 e il 1934, e capace di andare, come dice il pieghevole illustrato d'allora: « Dal passo d'uomo a circa cento chilometri all'ora ».

Cominciai ad interessarmi sempre più di moto d'epoca e di tecnica costruttiva e rimasi sorpreso di come la Moto Guzzi avesse progettato già nel 1920 un motore tanto d'avanguardia da essere ancora valido, coi dovuti aggiornamenti, ai nostri giorni.

Mi trovai così pian piano in garage una decina di Moto Guzzi d'epoca e una gran voglia di dimostrare a me stesso e agli altri che una cavalcatura mandeliana primo tipo e cioè una « Sport 14 » era ancora in grado di compiere un lungo viaggio, che di lì a poco architettai e che volli pomposamente chiamare: « I° Raid Moto d'Epoca ».

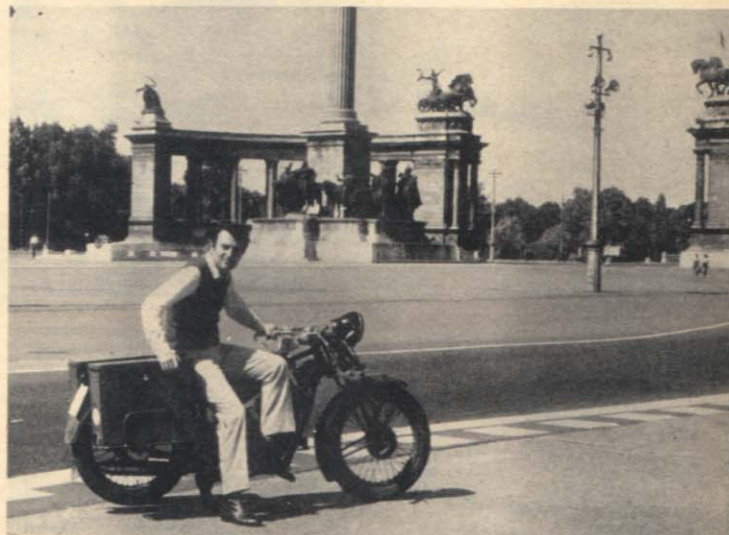
Decisi dunque per una « Sport 14 » del 1930 perfettamente restaurata ed assolutamente originale in ogni particolare salvo l'aggiunta dello stop e di due borse laterali.

Percorso: Italia, Jugoslavia, Ungheria, Cecoslovacchia, Austria, Italia.

Indossai così barbour, stivaletti, casco (obbligatorio nei paesi dell'Est) un calcio all'avviamento e via.

Mi ero prefissato di arrivare in tre giorni a Budapest partendo da Cesena e difatti dopo aver fatto tappa a Trieste e Varazdin il terzo giorno arrivò nella bella capitale ungherese praticamente senza alcun inconveniente e con la schiena in condizioni quasi normali nonostante il telaio rigido.

Franco Severi e la sua fedele « Sport 14 » davanti al monumento al Milite Ignoto di Budapest.



Debbo però confessare che nelle prime tappe mi fermavo ogni 50-100 chilometri per recuperare... l'altezza persa nelle buche e per controllare valvole, viti e ammenicoli vari.

Il mattino successivo mi presento al Museo Nazionale Ungherese con cui tramite il Comune e la Biblioteca di Cesena avevo organizzato uno scambio culturale consistente in libri e quadri.

Mi viene riservata un'ottima accoglienza da parte dei dirigenti del Museo i quali dopo avermi fatto visitare le parti più interessanti del Museo stesso ed avermi preparato un piccolo ricevimento mi mettono a disposizione una automobile (rarietà) con tanto di autista e di funzionario che mi accompagnano a visitare la bellissima città.

Proseguendo poi con la fedele « Sport 14 » per gli sterminati rettilinei ungheresi, arrivo in Cecoslovacchia dove essendo italiano sono continuamente inseguito da cacciatori di... lire che offrono fino a tre volte il cambio ufficiale.

Una sera a Bratislava mi ritrovo in compagnia di amici occasionali cechi e italiani che fra una chiacchiera e l'altra mi ricordano che il giorno successivo ci sarebbe stata la discesa sulla Luna di Armstrong e che in Italia avevano organizzato una trasmissione televisiva di 24 ore continuate.

Decido di partire ed essendo l'una di notte vado a riposarmi per tre ore, poi al mattino prestissimo salpo le ancore augurandomi che il motore ce la faccia.

Dopo 300 chilometri ininterrotti a velocità sostenuta per il Guzzi (...solo i 70) a metà di una salita il motore essendo appena ripassato grippa; senza scendere aggiungo una fialetta di olio nel serbatoio della benzina, un calcio e via di nuovo.

Purtroppo dopo alcune ore al centro dell'Austria mi si spezza la leva della frizione; non volendomi fermare in una officina per non perdere tempo mi arrango spingendo col piede il disinnesto a destra del carter.

Però dopo alcune partenze a canguro mi vedo costretto ad utilizzare l'altra leva e a sacrificare di conseguenza il freno anteriore.

Così mi ritrovo a dover usare con la stessa mano la frizione, il gas a manettino e la leva del cambio; per fortuna grazie alla grande elasticità del motore non si cambia quasi mai.

Alle 17,30 praticamente senza soste dopo oltre 500 Km. (salvo quelle per la benzina e qualche bicchiere di latte) arrivo in Italia, a Tarvisio, con il motore che gira che è un piacere. Così, dopo essere sceso in un ottimo albergo, mi godo finalmente un meritato riposo e... la discesa sulla Luna.

Bilancio dell'impresa: dieci giorni tra andare e tornare, 2500 Km. percorsi, solo 10.000 lire tra olio e benzina, un po' di indolenzimento alla schiena e nelle parti... basse, ma tanta soddisfazione per l'insolita e riuscita esperienza.

Franco Severi