

**"RIEVOCAZIONE STORICA DEI PILOTI
CON LE LORO AUTO E LE LORO MOTO"**



OLD TIME SHOW 2009

Cari appassionati,

la 6° edizione di Old Time Show si è svolta ancora una volta avendo di mira una tematica estremamente interessante: quella dei piloti del passato con le loro auto e le loro moto.

Un'eccezione importante è stata rappresentata dallo stand ASI, co-sponsor dell'evento come nelle precedenti due edizioni, dove facevano mostra di se, ammirate dai visitatori, due pezzi da novanta del motorismo storico nazionale: una Ferrari monoposto 166 F2 del 1951 e una Gilera Rondine del 1937, vincitrice del campionato europeo.

Tali oggetti sono stati gentilmente concessi per l'esposizione dalla Ferrari e dalla Piaggio rispettivamente, a riprova del fatto che anche le grandi case e non solo i collezionisti hanno saputo cogliere appieno lo spirito espresso dagli organizzatori della Fiera che hanno voluto fare apprezzare l'evento per il connubio tra un'esposizione tematica-culturale e una mostra scambio, dove però la prima prevale e qualifica la seconda come un accessorio irrinunciabile.

Le premesse, anche per quanto riguarda gli esemplari esposti, sono state mantenute: Alfa Romeo di J. M. Fangio che tante battaglie ha fatto con quella N. Farina, poi vincitrice del mondiale 1950; L'Itala di Scipione Borghese, prima alla Pechino Parigi del 1907; Gilera Saturno di Orlando Valdinoci e tante altre famose che sono illustrate nella pubblicazione.

Questa edizione, ancora una volta costituisce qualcosa di più di un semplice catalogo: rappresenta la memoria cartacea di un evento come sopra descritto che seppure, in termini temporali, tra gli ultimi effettuati in Italia è divenuto il primo ad essersi conquistato un'identità ben precisa nell'ambito dei numerosi eventi fieristici aventi per protagonisti i veicoli storici: quella di un museo temporaneo, che ogni anno viene aperto e chiuso nel giro di pochi giorni, lasciando però sempre un segno indimenticabile del tema che ha svolto.

Non è poco in un qualunquismo imperante come quello attuale dove si sente sempre più parlare solo di globalizzazione e mercati di massa.

Realtà come quella di Forlì meritano di essere ricordate con pubblicazioni come la presente.

Buona contemplazione.

Il Presidente ASI
Roberto Loi

OLD TIME SHOW 2009

Il tema affrontato quest'anno indica chiaramente che l'evento forlivese ha voluto ricordare i piloti insieme ai mezzi meccanici che normalmente vengono esposti nelle mostre congeneri.

Gli organizzatori hanno voluto sottolineare l'importanza di coloro che portarono al successo sia le auto che le moto procurando fama imperitura ai marchi e a sè stessi spesso a rischio della vita, sicuri comunque di dominare la materia collaudando coraggiosamente potenti, e a volte bizzarri, veicoli e indicando ai costruttori e agli sportivi soluzioni diventate d'obbligo per la sicurezza ed il progredire della locomozione.

Lo sport club "Il Velocifero", il C.R.A.M.E., La Fiera di Forlì, sotto l'egida dell'A.S.I. che riconosce in Old Time Show la sua più congeniale identità, hanno esposto straordinari veicoli sia a due che a quattro ruote, mai visti tutti insieme e prima d'ora, in relazione ai piloti che si cimentarono in moto e in auto con diverso successo.

Fra i piloti con giusto rilievo è stata ricordata Vittorina Sambri, una delle primissime donne che si distinsero nelle sfide motociclistiche dei primordi e, assieme a lei, la Borgo, una delle sue moto predilette e sicuramente la più famosa.

Ricorrendo poi il 100° anniversario della fondazione della Gilera, sono state esposte diverse tipologie della produzione della fabbrica di Arcore, dai diffusi e famosi monocilindrici ai potenti bolidi a quattro cilindri. Addirittura esposta la Bucher, una moto considerata il prototipo della Prima Gilera utilizzata da Giuseppe Gilera in veste di corridore prima ancora che di costruttore.

La quattro cilindri vittoriosa nel 1939 per il Campionato d'Europa con Dorino Serafini passato nel dopoguerra all'automobilismo guidando Cisitalia, Maserati, Osca e inevitabilmente Ferrari (con cui si distinse per indomito coraggio) campeggiava nello stand dell'A.S.I.

E ancora le moto e le automobili guidate da Luigi Arcangeli, da Tazio Nuvolari, da Taruffi, Ascari e Villorosi, da Ruffo, da Ilario Bandini, da Masetti, da Tenni e Balzarotti, da Terzo Bandini, da Francesco Lama, da Bandirola, Aldrighetti, Ambrosini, Geminiani, Valdinoci, Lorenzetti, dai F.lli Biguzzi, da Alano Montanari, da Valbonesi e Campanello, da Umberto Masetti, da Cavanna e tanti altri.

L'allestimento ricco di pannelli, gigantografie particolarmente significative, manifesti dell'epoca e sagome di piloti hanno reso giustizia di avvenimenti dimenticati e spesso sconosciuti con un impatto accattivante e chiarissimo.

Apprezzati particolarmente dai tanti giovani che si avvicinano, in queste occasioni, a mezzi d'epoca (a loro naturalmente poco noti) e dai tanti appassionati, incuriositi dai più diversi motivi, che vi hanno trovato le informazioni necessarie alla miglior comprensione della mostra.

Presenti importanti club (circolo della Biella, Ass. O. Buscherini) e registri storici (Rudge, Gilera) con interessantissime esposizioni.

Fin dall'apertura dei cancelli un'attesa vivissima per la presentazione di novità librarie presentate, come ormai di consueto in quest'occasione, a cura dell'A.S.I.

Il Presidente Avv. Loi e il Vicepresidente, impegnati anche nelle premiazioni ad enti e a singoli soci, hanno illustrato le motivazioni di queste iniziative a Forlì, nella Romagna dei motori e delle passioni per l'auto-motociclismo diventato storico, dove l'A.S.I. ha trovato quasi una sua naturale sede, ricordati insieme ai piloti anche i tecnici e i meccanici delle più famose case costruttrici senza i quali vani sarebbero stati i risultati raggiunti in ogni tempo.

Non resta che aspettare la prossima edizione di Old Time Show, e intanto, a passeggio nella storia, buona visione sfogliando il catalogo!

Presidente del Velocifero
Augusto Farneti

OLD TIME SHOW 2009

“I piloti del passato attraverso le loro auto e le loro moto”: una tematica affascinante e coinvolgente quella voluta dagli organizzatori per l’edizione 2009 dell’Old Time Show.

Le prestigiose auto e moto esposte ed i numerosi cartelli esplicativi hanno permesso ai 20.000 visitatori di ripercorrere la storia italiana del motorismo storico ma anche di rivivere le gesta di Nuvolari, Ferrari, Varzi fino a Serafini ed Arcangeli.

Ma ciò che quest’anno ci ha particolarmente colpiti è la cura e la professionalità con cui il materiale esposto è stato presentato così da consentire anche ai giovani di avvicinarsi al mondo delle auto e moto d’epoca che fa parte del patrimonio culturale di ogni Paese.

Visite guidate per le scolaresche e presentazione di importanti libri a tema testimoniano l’attenzione degli organizzatori dell’Old Time Show per le nuove generazioni, attenzione che non possiamo che condividere e che anzi da sempre caldeggiamo.

Tutto questo è stato possibile grazie alla ormai pluriennale collaborazione tra l’Ente Fiera di Forlì, l’ASI ed i Clubs territoriali Crame e Velocifero con cui quest’anno hanno collaborato il Circolo della Biella ed i registri Storici Gilera, Rudge e Phyton.

Siamo certi che, come ogni anno, il volume - catalogo sarà all’altezza dell’evento e per quanti non hanno potuto viverlo di persona sarà di stimolo per visitare l’Old Time Show della prossima edizione.

Il Presidente del C.R.A.M.E.
Bruno Brusa

Si ringraziano

Amaducci Agostino
Andreani Nello
Bacchi Nazario
Baldini Luigi
Baldini Paolo
Bandini Dino
Bandini Marco
Bandini Sergio
Battilani Benito
Battistoni Renzo
Benelli Antonio
Bestauto
Bonfante Marzio
Brunelli Gabriele
Brusa Bruno
Caliceti Mario
Capodali Luciano
Casadei Luciano
Celli Alfredo
Cerabona Alessandro
Cimatti Ezio
Circolo della Biella
Colosio Angelo
Colombo Romano
Comelli Emilio
Dall'Agata Franco
Dolcini Carlo
Donati Franco
Ercolini Alberto
Faggioli Giandomenico
Fanelli Gerardo
Fantini Attilio
Farneti Augusto
Felloni Giulio
Ferretti Norberto
Franchini Franco
Frigerio Antonio
Frisoni Stefano
Gaburri Roberto
Gadioli Angelo
Gardini Stelio
Gazzoni Daniele
Genghini Rolando
Genovese Umberto
Giancetti Giorgio
Giovanetti Valerio
Giunta Giuseppe
Gobbi Alfio
Golfieri Cesare
Grazzi Maurizio
Greppi Bruno
Guiducci Marco
Guiduzzi Giorgio
Isgro Ugo
Loi Roberto
Lorenzetti - Raffelli

Manara Arrigo
Mancinelli Daniele
Marri Tristano
Maroncelli Franco
Martelli Vittorio
Marzocchi Chiara
Mazzotti Dante
Mengozzi Antonio
Mondini G. Paolo
Morbidei G. Carlo
Morelli Guido
Morelli Paolo
Morini Pietro
Museo Alfa Romeo
Orsini Luigi
Palazzi Pier Giorgio
Palli Amedeo
Panini Mattei
Parmeggiani Piero
Picchi Giorgio
Picchi Silvia
Pietrella Mario
Poli Pellegrino
Raimondi Rino
Resta Roberto
F.lli Rossi
Rossi Francesco
Rossi Giancarlo
Sacchi Gianluca
Sensini Massimo
Serventi Vittorio
Silvagni Claudio
Simoncelli Spartaco
Simoni Mario
Sivieri Andrea
Soldati Luciano
Soprani Walter
Spotti Renato
Stanghellini Vittorio
Tabanelli Francesco
Tassinari Dario
Todero Giuseppe
Toni P. Paolo
Torelli Gianni
Treré Dario
Trevisani Gian Luigi
Urbinati Giuseppe
Valgrande Bruno
Valtangoli Giancarlo
Villi Romano
Zampighi Renzo
Zanesi Igor
Zanelli Claudio

E tutti coloro che hanno preferito
osservare l'anonimato

Fotografi: MARIO COLOMBO
ALESSANDRO BERSANI

OLD TIME SHOW 2009

“RIEVOCAZIONE STORICA DEI PILOTI
CON LE LORO AUTO E LE LORO MOTO”





Pietro Bordino (a sinistra nella foto)
1887 - 1928



Alberto Ascari a un controllo durante la Mille Miglia del '54
vinta alla media di 139,645 Km. ora



Lione 1924, Gran Premio di Francia
GIUSEPPE CAMPARI con l'Alfa Romeo

Eugenio Castellotti durante il Gran Premio d'Italia del '56



Luigi Musso
1924 - 1958



GIGI MUNARON



NANDO MINARDI



1931 Bobbio - Penice. **ENZO FERRARI** affronta con decisione
una curva con la 8C 2,3 MM; sarà la sua ultima vittoria

JUAN MANUEL FANGIO
campione del mondo '51 '54 '55 '56 e '57



Coppa Acerba 1932, **CAMPARI, FERRARI, NUVOLARI** e BORGHI

MARIA TERESA DE FILIPPIS insieme con Sir **STIRLING MOSS**
nel 1958 al Gran Premio di Siracusa



CARLO MARIO PINTA



OLD TIME SHOW



Piloti in copertina



PIERO TARUFFI con la 8C, sono con lui Lucchi e Compagnoni, mentre dietro di loro, in tuta bianca, Ernesto Maserati



OIA su Fiat "557" al circuito di Fano del 1919

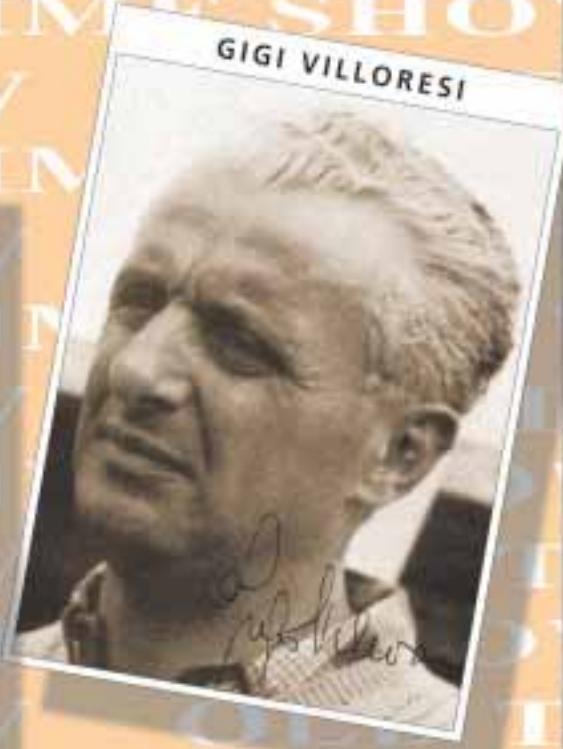
LUIGI ARCANGELI (Gigio) e BRILLI PERI (l'Africano)



1933 San Sebastiano, Gran Premio di Spagna, LUIGI FAGIOLI coglie un prestigioso 2° posto dietro il compagno di squadra Chiron



CUDA, passaggio da Modena su 8C 2009A

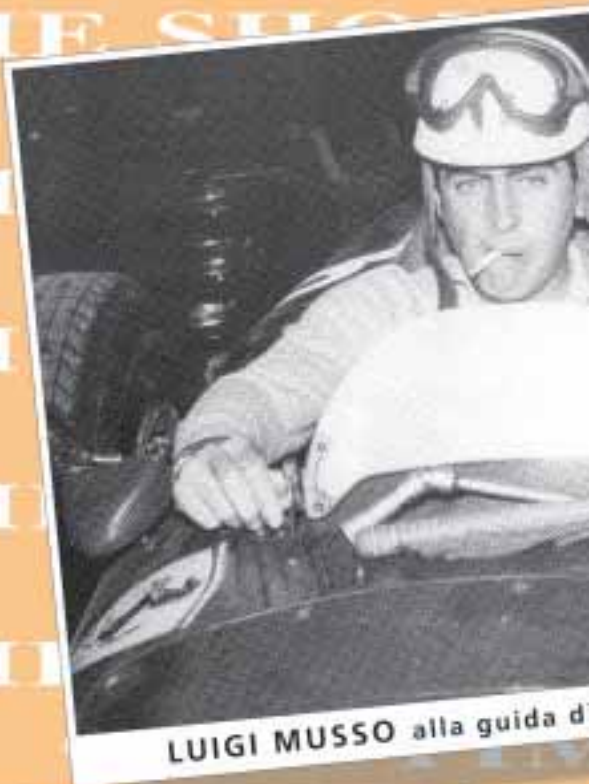


Settembre 1933, copertina di un numero unico interamente dedicato a TAZIO NUVOLARI



... soddisfatti all'arrivo

26 aprile 1931, Circuito di Alessandria, il prototipo dell'Alfa Romeo 8C 2300 Monza al centro di un gruppo notevole, da sinistra in tuta bianca il tedesco von MORGEN, poi NUVOLARI, FRANCESCO SEVERI, ENZO FERRARI, LUIGI ARCANGELI, ALFREDO CANIATO presidente della Scuderia Ferrari e G. BATTISTA GUIDOTTI capo collaudatore dell'Alfa Romeo



LUIGI MUSSO alla guida d



LUIGI MUSSO e PIERO TARUFFI ricevono in premio i cavallini rampanti



Monza 28 giugno 1953, ENZO FER...
ALBERTO ASCARI e GIGI VILLORES...
(Qualche mese più tardi il loro soc...
si romperà, con il passaggio dei d



una Ferrari di Formula 1



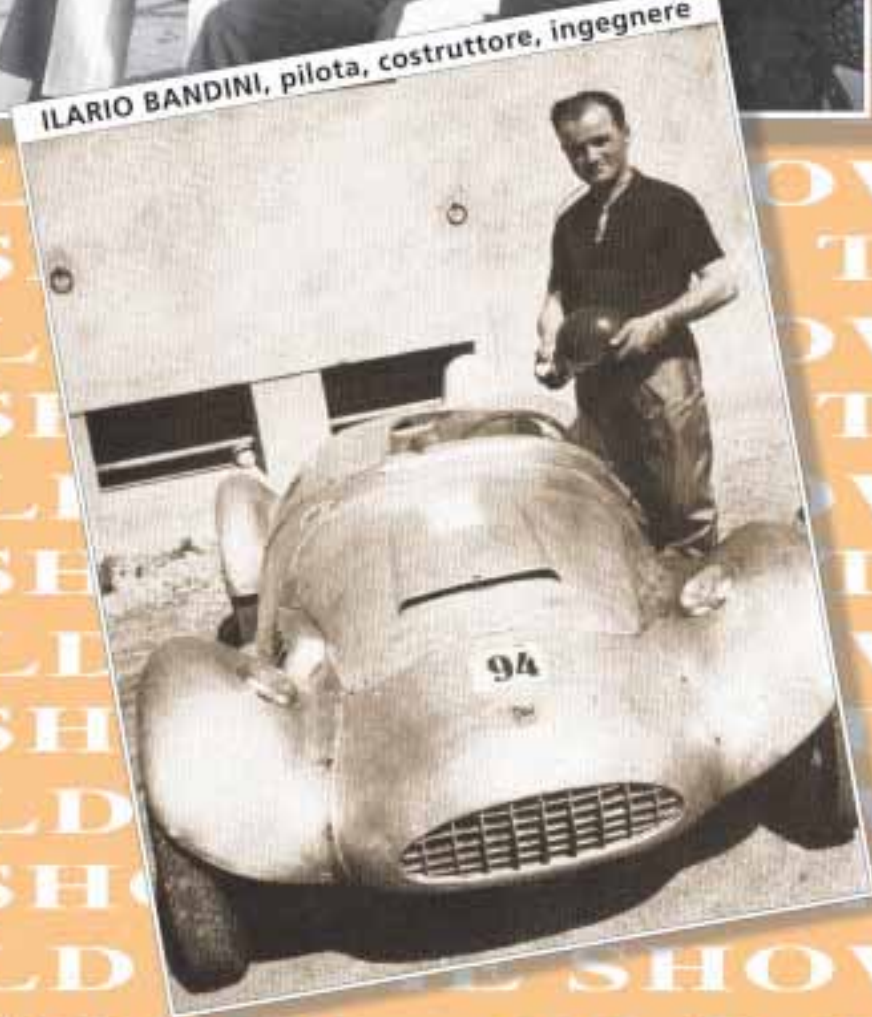
Montecarlo, 22 aprile 1935. I piloti alla riunione del direttore di corsa. SOFFIETTI, ETANCELIN, NUVOLARI, BRIVIO, DREYFUS, VILLAPADIERNA, von BRAUCHITSCH, CARACCIOLA, FARINA, DUSIO, Lord HOWE, SOMMER, FAGIOLI, ZEHENDER

Quattro campioni del passato, spettatori al Gran Premio di Monaco del 1967: TARUFFI, CORTESE, FANGIO, e CHIRON



ERRARI e i suoi due piloti di punta, il. (Il. Malizio, durato oltre quattro anni, due corridori alla Lancia.)

ILARIO BANDINI, pilota, costruttore, ingegnere





BUICK QUATTRO CILINDRI - 1914

Vettura della celebre Casa americana - allora ancora indipendente - con carrozzeria phaeton a due posti, usata al tempo sia per le auto da competizione, sia per quelle "stradali" in quanto, nella sua essenzialità, era una delle più economiche. Si osservi il parabrezza "a occhialino", allora di moda.



FIAT 501 SS SILVANI - 1923

La 501 segnò il rilancio della Fiat nella produzione civile dopo la prima guerra mondiale e rappresentò il suo maggior successo commerciale del tempo. Semplice e robusta, si prestò anche a trasformazioni sportive, come quella ottenuta con l'applicazione della "super-culasse" a valvole in testa costruita dal tecnico e pilota milanese Eugenio Silvani. Con questa modifica il motore 4 cilindri di 1640 cc forniva 35 CV che consentivano di raggiungere i 130 km/h, contro i 23 CV e i 75 km/h della vettura di serie. Esempio del 1923.



ALFA ROMEO RL TARGA FLORIO - 1924

La RL nacque nel 1921 per le gare della formula 3000 cc e venne prodotta fino al 1927 in 2640 esemplari, nelle versioni Normale e Sport. Nel 1923 ne venne apprestata una edizione speciale per la Targa Florio, con motore a sei cilindri di 3154 cc che occupò il 1°, 2° e 4° posto della famosa gara siciliana. Per la Targa Florio del 1924 venne poi allestita una versione ancor più potente - nella foto - con motore di 3620 cc da 125 CV a 3800 giri, caratterizzata dal radiatore a punta. Antonio Ascari, quasi sempre in testa, fu rallentato da un guasto a cento metri dal traguardo; così le RL dovettero accontentarsi del 2°, 3°, 5° e 10° posto.



BUGATTI TYPE 35 - 1925

Figlio di artisti, Ettore Bugatti fu artista anch'egli: un vero artista del motore. Dopo le prime esperienze presso la Prinetti & Stucchi di Milano emigra in Francia e a Molsheim apre il suo "atelier", divenuto in breve famosissimo in tutto il mondo. La Type 35 da corsa fu uno dei suoi modelli più riusciti e vittoriosi e venne equipaggiata con motore da 1500 a 2300 cc, con e senza compressore. Nella foto, esemplare del 1925 con motore di 2000 cc.

d'EPOCA



BUGATTI TYPE 35 - 1925

Versione stradale della Type 35, sempre del 1925. E' equipaggiata con le famose ruote fuse in lega leggera in blocco con il tamburo del freno - caratteristica esclusiva della Bugatti - per migliorarne il raffreddamento e nel medesimo tempo facilitarne la sostituzione. Anche qui il motore è di 2000 cc.



BUGATTI TYPE 35 - 1925

Un altro esemplare di Bugatti Type 35, dalla insolita colorazione in giallo. Esemplare del 1925, con motore di 2000 cc. La Type 35, fra l'altro, vinse ininterrottamente alla Targa Florio dal 1925 al 1929. Quasi tutti i motori realizzati da Bugatti derivarono praticamente da un suo progetto-base del 1913.



BUGATTI TYPE 37 - 1927

La Type 37 è un altro fra i più famosi modelli da corsa della Bugatti; il motore era un quattro cilindri di 1500 cc, allestito con e senza compressore. Le vetture con il radiatore a ferro di cavallo, a ricordare la grande passione di Bugatti per l'ippica, hanno vinto oltre 1000 gare, delle quali 400 nel solo triennio 1928-'30.



O.M. 665 SS MM - 1930

Versione sportiva della 665 Superba, una delle più eleganti torpede sei posti del tempo, la SS MM ricorda nella sigla la vittoria della Casa alla prima Mille Miglia, nel 1927. Motore di 2200 cc.



O.M. 665 C - 1930

Figlia dell'unione tra una fabbrica di carrozze dell'Ottocento, la Miani-Silvestri, e di una delle prime Case automobilistiche italiane, la Züst, la O.M. è stata una delle più note marche degli anni Venti, prima di venire assorbita a sua volta dalla FIAT. Nel suo Albo d'Oro spicca la vittoria alla prima edizione della Mille Miglia, nel 1927. Il modello 665 C del 1930, costruito in soli 5 esemplari, aveva un motore di 2300 cc sovralimentato e toccava i 155 km/h.





ALFA ROMEO 1750 6 C GC - 1930

A cavallo del 1930 la 1750 è stata uno dei modelli più ambiti e apprezzati dell'Alfa Romeo, fama conservata immutata anche nel mondo del collezionismo moderno. Il motore sei cilindri bialbero poteva essere alimentato a atmosferica oppure sovralimentato. L'elegante e slanciata carrozzeria, una delle più innovative per questa vettura, è della Zagato.



ALFA ROMEO 1750 6 C - COMPRESSORE - 1930

L'esemplare di questa foto, anch'esso con carrozzeria Zagato, era particolarmente destinato alle competizioni e pertanto è dotato di motore sovralimentato. La copertura in plastica rossa dei tre fari era tipica delle vetture impiegate nelle corse di gran fondo, come la Mille Miglia.

La Manovella

automotoclub
storico
italiano

EXPO

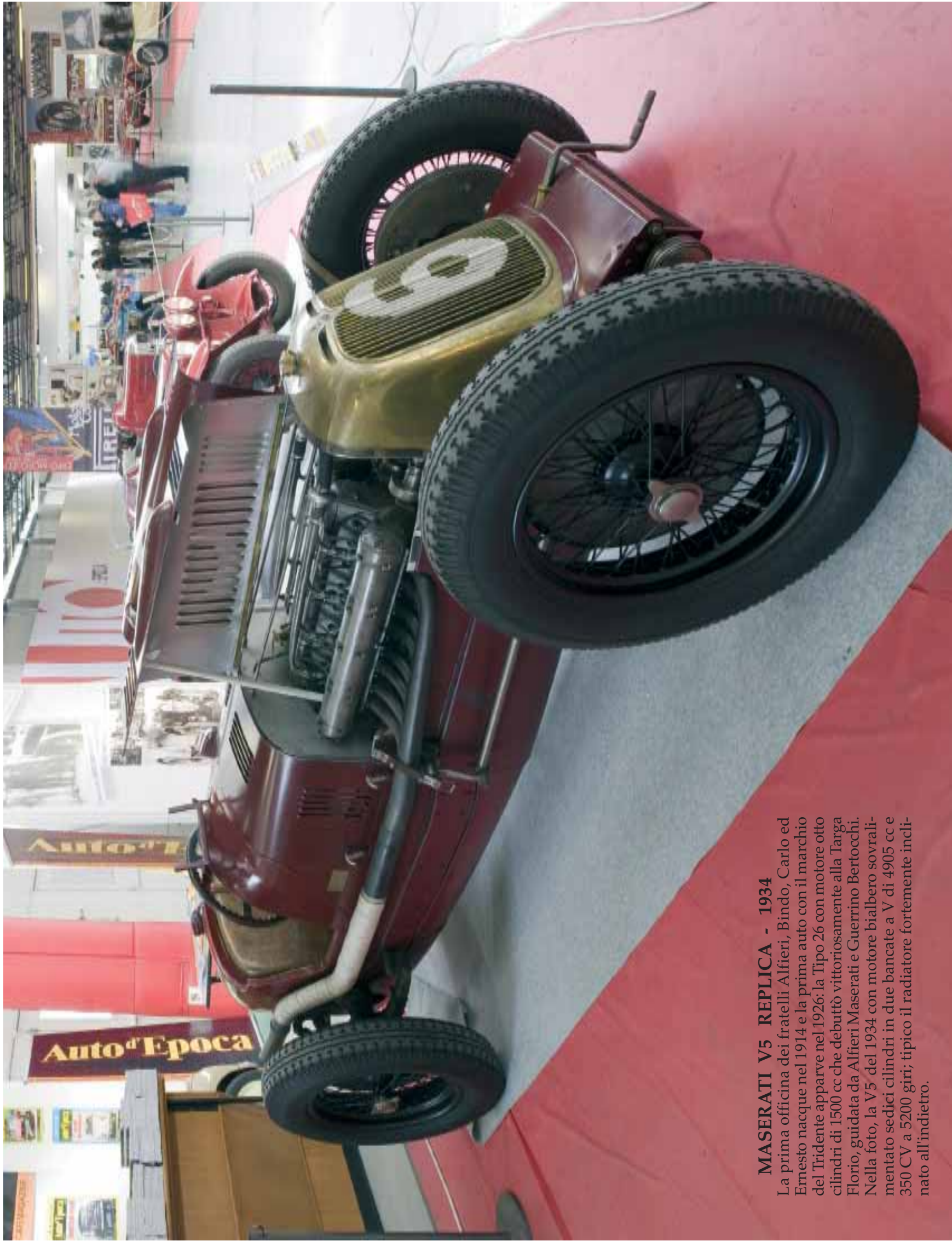
ZA-115





ALFA ROMEO 1750 6 C GS - COMPRESSORE - 1930

Ancora una Alfa Romeo 1750 compressore. Questa vettura faceva parte di un lotto di tre châssis forniti dalla Casa alla concessionaria inglese Stiles per partecipare al T.T. inglese del 1930. La carrozzeria è stata eseguita dalla Royal Body Company.



MASERATI V5 REPLICA - 1934

La prima officina dei fratelli Alfieri, Bindo, Carlo ed Ernesto nacque nel 1914 e la prima auto con il marchio del Tridente apparve nel 1926: la Tipo 26 con motore otto cilindri di 1500 cc che debuttò vittoriosamente alla Targa Florio, guidata da Alfieri Maserati e Guerrino Bertocchi. Nella foto, la V5 del 1934 con motore bialbero sovralimentato sedici cilindri in due bancate a V di 4905 cc e 350 CV a 5200 giri; tipico il radiatore fortemente inclinato all'indietro.

d'EPOCA



MILLER FORD - 1937

La statunitense Miller costruì, fra l'altro, varie vetture con motore Ford per la 500 Miglia di Indianapolis. Tecnicamente notevole la macchina preparata per la gara del 1935, con trazione anteriore, portata in pista dal suo costruttore Harry A. Miller. Nella foto, una vettura del 1937 con motore di 3500 cc. Tipici i due carburatori Elmira sporgenti dalla carrozzeria.



LANCIA APRILIA SPORT 1350 - 1938

L'ultimo capolavoro di Vincenzo Lancia, l'Aprilia, è una delle vetture più emblematiche del suo tempo. La prima versione, presentata al Salone di Parigi del 1936, aveva motore a V stretto di 1350 cc, portato poi a 1500 cc con la seconda serie del 1939. Ponte posteriore De Dion con cambio a 4 marce in blocco con il differenziale e freni sistemati all'uscita del differenziale stesso, carrozzeria a scocca portante sulla quale vennero realizzate anche parecchie "fuoriserie" sportive, come lo spider della foto. Velocità massima 140 km/h.



ALFA ROMEO 6 C 2500 SS TOURING. - 1940

La 2500 6 C nasce nel 1939 nella duplice veste di lussuosa Gran Turismo e di sportiva di alte prestazioni. Questa berlina SS con motore a tre carburatori ha una aerodinamica carrozzeria Touring Superleggera ancora ispirata a quella della precedente 2300. Motore sei cilindri in linea, cambio a 4 marce, sospensioni a ruote indipendenti con barre di torsione posteriori, potenza 110 CV, velocità 180 km/h. I finestrini laterali sono in plexiglas per ridurre ulteriormente la massa della vettura.



ALFA ROMEO 6 C 2500 SS CORSA TOURING - 1940

Per la Mille Miglia del 1940 (svoltasi su un circuito chiuso - Brescia, Cremona, Mantova - per via dell'imminente conflitto) l'Alfa Romeo preparò una particolare versione Corsa della 2500 SS con potenza elevata a 125 CV a 4800 giri e carrozzerie Touring berlinetta e spider (nella foto). Le macchine si classificarono al 2°, 4°, 7° e 8° posto assoluti.



MASERATI 1500 ZAGATO - 1946

Berlinetta G.T. con motore sei cilindri di 1500 cc e carrozzeria Zagato. Tipici della carrozzeria milanese i vetri curvi e prolungati verso l'alto (realizzati però in plexiglas) per aumentare la "panoramicità" della vettura. Il parabrezza, poi, è in due parti, essendo al tempo ancora difficoltoso fabbricare cristalli curvi



d'EPOCA

VERITAS-BMW RS - 1947

La Veritas era una piccola Casa artigianale nata nel 1946 per costruire auto sportive utilizzando motori BMW della fine anni Trenta. Questo modello con motore di 2000 cc e costruito in pochissimi esemplari ha partecipato ad alcune gare tra la fine degli anni Quaranta e i primi anni Cinquanta. Velocità massima 190 km/h circa.



MINARDI MG 75 - 1949

Una delle prime realizzazioni, risalente al 1949, della piccola e battagliera fabbrica romagnola, fino a non molto tempo addietro presente direttamente in Formula 1. Il motore, derivato da quello della Ferrari 125 del 1948, è un sei cilindri bialbero (unica realizzazione al mondo sotto i 1000 cc) da 55 CV a 7000 giri.



BANDINI 750 SPORT - 1957

Negli anni del dopoguerra il forlivese Ilario Bandini si fece una ottima fama come costruttore di piccole vetture per la categoria Sport, classe 750 cc. Incontreremo più avanti altre sue interessanti realizzazioni.



ALFA ROMEO 159 "ALFETTA" - 1951

Nata nel 1951 come erede della 158 per le gare di Formula 1, l'Alfetta è senz'altro una delle più famose macchine da competizione di tutti i tempi. Con quattro vittorie su sette gare, nel 1951 vinse il Campionato mondiale con Fangio, dopo essersi battuta strenuamente con le Ferrari di Gonzales e di Ascari. Motore otto cilindri in linea di 1479 cc sovralimentato con due compressori in serie, 425 CV a 9300 giri, velocità 305 km/h.

SPECIFICAZIONI TECNICHE	
Modello	Ferrari 166 F2
Anno	1951
Categoria	Formula 2
Motori	12 cilindri
Potenza	160 CV a 7000 giri
Velocità massima	235 km/h
Consumo	100 km/l
Prezzo	1.500.000.000
Chassis	monoblocco in tubi ellittici
Sospensioni	anteriore a ruote indipendenti
Ponte	posteriore De Dion
Massa	550 kg



FERRARI 166 - F2 - 1951

Vettura creata nel 1951 per le gare di Formula 2. Motore di 2000 cc a 12 cilindri, potenza 160 CV a 7000 giri, ponte posteriore De Dion, telaio monoblocco in tubi ellittici, sospensione anteriore a ruote indipendenti, massa 550 kg, velocità 235 km/h.



Sto
ital



JAGUAR C-TYPE 1953

La C-Type - nella foto - e la D-Type sono state fra le maggiori protagoniste delle gare della categoria Sport nei primi anni Cinquanta, segnatamente della 24 Ore di Le Mans, gara alla quale la Casa inglese annetteva grande importanza e che vinse nel 1951, '53, '55, '56 e '57. Motore sei cilindri di 3800 cc, potenza 230 CV a 5800 giri.



BANDINI 750 SILURO SPORT - 1953
La piccola Siluro Sport, costruita nei primi anni Cinquanta dalla forlivese Bandini, è stata una delle migliori della sua categoria e una delle più eleganti, con la sua carrozzeria aerodinamica in lega leggera. Esempio del 1953.



MERCEDES 300 SL - 1955

Senz'altro una delle più celebri Gran Turismo degli anni Cinquanta, la Mercedes 300 SL suscitò a suo tempo notevole scalpore per l'originale ed esclusivo sistema di apertura delle portiere "ad ali di gabbiano" incernierate alla sommità del tetto; questo per consentire la realizzazione di bancali laterali di notevole spessore che assicuravano una grande rigidità alla scocca. Motore sei cilindri di 3000 cc. La versione da competizione 300SLR fu vittoriosa in parecchie importanti gare.



MASERATI A 6GCS - 1955

Nella lunga sigla di questa vettura, A sta per inizio della serie, 6 per il numero dei cilindri, G per ghisa, il materiale usato per il monoblocco, C per Competizione e S per Sport. Realizzata nel 1947 ebbe una carriera piuttosto lunga per una macchina da corsa. Ne venne ricavata anche una versione A 6GCSM (Monoposto) di Formula 2. Cilindrata 1978 cc, potenza 130 CV a 6000 giri.





FERRARI 750 MONZA - 1955

La 750 Monza, con motore quattro cilindri di 3000 cc e carrozzeria della modenese Scaglietti, è una fra le più famose e blasonate Ferrari allestite per le gare della Formula Sport.



MASERATI A 6GCS ZAGATO - 1955

Versione berlina della A6GCS, con carrozzeria Zagato.
Il motore è sempre un sei cilindri di 1978 cc da 130 CV
a 6000 giri.



FERRARI 250 G.T. "TOUR DE FRANCE" - 1956
La 250 G.T. è la prima Gran Turismo uscita dalle Officine Ferrari; impiegata in moltissime gare della categoria, riportò un numero considerevole di vittorie. Motore 12 cilindri bialbero a V di 60°, potenza 280 CV a 7000 giri, cambio a 4 marce, telaio monoblocco in tubi di acciaio, carrozzeria Scaglietti su disegno Pininfarina.



FERRARI 500 TR - 1956
Barchetta Sport del 1956 con motore 4 cilindri bialbero di 2000 cc e carrozzeria Scaglietti.



MASERATI 200 SI - 1956

Costruita in 26 esemplari, 11 dei quali sopravvissuti, la Maserati 200 SI ha un motore di 2000 cc che sviluppa 220 CV; la velocità massima è di 230 km/h e la massa è di 700 kg.



MASERATI 200 SI - 1957

Un altro esemplare di Maserati 200 SI, in questo caso del 1957; le caratteristiche generali sono praticamente le medesime della vettura vista in precedenza.



PORSCHE 500 RS - 1955

La Porsche 550 RS, progettata appositamente per le gare su strada, è entrata da tempo nel novero delle vetture mitiche. Fra le sue tante vittorie ricorderemo quelle alla Mille Miglia, alla Targa Florio, alla 24 Ore di Le Mans e alla Carrera Messicana. Motore quattro cilindri boxer di 1500 cc raffreddato ad aria, velocità 180 km/h. Esempio del 1954.



MASERATI 2000 MONOFARO - 1958

Spider della Categoria Gran Turismo con motore sei cilindri di 2000 cc, dalla particolare carrozzeria caratterizzata dalla linea molto slanciata dei parafanghi anteriori e dalla presenza di un faro centrale dietro la griglia del radiatore che le è valso l'appellativo di "monofaro" anche se, in realtà, i fari sono tre.

A 5-12
SETT
24 ORE
MONDO
LANO

Auto'Epoca

Auto'Epoca Auto

Auto'Epoca

CRAME
Club Romagnolo
Auto Moto di Epoca





BANDINI FORMULA JUNIOR - 1957

La forlivese Bandini si è cimentata brillantemente anche nella Formula Junior, destinata alle giovani leve dell'automobilismo da competizione; le vetture monoposto a ruote scoperte, come quelle delle formule superiori, erano dotate di motore della cilindrata di 1100 cc, così da sfruttare anche propulsori facilmente reperibili sul mercato.



OSCA 372 F2S - 1957

Creata a Bologna dai fratelli Maserati dopo il loro distacco dalla Casa di famiglia, la OSCA è stata per molto tempo una presenza importante nel campo delle corse automobilistiche. L'esemplare della foto, risalente al 1957, ha un motore quattro cilindri di 1500 cc.



MASERATI ELDORADO 4800 1957

Vettura allestita per la 500 Miglia di Indianapolis e la 500 Miglia di Monza, e sponsorizzata dalla Eldorado. Il pilota designato era Stirling Moss, che in quel tempo correva con la Maserati anche nelle gare di resistenza, come la 24 Ore di Le Mans e la Mille Miglia. Motore a otto cilindri di 4800 cc.





STANGUELLINI DELFINO FORMULA JUNIOR - 1960

Piccola, agguerrita fabbrica artigianale di vetture da competizione, la Stanguellini di Modena seppe crearsi una ottima fama, specie negli anni Cinquanta e Sessanta. Nella foto, una sua realizzazione per la categoria Junior con motori fino a 1100 cc: la Delfino - ovviamente dalla sagoma del musetto - del 1960. Dietro, un biellela stilizzata, simbolo dell'omonimo Circolo Modenese.



MASERATI 250 F - 1960

La 250 F, una delle più ammirate monoposto a motore anteriore della storia delle corse, è particolarmente legata alle gesta di Manuel Fangio e di Stirling Moss. Terminata nel 1957 la stagione dei Gran Premi di Formula 1, la vettura, opportunamente modificata, venne impiegata ancora per qualche anno in gare di altre Formule. Nella foto, versione del 1960 con motore dodici cilindri di 3000 cc.



ABARTH 2000 4 FARI - 1968

Vettura Categoria Gran Turismo del celebre costruttore-elaboratore austriaco ma operante a Torino, realizzata nel 1968 con motore posteriore di 2000 cc. Deve il suo nome all'adozione di quattro fari.



B.R.M. FORMULA 1 - 1968
Vettura monoposto di Formula 1 del 1968, con motore
dodici cilindri di 3000 cc.



VITTORINA SAMBRI, su Moto Borgo
una delle prime donne a guidare una impegnativa motocicletta



TAZIO NUVOLARI
su Moto Borgo bicilindrica 500 cc.



Gennaro Biguzzi, il più famoso pilota cesenate
degli anni '20, su Calthorpe 350 c.c.

UMBERTO FARAGLIA
su Harley Davidson 8 valvole



MARIO COLOMBO, un fedelissimo della marca di Tradate,
qui ritratto al circuito di Montecatini



DARIO AMBROSINI

Il grande cesenate era nato per correre ma non ne ebbe il tempo



Giuseppe Gilera, fu anche un buon pilota su moto Bucher,
prima di diventare costruttore



Dorino Serafini, il ciclope della moto, qui impegnato
con la poderosa Bianchi bialbero

CARLO BANDIROLA
in azione sulla possente MV Agust



Francesco Lama, "la freccia di Faenza"
su Velocetta 350 KTT.



TONINO BENELLI, il Girardengo della motocicletta,
dietro, imbrocciato, Carlo Baschieri



GINO CAVANNA, il bizzarro recordman di Piacenza,
qui ritratto in cravatta fra i meccanici

AMILCARE MORETTI, corsa con la Garelli,
con la Bianchi e con la Moto Guzzi 2 cilindri



OMOBONO TENNI, "il diavolo nero"
qui impegnato con la bicilindrica di Mandello al circuito di Luino



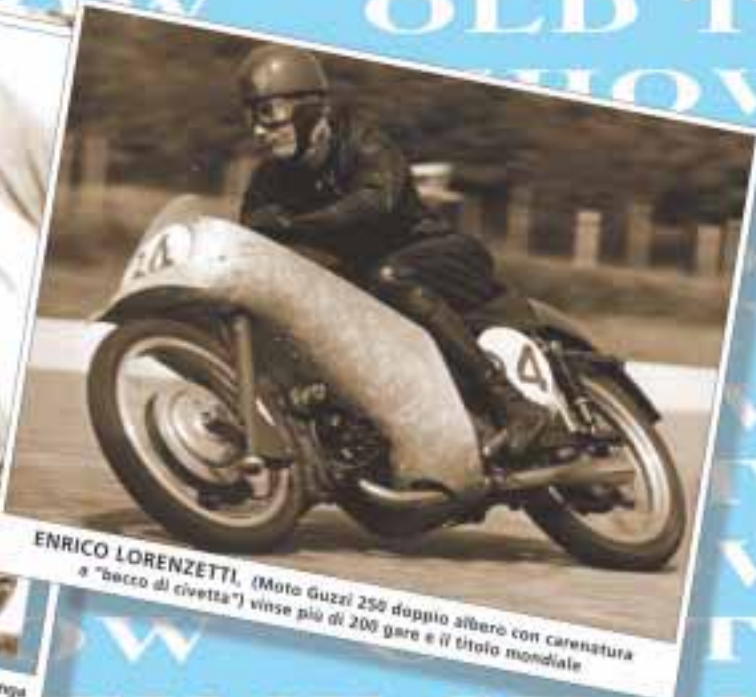
UMBERTO MASETTI, genio e sregolatezza sulle
due ruote, campione del mondo su Gilera ed MV



GUGLIELMO SANDRI, il campione dandy,
corse con tutti senza legarsi a nessuno



FERDINANDO BALZAROTTI, collaudò il Gambalunga
e trovò sulla sua strada assi come Ombono Tenni



ENRICO LORENZETTI, (Moto Guzzi 250 doppio albero con carenatura
a "becco di civetta") vinse più di 200 gare e il titolo mondiale



Lo staff tecnico GUZZI, cui si devono le prestigiose creazioni degli anni '50, dalle monocilindriche alla favolosa Otto cilindri:

- da sinistra,
l'ingegnere **GIULIO CESARE CARCANO**
ENRICO CANTONI
UMBERTO TODERO



Ken Kavanagh - Fergus Anderson
Marta Thoren (attrice)
Bruno Ruffo - Alano



Staff Gilera, 27 giugno 1953, Gran Premio d'Olanda ad Assen.

Una splendida foto di gruppo scattata prima della gara: in seconda fila si riconoscono, da sinistra, il progettista ingegnere SANDRO COLOMBO, GEOFFREY DUKE, il meccanico CARLUCCIO CAZZANIGA, il direttore sportivo ingegnere PIERO TARUFFI, GIUSEPPE COLNAGO, il tecnico VILLA della Catene Regina Extra, ALFREDO MILANI, il commendatore GIUSEPPE GILERA, il "patron" di Colnago ALDO GUASCHINO, UMBERTO MASETTI e il ragioniere PIERINO BERNASCONI, cognato di Gilera e amministratore dell'azienda; accosciati i meccanici LUIGI COLOMBO, COSTANTE GALBUSERA, GIOVANNI FUMAGALLI (il notissimo "Giuvenela") ERNESTO TREMOLADA e LUIGI MEDA.



erson - Enrico Lorenzetti
e) - Duilio Agostini
Montanari (in sella)

BUCHER "VL" 331 cc - 1913

La Bucher, nata ai primi del Novecento e conosciuta anche come Bucher & Zeda, è stata una delle prime fabbriche italiane di motociclette. Con una Bucher fece le sue prime esperienze come preparatore e pilota Giuseppe Gilera che, fra l'altro, nel 1908 vinse con essa a tempo di record la gara in salita Como-Brunate, per molti decenni una classica fra le cronoscalate. L'esemplare raffigurato risale al 1912: motore a valvole laterali di 331 cc, accensione a magnete, lubrificazione a perdita con pompa manuale, trasmissione diretta a cinghia, gomme 26" x 2, forcella a tiranti oscillanti, velocità 80 km/h.



MOTOBORGO 500 cc - 1913

Creata nel 1906 dai fratelli Edmondo Michele, Alberto e Carlo Borgo, la Ditta torinese divenne in poco tempo una delle più apprezzate Case italiane e una delle più avanzate tecnicamente. Fra le sue priorità sono da ricordare i pistoni in alluminio, introdotti nel 1911. Con la Moto Borgo correrà anche la ferrarese Vittorina Sambri, probabilmente la prima "corridora" professionista italiana, che negli anni a cavallo della prima guerra mondiale seppe umiliare più volte i colleghi maschi. Esempio del 1913: motore monoalbero a valvole con trapposte di 500 cc con "polmoni" all'aspirazione e allo scarico, accensione a magnete Bosch, trasmissione diretta a cinghia con cambio graduale a puleggia espansibile, gomme 26" x 2, forcella a biscottini inferiori.



MOTOBORGO 500 cc SPORT - 1923

Nel 1923 la Motoborgo costruì questo raffinato modello con motore bicilindrico a V di 500 cc a valvole in testa a bagno d'olio, lubrificazione meccanica e manuale, cambio in blocco a due marce, trasmissione a catena, telaio abbassato e forcella a biscottini oscillanti con quattro molle, freno posteriore a cerchietto, 20 CV a 5500 giri, 120 km/h. Tipici il serbatoio della benzina e quello sovrapposto per l'olio. La produzione motociclistica ebbe termine nel 1926, quando la Borgo si dedicò esclusivamente alla fabbricazione dei pistoni.



MOTO GARELLI 350 cc "CREMONA" - 1925

Ideata negli anni della prima guerra mondiale, la Garelli 350 con motore a due tempi a cilindro sdoppiato dominò nei primi anni Venti le gare della sua classe: memorabile l'affermazione al G.P. di Francia del 1922 con tre macchine ai primi tre posti con Erminio Visioli, Ernesto Gnesa e Ottorino Dall'Oglio. Altri suoi famosi piloti, Tazio Nuvolari, Amilcare Moretti e Antonio Sbatz, che conquistò ben 138 record mondiali. Nella foto il modello Cremona del 1925, con carburatore Zenith doppio corpo, accensione a magnete MEA, cambio in blocco a due marce, un freno posteriore a doppio comando, gomme 26" x 2 1/2, velocità 120 km/h.



HARLEY-DAVIDSON OTTO VALVOLE 1000 cc - 1924

L'Harley-Davidson bicilindrica 1000 "otto valvole" nacque nel 1916 dalla collaborazione di due famosi tecnici del tempo, Bill Ottaway e Harry Ricardo, quale risposta alla rivale Indian, anch'essa bicilindrica a otto valvole. Pare che ne siano stati costruiti una dozzina di esemplari in tutto. Questa è la versione del 1924: tre esemplari furono importati in Italia dalla concessionaria Orlandi, Landucci & Lupori di Lucca e affidati ai migliori piloti del momento, come Damiano Rogai, Umberto Faraglia, Domenico ed Oreste Malvisi, Edoardo Winkler, Luigi Arcangeli, Miro Maffei, Terzo Bandini, Biagio Nazzaro, Amedeo Ruggeri, Celeste Cantarini, Pietro Bordino, Erminio Visioli. Cambio a tre marce, gomme 28" x 3, potenza 30 CV, velocità 165 km/h.





FRERA 350 cc "2V SS" - 1925

La Frera è stata la più importante fabbrica italiana di motociclette, per volume di produzione e per diffusione, negli anni precedenti la prima guerra mondiale (durante la quale sarà la maggior fornitrice del nostro esercito) e fino alla metà degli anni Venti; fino a quando, cioè, la Moto Guzzi si avvierà a dominare il mercato. Tecnicamente molto interessante, fra le altre, la 500 da competizione del 1923 con motore a quattro valvole in testa. La moto illustrata è il modello "2V SS" del 1925 con due valvole in testa ad aste e bilancieri, accensione a magnete Bosch, lubrificazione a perdita con pompa meccanica e manuale, cambio a tre marce, gomme 27" x 2,75, freni a cerchietto a entrambe le ruote, forcella a parallelo-gramma.



CALTHORPE "VT" 350 cc - 1926

Nata nel 1909 e prodotta da George Hands a Birmingham, negli anni Venti la Calthorpe conobbe una buona diffusione anche in Italia e particolarmente in Romagna, grazie al concessionario di Riccione, Del Bianco, e alle gesta del pilota cesenate Gennaro Biguzzi. I modelli della Casa si distinsero sempre per l'aspetto elegante e più moderno rispetto alla gran parte della concorrenza. Accensione a magnete BTH, lubrificazione con pompa meccanica e olio contenuto in uno scomparto del serbatoio benzina, cambio Burman a tre marce, gomme 26" x 2 1/2.



MOTO GUZZI 250 TT - 1927

La 250 con distribuzione monoalbero in testa è la progenitrice della lunga e fortunata serie di moto da corsa da un quarto di litro prodotte dalla Moto Guzzi e terminata nel 1952 con il Gambalughino. Apparsa nel 1926, sbalordirà tutti vincendo al Circuito del Lario con Ugo Prini e aggiudicandosi nel contempo il secondo posto assoluto alle spalle della Quattro Valvole di Gherzi, mentre al successivo G.P. delle Nazioni a Monza Prini e Gherzi arriveranno nell'ordine, a oltre 126 km/h di media, separati da un solo quinto di secondo e lasciando il primo degli avversari a ben 24 minuti! Nel 1927 venne posta in vendita nella versione "TT" - nella foto - praticamente simile alla macchina ufficiale dell'anno prima; tra le poche varianti, una nuova forcella di costruzione Guzzi nonché la presenza del silenziatore e del pedale per la messa in moto. Venivano dichiarati 15 CV a 6000 giri e una velocità di 118 km/h; il prezzo era di 7200 lire; a richiesta, con un supplemento di 725 lire era possibile ottenere l'impianto elettrico di illuminazione. Accensione a magnete Bosch, lubrificazione a recupero, cambio a tre marce, gomme 27" x 2.75.



SUNBEAM "TT 90" 500 cc - 1927

Antica fabbrica di pentole, lucide come un "raggio di sole", la Sunbeam iniziò a costruire moto nel 1912 a Wolverhampton e divenne ben presto famosa per i suoi successi sportivi nelle classi 350 e 500. Venne impiegata anche da parecchi piloti italiani di fama, come Ernesto Vailati, Luigi Arcangeli, Mario Colombo e, particolarmente, Achille Varzi. Rimarchevoli, oltre alle vittorie al T.T. inglese, quelle al nostro Circuito del Lario, a Monza e ai Campionati italiani. Nella foto, il modello "TT 90" di 500 cc a valvole in testa del 1927, con carburatore Amal, magnete ML, lubrificazione a recupero più pompa manuale, cambio a tre marce, forcella Webbs, gomme 2.75-21", potenza 26 CV, velocità 170 km/h.



MOTO GUZZI 250 SS - 1930

Nel 1928 alla 250 TT venne poi affiancata la versione SS (Super Sport), più spinta e destinata a un più specifico impiego agonistico. Con alcune modifiche nella messa a punto e con il montaggio di una testa in bronzo anziché in ghisa, il motore era arrivato a fornire 18 CV a 6200 giri, con un incremento della velocità fino a 125 km/h. Vistosa innovazione, poi, il montaggio di un grosso serbatoio dell'olio, della capacità di 5 litri, sopra quello della benzina. La parte ciclistica era rimasta praticamente immutata; era stata tolta la pedivella per l'avviamento. Venne messa in listino a 7900 lire, scese poi a 7250 quando, nel 1930, si tornò alla testa in ghisa. Caratteristiche generali identiche alla 250 TT. Mentre la TT rimase in catalogo fino alla fine del 1930, la SS vi figurò fino al 1933. Complessivamente, le due versioni vennero costruite in 377 unità.





G. D. 125 CORSA - 1927

Fondata a Bologna nel 1923 da Ghirardi e Dall'Oglio, la G.D. diventò nota in breve tempo per le sue brillanti bicimotore che colsero numerose affermazioni nelle gare della sua categoria. Fra l'altro, la G.D. sarà la moto con la quale il grande Omobono Tenni, futuro asso della Moto Guzzi, inizierà la sua strepitosa carriera, vincendo il Circuito della Postumia di Treviso il 30 marzo 1924. Esemplare del 1927; carburatore Cozette, accensione a magnete Bosch, cambio a due marce, freni a cerchietto, gomme 26" x 1 3/4 x 2.



MOTO GUZZI 500 QUATTRO CILINDRI SOVRALIMENTATA - 1930

Alla fine degli anni Venti la gloriosa Quattro valvole - che incontreremo più avanti - stentava ormai a tenere il passo delle nuove creazioni inglesi e soprattutto delle prime motociclette sovralimentate. Carlo Guzzi pensò quindi di rimpiazzarla con una nuova macchina, anch'essa sovralimentata e con motore a quattro cilindri. Invero, si trattò di un mezzo dalle caratteristiche contraddittorie, che alla modernità del plurifrazionamento e del compressore univa una distribuzione ad aste e bilancieri, un cambio a sole tre marce e per di più comandato a mano, e un telaio rigido. Ne risultò una moto potente e veloce (oltre 45 CV e 175 km/h) ma dalla tenuta di strada e dalla guida decisamente problematica, per cui dopo qualche collaudo venne accantonata. L'esemplare illustrato è l'unico esistente.



SUNBEAM "90" - 500 cc - 1930

Versione successiva della "90" che abbiamo incontrato in precedenza. Oltre a modifiche di dettaglio del motore che hanno portato a un aumento delle prestazioni, vanta l'adozione del serbatoio "a sella", che ne ha reso l'aspetto molto più moderno e ne ha migliorato l'assetto di guida, consentendo una posizione più abbassata. Distribuzione ad aste e bilancieri, accensione a magnete, lubrificazione con pompa meccanica e pompa manuale per gli organi della distribuzione, cambio a tre marce, gomme 3.00-20.



BENELLI 175 BIALBERO

Dopo alcuni modelli utilitari, verso la metà degli anni Venti la Benelli presentò una motoleggera decisamente all'avanguardia e che ben presto si rivelò la migliore 175 da corsa in circolazione. Era contraddistinta da una distribuzione monoalbero in testa azionata da cascata di ingranaggi, soluzione che la Casa pesarese conserverà per tutti i suoi modelli fino alla seconda guerra mondiale. Nel 1930 apparve la versione bialbero che fino al 1934 - quando verrà abolita la classe 175 - si affermò in tutte le più importanti manifestazioni, come il Circuito del Lario, il G. P. delle Nazioni, i Campionati italiani, nonché i G.P. di Svizzera, Francia, Belgio e Olanda. Con Raffaele Alberti conquistò il record mondiale del Km lanciato, a quasi 182 km/h. Fra i suoi piloti si annoverarono anche Tonino Benelli, Dorino Serafini, Amilcare Rossetti, Carlo Baschieri. Accensione a magnete, cambio a 4 marce, 14 CV a 9000 giri, 140 km/h.



MOTO GUZZI 500 4V SS "QUATTRO VALVOLE" - 1932

La 4V SS è la prima vera Gran Premio di Mandello, per la quale Carlo Guzzi rispolverò la distribuzione monoalbero in testa azionato da alberello e coppie coniche con quattro valvole, già applicata al prototipo G.P. del 1921. La Quattro valvole conquistò, fra l'altro, il Primo Campionato d'Europa nel 1924 con Guido Mentasti. L'esemplare illustrato, risalente al 1932 e con due carburatori, è appartenuto al campione forlivese Terzo Bandini che l'aveva avuto in regalo dalla Casa per meriti sportivi. Bandini era amico personale di Guzzi, che lo interpellava per averne consigli e indicazioni tecniche. Accensione a magnete Bosch, cambio a tre marce, gomme 2.75-21" davanti e 3.00-20" dietro, potenza 32 CV a 6000 giri, velocità 175 km/h.



RUDGE 500 T.T. REPLICA - 1933

Motocicletta inglese famosissima per le sue originali e spesso moderne soluzioni, questo modello, posto in vendita dopo le strepitose vittorie a ripetizione al T.T. inglese come "replica" della versione ufficiale, ha una testa in bronzo con quattro valvole, due parallele per l'aspirazione e due radiali per lo scarico, azionate da aste e bilancieri. Nei primi anni Trenta le Rudge ebbero una grande notorietà in Italia anche per il fatto che erano state adottate dalla Scuderia di Enzo Ferrari. Fra i suoi piloti si annoverano, fra gli altri, il grande Giordano Aldrighetti e Terzo Bandini. Accensione a magnete, cambio a tre marce, gomme 27" x 2.75.



VELOCETTE 350 KTT - MKV - 1934

Per un quarto di secolo l'inglese Velocette KTT è stata la 350 da corsa per antonomasia e una delle più progredite: è stata fra le prime ad adottare la distribuzione in testa, la prima, nel 1929, a montare il cambio a pedale con preselettore e la prima ad applicare, nel 1938, la sospensione posteriore a forcellone oscillante ed elementi teleidraulici ai lati della ruota che nel dopoguerra diventerà di impiego pressoché universale. Al suo attivo innumerevoli vittorie, comprese sette al T.T. inglese nonché i Campionati d'Europa del 1938-'39 con Ted Mellors e il Campionato del mondo nel 1949 e '50 con Freddie Frith e Bob Foster. Altri suoi famosi piloti, Alec Bennet, Tyrell-Smith, Stanley Woods. Nella foto la versione del 1934, con distribuzione monoalbero a coppie coniche, cambio a 4 marce, gomme 2.75-21" davanti e 3.00-19" dietro, potenza 30 CV, velocità 170 km/h.



NORTON 500 INTERNATIONAL - 1936

"The Unapproachable", l'Inavvicinabile. Questo lo slogan della Norton, nata nel 1902 e vincitrice di un grandissimo numero di gare, fra le quali spiccano i 34 successi al T.T. inglese, per molti anni la più importante e celebre corsa del mondo. La fama della Norton è legata, particolarmente, ai modelli con distribuzione monoalbero in testa derivati dal propulsore disegnato nel 1927 da Walter Moore e perfezionato da Joe Craig e Arthur Carrol. Fra i suoi piloti, Alec Bennet, Stanley Woods, Freddy Frith, Daniell, Bell, Duke, Amm, Graham, McIntyre, Hartle, Read, Redman e tanti altri. Nella foto, il modello International nella versione del 1936, allestito per i piloti privati ma usato anche come velocissima gran turismo. Cambio a quattro marce, gomme 3.00-21" davanti e 3.50-20" dietro.



MOTO GUZZI 500 BICILINDRICA - 1937

Ideata nel 1933 da Carlo Guzzi mediante l'unione di due cilindri della 250 monoalbero, la 500 Bicilindrica è stata, col suo originale motore a V di 120°, la protagonista di quasi un ventennio di gare, nel quale - affidata ai migliori piloti della Casa - seppe cogliere moltissime vittorie di prestigio. Fra queste, le ultime tre edizioni (1934-'35-'36) della Milano-Napoli con Tenni e Bandini, la prima Milano-Taranto nel 1937 con Sandri, e con Bandini nella categoria sidecar, e i campionati italiani nel 1934, '35 e '47 con Tenni, nel 1937 con Sandri, nel 1948 con Bertacchini e nel 1949 con Lorenzetti. La più fulgida perla del suo albo d'oro è comunque la vittoria al T.T. inglese del 1935 con Stanley Woods. Nelle foto la versione del 1937 con telaio molleggiato e ancora il freno anteriore monocamma. Potenza (con miscele binarie) 45 CV a 7600 giri, due carburatori da 35 mm, cambio a 4 marce, gomme 3.00-21 davanti e 3.50-19 dietro, velocità 190 km/h.





GILERA RONDINE 500 QUATTRO CILINDRI SOVRALIMENTATA - 1939

La Gilera quattro cilindri sovralimentata nasce ufficialmente nel 1937, ma la sua genesi risale a più di dieci anni prima, quando, nel 1926, due ingegneri romani, Carlo Gianini e Piero Remondino progettano per la Opra una quattro cilindri. Potenziata con il compressore, nel 1934 La Opra evolve nella Rondine della CNA, che condotta dall'ing. Piero Taruffi vincerà parechie importanti gare e posterà il record assoluto di velocità a quasi 245 km/h. Allo scioglimento della CNA la moto viene acquisita dalla Gilera e, migliorata e ulteriormente potenziata, ritorna la più potente e veloce mezzo litro dell'immediato anteguerra. Fra i suoi allori sono da ricordare il G.P. delle Nazioni, la Milano-Taranto del 1938, il Campionato d'Europa del 1939 con Dorino Serafini, il record assoluto a oltre 274 km/h e quello dell'ora a oltre 205 km/h. Altri grandi piloti della moto furono Giordano Aldrighetti, Silvio Vailati, Francesco Lama. Carburatore Weber e compressore Roots, magneti Vertex, cambio a 4 marce, ruote da 21", potenza 85 CV.



GILERA
Motore
Reflett
Alleg
Cilindr
Rogger
Velocità
Distrib
Carroz
Trasmiss
Compre
Aliment
Albero
Accensio
Pompa
Talora
Sospens
Sospens
Freni
Protezz

BENELLI 250 SPORT MONOTUBO - 1940

Dopo la pratica sparizione della classe 175, conseguente al cambiamento delle disposizioni legislative che l'avevano favorita per diversi anni, dalla motoleggera Benelli nascerà una nuova 250, altrettanto se non più brillante, allestita nelle canoniche versioni Turismo e Sport, pensata, quest'ultima, anche in vista della partecipazione alle gare della categoria Gentlemen, riservata ai piloti dilettanti con moto di serie. Grazie al suo motore che aveva conservato la distribuzione monoalbero in testa, la quarto di litro pesarese si rivelerà una delle migliori macchine disponibili per queste competizioni, nelle quali saprà cogliere parecchi prestigiosi successi, particolarmente nella versione Monotubo. Carburatore Dell'Orto, accensione a magnete, cambio a 4 marce, ruote da 21", velocità 135 km/h. Dalla Monotubo deriverà la versione con distribuzione bialbero, riservata ai piloti della Casa, che incontreremo più avanti.



BIANCHI 500 BIALBERO

Erede della famosa 350 bialbero degli anni Venti legata alle gesta di Tazio Nuvolari, la Bianchi 500 bialbero è stata una delle più brillanti monocilindriche degli anni Trenta e saprà assicurare alla Casa milanese parecchie vittorie di prestigio, a cominciare da quella al Raid Nord-Sud Milano-Napoli del 1934 con Aldo Pigorini: Fra gli altri suoi piloti vi saranno Dorino Serafini, Guido Cerato, Carlo Fumagalli e un giovanissimo Alberto Ascari. Nella foto la versione del 1937 con telaio molleggiato e rinforzato, motore con un solo tubo di scari-co, accensione a magnete Bosch, cambio a quattro marce, freni a tamburo centrale in lega leggera, gomme 2.75-21" davanti e 3.25-20" dietro, potenza 33 CV a 7000 giri, velocità 180 km/h.





MOTO GUZZI 500 GAMBALUNGA - 1946

Creato nel 1946 partendo dal Dondolino, il Gambalunga è la prima Guzzi da corsa nuova del dopoguerra e anche, sotto il profilo delle prestazioni, l'estrema evoluzione del monocilindrico originale di Carlo Guzzi. Il nome deriva dall'aver misure geometriche "lunghe" (84 x 90 mm) anziché le classiche 88 x 82 mm di Mandello. Nuove, poi, la carrozzeria e la cella teleidraulica a biscottini inferiori oscillanti, ideata dall'ing. Giulio Cesare Carcano. Negli anni successivi subirà diversi aggiornamenti al telaio e al motore; resterà praticamente sempre riservato ai piloti ufficiali, in particolar modo a Enrico Lorenzetti, Ferdinando Balzarotti e Luigi Ruggeri. Nella foto, la prima versione: motore e freni in electron, cambio a 4 marce, telaio in acciaio e leghe leggere, gomme 2.75-21" davanti e 3.00-21" dietro, peso 125 kg, potenza 35 CV a 5800 giri, velocità 180 km/h.



C. M. 350 MONOALBERO CORSA - 1948

La C.M., fondata nel 1930 da Mario Cavedagni e Oreste Drusiani, era una delle migliori realtà del sempre prolifico vivaio bolognese. Dopo aver debuttato con una 175 a valvole in testa e cambio a tre marce, la C.M. arricchì il proprio catalogo con alcuni modelli di 250 e 500 cc con distribuzione monoalbero in testa e con una 350 ad aste e bilancieri. Nel dopoguerra presentò una motoleggera di 125 cc a due tempi ma non trascurò le moto di maggior cilindrata: allestì così la Gheppio con motore monoalbero in testa di 250 cc nonché la Rampichino di 250 cc, la Sparviero e la Grifone di 500 cc ad aste e bilancieri. Nel 1948 presentò poi una bella moto da competizione di 350 cc con motore monoalbero in testa azionato da catena, accensione a magnete, cambio a 4 marce, ruote da 21" davanti e 19" dietro e sospensione posteriore a forcellone oscillante di schema originale. Verrà costruita in pochissimi esemplari; quello illustrato è probabilmente l'unico sopravvissuto.



MOTO GUZZI 250 GAMBALUNGHINO - 1949

Pur con un motore ancora competitivo, nel dopoguerra l'Albatros 250 cominciò a denunciare una parte ciclistica ormai superata. Il suo successore nacque singolarmente non nel reparto corse di Mandello ma nell'officina privata di Enrico Lorenzetti, che pensò di riparare il suo Albatros personale danneggiatosi in un incidente stradale (il rimorchietto sul quale era caricato si staccò improvvisamente dalla vettura alla quale era agganciato) con alcune parti del Gambalunga e precisamente la forcella, il freno anteriore, i serbatoi della benzina e dell'olio, i parafranghi e la carenatura sotto il carter motore. Nascerà così il "piccolo Gambalunga", cioè il Gambalungino che, diventato macchina ufficiale, per un altro lustro sarà praticamente il dominatore della classe. Nella foto la versione 1949, che vinse il primo campionato mondiale con Bruno Ruffo. Carburatore da 35 mm specialmente costruito dalla Dell'Orto per la Guzzi, accensione a magnete, cambio a 4 marce, gomme 3.00-21, potenza 25 CV a 8000 giri, velocità 170 km/h. Negli anni successivi verrà continuamente migliorato con un nuovo telaio, cambio a cinque marce, ruote di minor diametro, eccetera.



BENELLI 250 BIALBERO "AMBROSINI" - 1950

Come abbiamo già accennato, la Benelli 250 bialbero in testa apparve nel 1935, e dopo l'inevitabile periodo di "rodaggio" si dimostrò alla pari delle migliori avversarie del momento: ricorderemo il G.P. delle Nazioni del 1938 con tre macchine ai primi tre posti (Sopriani, Martelli e Rossetti) e soprattutto la vittoria al T.T. inglese del 1939, dove Ted Mellors staccò di oltre quattro minuti la DKW sovralimentata di Ewald Kluge. Dopo la parentesi bellica la Benelli 250 bialbero riapparve nel 1948 affidata al cesenate Dario Ambrosini, grandissimo pilota e tecnico completo. Dopo un 1949 iniziato in sordina e terminato alla grande con la vittoria al G.P. delle Nazioni, il 1950 segnò l'apogeo della carriera della moto e di Ambrosini che conquistarono il campionato del mondo dopo essersi affermati ai G.P. di Svizzera e delle Nazioni e al T.T. inglese, riallacciandosi così idealmente all'impresa di Mellors. Purtroppo, la tragica scomparsa ad Albi, nel 1952, di Ambrosini, segnerà anche la fine della carriera della moto. Nella foto, l'esemplare campione del mondo: carburatore Amal, magnete Bosch, cambio a 4 marce, gomme 2.75-21", 27 CV a 9000 giri, 175 km/h.



MONDIAL 125 BIALBERO RECORD - 1950

Progettata da Alfonso Drusiani e costruita dalla F.B. dei fratelli Boselli, la Mondial 125 bialbero apparve improvvisamente al G.P. delle Nazioni del 1948, sconvolgendo le acque della classe fin allora dominio delle due tempi. Nel successivo 1949 conquistò il primo Mondiale con Nello Pagani, successo ripetuto nel 1950 con Bruno Ruffo e nel 1951 con Carlo Ubbiali, e sempre vincendo tutte le gare nelle quali si articolavano i campionati. Nel frattempo, la Mondial si dedicò anche al settore dei record conquistando, alla fine del 1948 su un rettilineo nei pressi di Cremona, con una macchina in normale assetto da circuito, il primato sul km lanciato, pilota Gino Cavanna, a 130,104 km/h. L'impresa venne ripetuta l'anno seguente, questa volta su un tratto dell'autostrada Bruxelles-Ostenda e con una macchina completamente carenata, condotta sempre da Cavanna: la velocità raggiunta fu di 161,145 km/h sul km lanciato e di 161,517 km/h sul miglio lanciato. Nella foto, la macchina del 1949, sempre con motore bialbero; cambio a 4 marce, gomme 2.00-21, 14 CV a 9500 giri.



MOTO GUZZI 500 DONDOLINO - 1950

Derivato dal precedente modello Condor creato nel 1938 per le gare di gran fondo e della categoria Gentleman, il Dondolino, nato nel 1946, sarà per diversi anni la moto favorita da tanti corridori privati che la trovavano veloce e soprattutto robusta e affidabile; in non poche occasioni venne condotta anche dai piloti ufficiali, come Lorenzetti, Balzarotti e Guido Leoni. A riprova delle sue doti di resistenza si ricordano, fra l'altro, le vittorie assolute conquistate alla Milano-Taranto dal 1950 al 1953 con Leoni, Bruno Francisci e Duilio Agostini. Il nome gli fu affibbiato da un addetto della sala prove della Guzzi, sentiti i lamenti di un collaudatore riguardo la non eccelsa tenuta di strada della moto. Esempio del 1950: distribuzione ad aste e bilancieri, carburatore Dell'Orto da 35 mm, accensione a magnete, cambio a 4 marce, ruote da 21", peso 128 kg, potenza 33 CV a 5500 giri, velocità 170 km/h.



GILERA SATURNO 500 "SANREMO" - 1950

La Saturno è la Gilera 500 per antonomasia, ammirata e desiderata nel dopoguerra da moltissimi appassionati e adottata, nelle versioni da corsa, da parecchi corridori privati; venne impiegata in parecchie occasioni anche come macchina ufficiale, particolarmente nei circuiti misti. L'elenco dei piloti di nome che l'hanno guidata è considerevole: citeremo, fra i tanti, Pagani, Bandirola, Masetti, Liberati, Alfredo Milani, Valdinoci, Colnago, Forconi. Nella foto, la versione Sanremo del 1950 (con gruppo testa-cilindro della successiva Corsa del 1951), fra le più apprezzate. Il nome le deriva dal vittorioso esordio, nel 1947, sul circuito di Sanremo-Ospedaletti, conquistato da Bandirola seguito da Clemencigh, gara che poi vincerà consecutivamente per altri quattro anni. Distribuzione ad aste e bilancieri, accensione a magnete, cambio a 4 marce, forcella a parallelogramma in lamiera, sospensione posteriore "brevetto Gilera", ruote da 21" davanti e 20" dietro, potenza 35 CV a 6000 giri, velocità 180 km/h.



GILERA 500 SATURNO CORSA - PIUMA - 1954

Alla Saturno Sanremo seguirà nel 1952 la Corsa, comunemente conosciuta come Piuma per via del telaio alleggerito, che rappresenta l'ultima versione da competizione della mezzo litro di Arcore. Per lei valgono le medesime considerazioni fatte per la sua antenata, anche per quanto riguarda l'elenco dei piloti che se ne sono serviti. Degno di esse ricordato, poi, è che un esemplare approntato per le gare della categoria Macchine Sport Derivate dalla Serie vinse nel 1956 l'ultima edizione della Milano-Taranto (abolita, come tutte le corse su strada, dopo la tragedia alla Mille Miglia nel medesimo anno) con Piero Carissoni, alla media di 106,348 km/h. Esemplare del 1952; carburatore da 35 mm, accensione a magnete, cambio a 4 marce, gomme 3.00-19" davanti e 3.50-19" dietro, potenza 38 CV a 6000 giri, velocità massima 185 km/h.



MOTO GUZZI 500 BICILINDRICA - 1951

Ultima versione della famosa grand prix di Mandello, della quale abbiamo già incontrato quella dell'immediato anteguerra. Riapparsa nel 1946 con piccoli aggiornamenti (freno anteriore di grosso diametro e a doppia camma), per la stagione 1948 subirà un profondo rinnovamento alla parte ciclistica, con telaio costituito principalmente da un tubo superiore del diametro di 112 mm che fungeva anche da serbatoio dell'olio, forcella teleidraulica, forcellone posteriore monobraccio e molleggio teleidraulico sotto il motore. Altro aggiornamento nel 1950 con l'adozione della forcella tipo Gambalunga e di un serbatoio prolungato aerodinamicamente oltre la testa dello sterzo. Nel 1950 venne poi adottato un nuovo serbatoio sagomato anatomicamente; infine l'anno seguente si tornò agli ammortizzatori posteriori a compasso (nella foto). Potenza 48 CV a 8000 giri malgrado l'impiego obbligatorio della benzina a 72 ottani, cambio a 4 marce, ruote da 19", velocità massima 190 km/h.



MOTO GUZZI 250 BIALBERO - 1954

Gli studi per trasformare in bialbero il monocilindrico di 250 cc cominciarono nel 1954 con una testa a quattro valvole che però non diede buoni risultati. Esito assai migliore ebbe invece la soluzione a due valvole del 1953; allo stesso anno risale poi l'adozione di un lamierino in lamierino di electron con prolungamento frontale "a becco d'uccello", realizzata alla Galleria del Vento Nuovo anche il serbatoio a cassone, completato superiormente da una scatola di appoggio per il pilota. Nel 1954 il motore venne modificato con castello della distribuzione in blocco con la testa e nuovi carter, approntato nelle cilindrate di 350 e 500 cc. Ne vennero allestiti anche alcuni esemplari di 250 cc (nella foto) impiegati però raramente. Cambio a 5 marce, gomme 2.75-19" davanti e 3.00-19" dietro, potenza 28 CV a 8000 giri, velocità massima 200 km/h.



MOTO GUZZI 500 OTTO CILINDRI - 1957

La Guzzi 500 Otto cilindri a V - qui priva della carenatura "a campana" per mostrarne la struttura -del 1955-57 è senz'altro la più alta espressione della tecnica da competizione italiana, e non solo. Progettata dall'ing. Giulio Cesare Carcano, si vide per la prima volta alle prove del G.P. del Belgio del 1955. Nel 1957 vinse a Siracusa e a Imola nella Coppa d'Oro, e conquistò il record mondiale dei 10 km da fermo con Bill Lomas a 243,572 km/h. L'improvviso ritiro dalle corse, nell'autunno dello stesso anno, della Guzzi - contemporaneamente alla Gilera e alla Mondial - mise prematuramente fine alla sua carriera. Distribuzione bialbero a ingranaggi, otto carburatori Dell'Orto da 20 mm, accensione a spinterogeno, raffreddamento ad acqua, lubrificazione a carter secco, cambio a 4, 5 o 6 marce a seconda dei circuiti, ruote da 19" davanti e 20" dietro, 72 CV a 12.000 giri, 275 km/h.



GILERA 175 FORMULA 2 - 1957

Nel 1956-'57 la Gilera allestì due bicilindriche con distribuzione bialbero, entrambe progettate dal tecnico Franco Passoni: una di 125 cc per le competizioni della massima categoria e una di 175 cc - nella foto - per le gare della Formula 2, cioè per il Campionato Juniores e le gare di gran fondo. Mentre la 125 ottenne alcune importanti vittorie in Italia e all'estero, la 175 si classificò al terzo posto nel Campionato Juniores del 1957 e occupò il quinto, ottavo, nono e undicesimo posto al Motogiro del medesimo anno. Entrambe le macchine stabilirono poi parecchi record mondiali di velocità alla fine dello stesso 1957: il risultato migliore per la 175 furono i 100 km con partenza da fermo a 203,412 km/h di media. Il ritiro della Gilera dalle competizioni bloccò la carriera anche delle due bicilindriche. Potenza 23 CV a 11.200 giri, cambio a 5 marce, ruote da 18", velocità massima senza carenatura 170 km/h.



GILERA 500 QUATTRO CILINDRI - 1954

La versione "aspirata" e raffreddata ad aria della Gilera 500 quattro cilindri bialbero venne progettata nel dopoguerra dall'ing. Piero Remor e debuttò nel 1948; con il suo motore a cilindri affiancati fronte marcia ha dato inizio a uno "scuola di pensiero" che dura tuttora e che ha trovato moltissimi imitatori in patria e all'estero. Negli anni Cinquanta è stata la 500 italiana più vittoriosa, affermandosi nel Campionato mondiale del 1950 e '52 con Umberto Masetti, nel 1953, '54 e '55 con Geoff Duke e nel 1957 con Libero Liberati. Nel corso degli anni subì vari aggiornamenti, nel motore e soprattutto nella parte ciclistica. Nella foto la versione del 1954-55 con la carenatura parziale montata nei circuiti "misti". Quattro carburatori, accensione a magnete, cambio a 5 marce, ruote da 19", potenza 65 CV a 10.400 giri, velocità 240 km/h e 260 con carenatura integrale a campana.



M.V. AGUSTA 500 QUATTRO CILINDRI - 1956

Nelle prove del G.P. del Belgio del 1950 apparve a sorpresa una nuova macchina, la 500 quattro cilindri che l'ing. Remor aveva progettato per la M.V. Agusta. Rispetto alla Gilera vantava parecchie soluzioni particolari, come il cambio longitudinale, la trasmissione ad albero e le sospensioni a barre di torsione. I risultati, però, furono inferiori alle aspettative e qualche anno dopo la moto venne notevolmente modificata, nel motore (cambio ad alberi trasversali e trasmissione a catena), nel telaio e nelle sospensioni, ora teleidrauliche tradizionali; in questa versione rimase più o meno identica (a parte l'adozione di carenature di vario disegno) fino al 1966. È la moto legata ai successi di Leslie Graham, Carlo Bandirola, Umberto Masetti, Mike Hailwood e John Surtees. Nella foto, la versione 1966: quattro carburatori Dell'Orto, magnete Lucas, cambio a cinque marce, ruota anteriore da 19" e posteriore da 18", potenza 68 CV a 10.500 giri, velocità massima con carenatura parziale 260 km/h.



GRAFICA:



47100 FORLÌ - via Barsanti, 2
Tel. 0543.722466
defilus@fastwebnet.it

Si ringrazia:

Sergio e Roberto Cupici
Forlì

Finito di stampare a Forlì
presso la Litografia Filograf,
nel mese di settembre 2009
in mille copie.
Il carattere di stampa è il *Palatino*.

