



IL Motociclista

2021 n. 3
Copie 1.250
(non in vendita)

Redattore: CMEF Viale G Poggi n.7, 50125 FIRENZE
PUBBLICATO IN PROPRIO

Giornale-notiziario riservato ai
soci del C M E F
Anno XXXIV n.154



In ricordo di un caro amico

Capita spesso di dire: "No, non è giusto", ma mai come in questa occasione è opportuno dirlo, anzi è necessario urlarlo tutti assieme: "NO, NON E' GIUSTO!!!"

Non è giusto che il destino si sia portato via il grande Francescone, all'anagrafe Francesco Salvini. Uno dei soci più attivi del club, un rinomato consigliere e stimato commissario in ambito ASI. Sempre presente ovunque ci fosse un raduno, sempre in giro per l'Italia e per questo molto conosciuto specie tra i possessori di un certo tipo di mezzi. Sì, perché lui è stato anche il padre fondatore

del raduno denominato "I Pionieri". Raduno riservato alle moto ante 1930, apprezzato a livello nazionale, che ogni anno attira una grande moltitudine di appassionati. Lui, che con il suo carattere un po' burbero ma dall'animo gentile, era un abile organizzatore: come non ricordarsi dei suoi raduni di fine stagione, riservati ai soli soci, organizzati più di una volta sull'Isola d'Elba o ancora a Suviana, Sorano e Pitigliano. Ciao Francesco, ci hai lasciato troppo presto e con una pesante eredità. Tutti ci impegneremo a mantenere viva la tua memoria a partire da tuo figlio Lorenzo e a seguire da tutto il resto del CMEF.

Pranzo di Natale

Il prossimo 12 Dicembre il CMEF organizza per i soci e familiari il Pranzo di Natale presso Villa Viviani. Costo 30 euro (posti limitati). Per informazioni e prenotazioni:

Marco Checchini - 388 9478590
Fulvio Chiari - 328 5733524

AVVISO IMPORTANTE

Com'è noto l'ASI ha stabilito che ogni mezzo per il quale venga richiesta qualsiasi tipo di certificazione (certificato di identità o certificato di rilevanza storica) deve essere sottoposto, prima dell'invio della pratica all'ASI stessa, alla verifica diretta da parte del Commissario Tecnico di Club al fine di accertare, in via preliminare, le effettive condizioni di conservazione/restauro e di originalità del mezzo stesso. Conseguentemente i soci che intendano richiedere le suddette certificazioni dovranno contattare il Commissario Tecnico di Club (per motocicli e ciclomotori: sig. Fulvio Chiari tel 328-5733524; sig. Alessandro Nesi tel. 351-8853087; sig. Simone Vannucchi tel. 338-4014803; per gli autoveicoli: sig. Enzo Ghelli tel. 338-3517918) al fine di concordare data e luogo della verifica. Qualora si intenda richiedere la verifica del mezzo direttamente presso il proprio domicilio con eventuale effettuazione delle previste fotografie e relativa stampa da parte del commissario stesso, sarà posto a carico del socio un contributo aggiuntivo, di entità comunque contenuta, a titolo di rimborso spese.

Dove osano le aquile

Cosa c'entra il titolo di un film del 1968 con il mondo delle moto? Il film non c'entra niente, ma le aquile sì. Le aquile di cui parliamo sono le aquile che a partire dal 1921 hanno accompagnato ed accompagnano tutt'ora un'infinità di utenti delle due ruote. Stiamo parlando delle aquile, o meglio, dell'aquila per antonomasia: l'aquila delle Moto Guzzi. Sì, perché quest'anno ricorre il centenario della fondazione dello storico marchio. Il 15 marzo 1921 nasceva infatti la "Società Anonima Moto Guzzi", con sede legale a Genova e sede produttiva a Mandello Tonzanico, successivamente rinominato Mandello sul Lario. I fondatori sono il cavaliere Emanuele Vittorio Parodi, suo figlio Giorgio e l'amico di quest'ultimo Carlo Guzzi. Per logo fu scelta l'aquila simbolo dell'aviazione del Corpo della Regia Marina nella Prima Guerra Mondiale.

In realtà la fondazione della Moto Guzzi risulta successiva alla prima motocicletta realizzata!

Tutto nasce dalla passione di un giovanissimo Carlo Guzzi per i motori. Alla vigilia dello scoppio della Prima Guerra Mondiale, Carlo decise di creare una motocicletta priva di quei difetti che affliggevano le moto su cui lui, con l'aiuto di Giorgio Ripamonti (fabbro del paese), aggiustava nella piccola officina casalinga.

Durante gli anni della guerra, mentre era in servizio come maresciallo motorista degli idrovolanti della Regia Marina, Carlo iniziò a

sviluppare il progetto. Trovò il supporto negli amici e piloti della 260^a Squadriglia, Giovanni Ravelli e Giorgio Parodi. A loro mostrò le sue idee, ed i tre decisero che al termine del conflitto avrebbero collaborato per realizzare il progetto: Carlo Guzzi si sarebbe occupato della costruzione; Giorgio Parodi, appartenente ad una facoltosa famiglia di armatori genovesi, avrebbe finanziato l'impresa; Giovanni Ravelli, valido corridore motociclistico già noto nell'anteguerra, sarebbe stato il pilota che avrebbe condotto il motoveicolo sui terreni di gara. Purtroppo Giovanni morì in un incidente durante un volo di collaudo l'11 agosto 1919: fu proprio in sua memoria che fu scelta l'Aquila ad ali spiegate come marchio Moto Guzzi.

Nel 1920 fu realizzato il primo prototipo lavorando, sia nell'officina di Ripamonti, che nello scantinato di casa Guzzi a Mandello del Lario, il tutto con il beneplacito (ed i fondi economici) del padre di Giorgio, Emanuele Vittorio Parodi.

La moto, denominata G.P. 500 dalle iniziali di Guzzi e Parodi, presentava soluzioni avveniristiche per l'epoca, alcune delle quali mutate dal settore aeronautico.

Il motore, capace di offrire ragguardevoli prestazioni, era un monocilindrico quattro tempi di 500cm³ posizionato orizzontalmente frontemarcia così che la testata – il punto più caldo del motore – risultava esposta

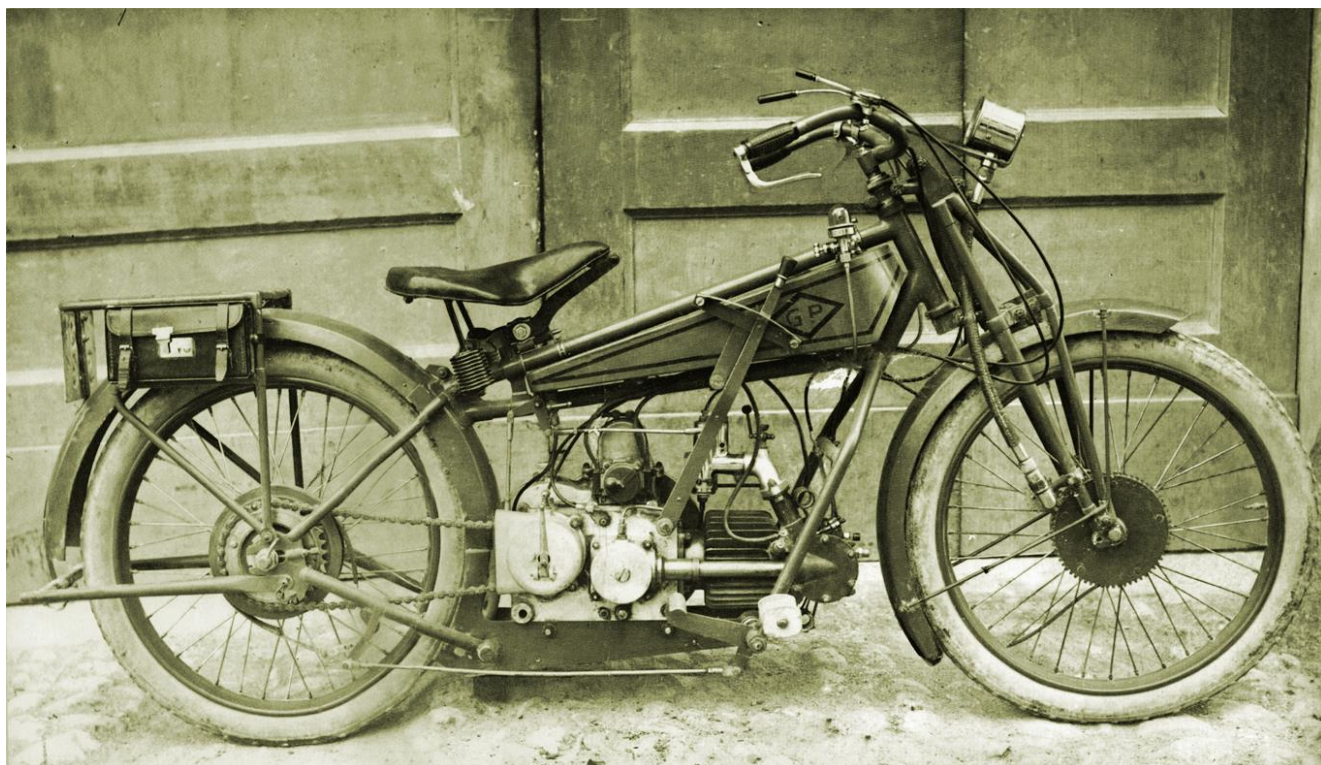
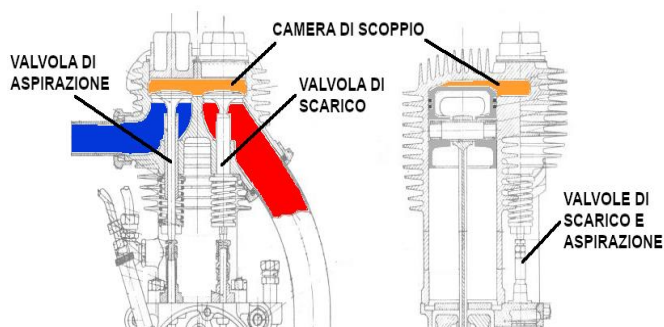


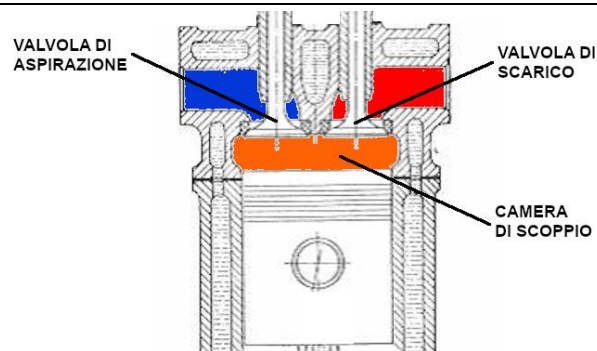
Immagine rilasciata sotto licenza CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=18889416>

direttamente all'aria. Il rapporto alesaggio/corsa era di 88 x 82 mm, dunque sottoquadro, soluzione che all'epoca non era mai stata adottata da nessuno in campo motociclistico.

Grazie all'elevato alesaggio, fu possibile adottare una distribuzione con quattro (!) valvole parallele in testa, con vantaggi prestazionali rispetto alle valvole laterali allora in voga.



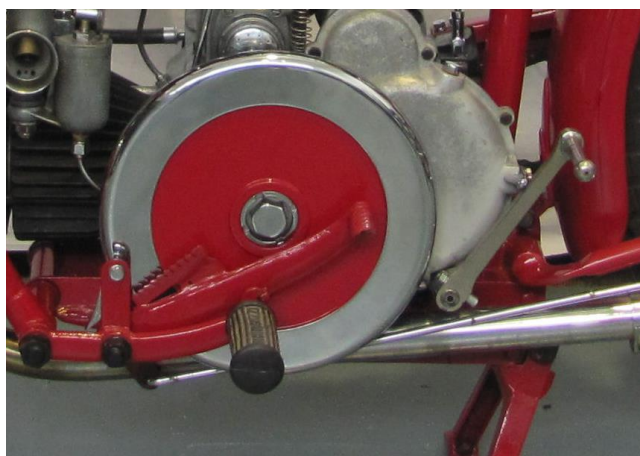
La soluzione con valvole laterali, presenta una camera di scoppio altamente inefficiente ai fini dei flussi termodinamici



La soluzione con valvole in testa, adottata dalla G.P. 500, presenta una camera di scoppio dalla forma contenuta e più efficiente ai fini termodinamici

Le valvole erano comandate da un albero a camme anch'esso in testa azionato a sua volta da un albero e coppie coniche, e con molle a spillo per il richiamo valvole. Fu utilizzata pure una biella più corta rispetto agli standard dell'epoca, meno sollecitata per le minori velocità in gioco. Il motore aveva doppia accensione (twin spark ante litteram) che garantiva un'ottima combustione in una camera di combustione così ampia. L'accensione era gestita da un unico magnete Bosch.

Per ridurre le vibrazioni ed ottenere una maggior robustezza, fu installato un grande volano esterno sul lato sinistro del motore (diventato il simbolo della Guzzi ed ironicamente denominato "affettatrice" o "affettasalame").

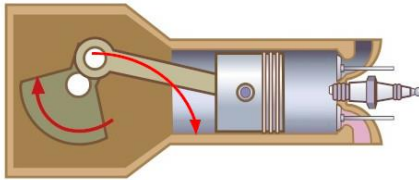


Il carter, in alluminio, conteneva l'albero a gomiti ed il cambio, in modo da utilizzare un solo circuito di lubrificazione ed eliminare la catena primaria (sostituita da una coppia di ingranaggi a denti elicoidali).

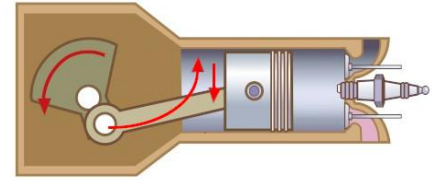
Il cambio si trovava così in presa diretta, con il motore che girava al contrario rispetto alle ruote. Ciò garantiva un considerevole vantaggio per la lubrificazione, in quanto l'olio, fuoriuscito dalla testa di biella, veniva proiettato sulla parete superiore del cilindro e per gravità cadeva su quella inferiore, cosa che con la normale rotazione non sarebbe stata possibile: l'olio sbattuto direttamente in basso, avrebbe lasciato a secco la parte superiore.

Per migliorare la stabilità della moto e la comodità di guida, grazie anche al motore poco sviluppato in altezza, fu realizzato un telaio molto basso, a doppia culla continua, con serbatoio sottocanna ed ammortizzato anteriormente con una forcella a parallelogramma e rigido posteriormente.

Il rapporto di compressione era di soli 3,5:1, a causa anche della scarsa qualità dei carburanti dell'epoca, ma comunque in grado di far sviluppare circa 12 CV e di portare la motocicletta a 100 all'ora.



Motore orizzontale con moto concorde al senso di rotazione delle ruote: l'olio per forza centrifuga viene spinto dal piede di biella verso la parte inferiore lasciando praticamente la parte superiore senza lubrificazione



Motore orizzontale con moto inverso al senso di rotazione delle ruote: l'olio per forza centrifuga viene spinto dal piede di biella verso la parte superiore per poi ricadere nella parte inferiore

Il prototipo, pur avendo superato brillantemente i collaudi, risultò troppo complesso nella meccanica, costoso per la produzione di serie ed anche troppo avveniristico. Fu deciso quindi di rimpiazzare la distribuzione a quattro valvole con una a due valvole contrapposte. Soluzione non nuova per l'epoca e che fino ad allora prevedeva la valvola di aspirazione in testa e quella di scarico posta lateralmente.

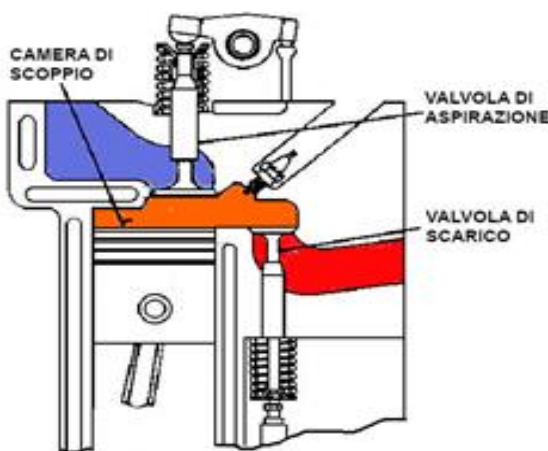
Guzzi però rielaborò la soluzione usando una valvola di aspirazione laterale, richiamata con una molla cilindrica, e una valvola di scarico in testa, comandata da un'asta con bilanciere e richiamata con una molla a spillo. In questo modo veniva garantito un migliore smaltimento termico a tutto vantaggio dell'affidabilità. Inoltre, fu possibile adottare un condotto di scarico con andamento più regolare, permettendo così una più celere e completa evacuazione dei gas combusti, a tutto vantaggio delle prestazioni.

Nasceva così nel 1921 la Normale, la prima motocicletta prodotta. Il nome fu cambiato da G.P. (che poteva essere scambiato con le iniziali del solo Giorgio Parodi) in Moto Guzzi. La moto

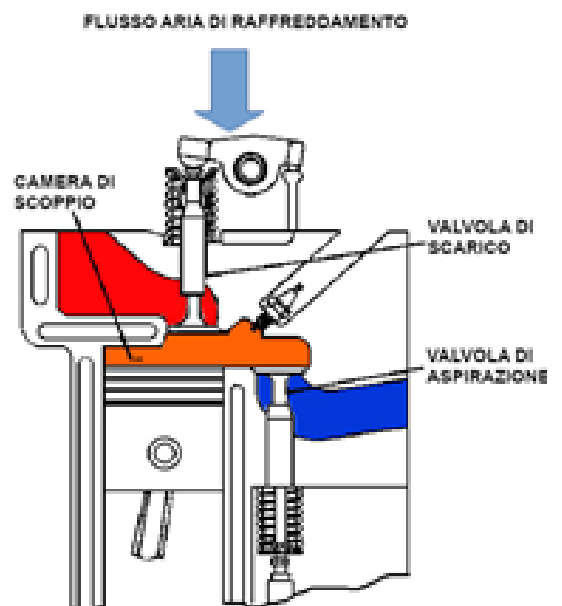
fu commercializzata fino al 1924 e mantenne inizialmente la doppia accensione.

Nel 1922 fu introdotta l'accensione a singola candela per far posto ad un originale dispositivo che evitava la caduta della valvola di scarico nella camera di combustione in caso di rottura.

I primi modelli avevano la lubrificazione semiautomatica: tramite una pompa manuale il lubrificante veniva inviato dal serbatoio dell'olio, posto sotto quello della benzina, in una piccola coppa sul fondo del carter, dal quale, tramite una pompa ad ingranaggi azionata dall'albero motore, veniva mandato sotto pressione alla testa di biella. Il circuito di lubrificazione era quindi a tutta perdita, ovvero il lubrificante, una volta utilizzato, non veniva più rimesso in circolo, ma per gravità si accumula sul fondo del basamento: la quantità di olio contenuto nella coppa era però sufficiente per percorrere circa 70 km, non era quindi necessario utilizzare continuamente la pompa manuale.



La soluzione con valvola di aspirazione in testa confrontata con la soluzione elaborata da Guzzi con valvola di scarico in testa per un miglior raffreddamento a vantaggio delle prestazioni.

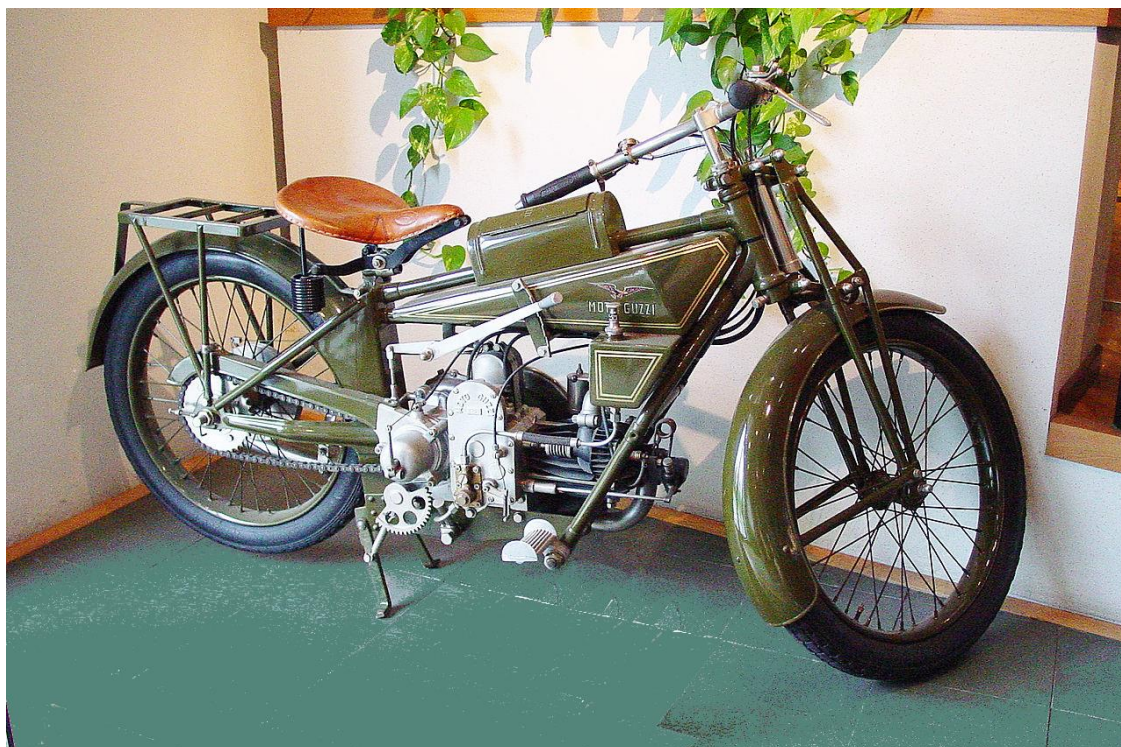


Dal 1922 venne sostituita la pompa manuale con una ad ingranaggi che aspirava l'olio direttamente dal serbatoio e lo mandava sotto pressione all'albero motore. Quello raccolto sul fondo del carter era prelevato tramite una pompa a palette (coassiale a quella di mandata) e riportato al serbatoio; la portata complessiva era di 60 litri all'ora e permetteva un'ottimale lubrificazione ed un rapido ricambio, con conseguente smaltimento di calore.

La ruota anteriore era priva di freni, mentre quella posteriore era dotata di un freno a tamburo laterale a due ganasce, una azionata da una leva sulla destra del manubrio e l'altra da un pedale sulla sinistra; il fatto di montare un freno così prestante sulla ruota posteriore e di non adottarlo su quella anteriore era dettato da una questione pratica: le strade dell'epoca erano prevalentemente sterrate e dal pessimo fondo, arrivando così in fase di frenata al frequente blocco delle ruote, ed era più consigliabile quindi utilizzare prevalentemente il freno della ruota posteriore, più semplice da controllare in caso di sbandata rispetto a quella anteriore. L'impianto di illuminazione, costituito da un faro ad acetilene, era fornito come opzionale.

Per far conoscere al mercato il veicolo e le sue potenzialità si decise ricorrere alla partecipazione alle gare di lunga durata su

strade. Il debutto nelle competizioni della Normale si svolse alla Milano-Napoli tenutasi nel settembre 1921, ultima prova stagionale del Campionato Motociclistico Italiano su Strada, iscrivendo le uniche due motociclette prodotte fino ad allora dopo le insistenze al pilota (poi politico) Aldo Finzi, entusiasta del nuovo modello dopo un breve collaudo: le due moto, pilotate da Mario Cavedini e Finzi, tagliarono il traguardo rispettivamente ventesima e ventiduesima, alla media di 44 km orari circa, senza aver subito alcun tipo di problema durante la percorrenza degli impegnativi 877 km della gara di gran fondo. Con la vittoria del mese successivo alla massacrante Targa Florio dal fratello di Finzi, Gino (prima vittoria della Guzzi), si consacrarono definitivamente l'affidabilità e le potenzialità della Normale. La Normale, nonostante avesse ottenuto ottimi risultati nelle partecipazioni alle gare, non era più in grado di garantire buone probabilità di successo, e pertanto fu creato un nuovo modello studiato appositamente per le competizioni, per sostituire la Normale nelle competizioni. Alla fine del 1923, la Normale venne tolta di produzione e sostituita dal modello Sport (impropriamente noto come *Sport 13*). Dal 1921 fino al 1923 furono prodotti in totale 2065 esemplari, venduti al prezzo di 8500 lire, e gli ultimi rimasti in magazzino vennero veduti nel corso del 1924.



Nel solo 1925 a Mandello vennero costruite 1.200 moto da oltre 300 lavoratori: l'aquila ha

spiccato il volo e tutt'oggi continua a volare.

Continua...

Sotto le ali dell'aquila (cronaca di un centenario mancato)

Certe date non si possono lasciare inosservate anche se le restrizioni per la pandemia hanno portato la cancellazione di molti eventi uno dei quali il festeggiamento ufficiale del centenario della fondazione della Moto Guzzi a Mandello del Lario, in quell'angolo del lago di Como sovrastato dalle montagne della Grigna.

Se pur con tutte le limitazioni necessarie il calendario ha sempre la sua valenza e noi non potevamo mancare a sancirne il ricordo con la nostra presenza. Sorprendentemente abbiamo trovato una Mandello viva e colorata da migliaia di aquilotti provenienti da tutta Europa per un ritorno alla casa madre delle belle e aggressive bicilindriche e delle mitiche monocilindriche con il volano del motore in bella presenza.

Un lago di Como in festa con il serpeggiare di numerosi gruppi che hanno affollato le strade dei monti della Ghigna ed il lungo lago di Manzoniana memoria con il suono e l'andatura tipici della tecnologia mandelliana.

Da Lecco a Como e su fino a Colico in alto sul Ghisallo dove l'aquila vola ed osserva il suo nido

planando poi verso Bellagio, cuore del lago, per vestirsi di seta e tessuti pregiati.



M.G.

Per il mio cammino con il cavallo e altri motori



Sabato 25 Settembre il CMEF si è prestato ad un evento molto particolare organizzato da "Aics Solidarietà Firenze odv". L'evento risultava all'interno di un progetto sociale volto a promuovere e sostenere iniziative di tipo civile, formativo e culturale, rivolto a persone con disabilità. Il fine era quello di agevolare le relazioni di queste persone con il mondo

circostante proponendo loro nuove esperienze, emozioni e gioie anche originali. Gioie che il CMEF ha saputo regalare a tutti i partecipanti.

A turno, infatti, i ragazzi diversamente abili hanno potuto gioire della libertà che un mezzo come una moto può dare (anche se in questo caso si trattava di motocarrozette). Indossato il casco e via, accompagnati lungo un percorso

che un tempo era parte del circuito delle Cascine. Questa è stata una bellissima esperienza con momenti indimenticabili sia per i guidatori che, soprattutto, per i passeggeri. Sono momenti che ti fanno riflettere e ti fanno crescere. Sono esperienze che tutti dovrebbero fare. È stata un'emozione indescrivibile vedere i sorrisi e la gioia di questi ragazzi portati a spasso e scortati nel percorso da una pattuglia

della Polizia Municipale. Un grazie quindi a tutti i soci che si sono prestati per questa bellissima giornata, in particolare ad Errico Pucci che si è impegnato per la buona riuscita. Un grazie anche alla Polizia Municipale, in particolare al Reparto a cavallo, che, oltre a vigilare sullo svolgimento garantendone la sicurezza, si è prestato ad una visita guidata delle loro scuderie.

Giornata del veicolo storico



Il 26 Settembre, in una location unica si è svolta una giornata unica. Unica, perché la giornata è stata il frutto della volontà di impegnarsi per organizzare l'evento a prescindere dai problemi emersi: partendo dal poco tempo avuto a disposizione fino a culminare con il forfait, comunicatoci fuori tempo massimo, da parte della prima location selezionata. In men che non si dica, il piano B è stato messo in atto e la seconda location da noi scelta si è resa disponibile e dobbiamo dire che è risultata di gran lunga più interessante ed eccezionale di quanto potessimo aspettarci. Stiamo parlando di Badia a Passignano. Un

antico monastero immerso nel Chianti le cui origini affondano in tempi immemori. La sua prima testimonianza infatti ci arriva dal lontano 884, anno in cui fu redatto un atto alla presenza di un tale Wilerado. All'epoca dominavano i Longobardi. Sappiamo poi, da un atto datato 27 marzo 903, che nell'allora oratorio di san Michele di Passignano viveva una congregazione monastica presieduta da un abate e da un proposto. Nell'XI secolo la comunità fu tra le prime ad accogliere la riforma Vallombrosana, promossa da San Giovanni Gualberto, diventando così una delle principali sedi della lotta contro la simonia. E proprio a Badia a Passignano muore, il 12 luglio 1073, San Giovanni Gualberto le cui spoglie ancora qui riposano. Negli anni successivi, a causa dei debiti contratti, il monastero passa in mano alla famiglia Scolari che lo demolisce nel 1255, ma, grazie a Ruggero de' Buondelmonti, il monastero e la chiesa risorgono. Giungiamo così con alterne vicende fino al 1810, quando Napoleone abolisce tutti gli ordini sacri: l'intero patrimonio archivistico e tutta la biblioteca vengono dispersi. Tutti i beni immobili furono dati in affitto. Con la restaurazione il monastero viene reso ai Vallombrosani, ma nel 1866 il governo italiano ne divenne il proprietario. Badia a Passignano venne messa all'asta e venduta il 7 ottobre 1870 al conte Maurizio Dzieduszyck che trasformò il vecchio monastero nel castello che vediamo oggi. Vari proprietari si sono susseguiti nel corso degli anni successivi, fino a quando nel 1986 i monaci vallombrosani ripresero possesso del monastero. Ad oggi tre monaci vivono in forma stabile ed uno di loro ci ha fatto scoprire le meraviglie che si celano all'interno, a partire dalla chiesa, al grande dipinto raffigurante l'ultima cena del Ghirlandaio, alla cucina monumentale, al chiostro, fino al giardino esterno, mentre all'esterno delle mura erano parcheggiati i nostri mezzi in attesa del collegamento nazionale con in diretta streaming con ASI e con gli altri club federati. Purtroppo anche in questo caso abbiamo dovuto ripiegare sul piano B. Infatti a causa di problemi di collegamento tramite videocamera e microfono del cellulare preposto al collegamento, abbiamo dovuto ripiegare su un non consono PC

portatile. Ma lo sappiamo tutti, in caso di emergenza, dobbiamo ingegnarsi e l'ingegno ha permesso di far conoscere questo bellissimo luogo a tutti i soci e club ASI presenti durante il collegamento. Luogo, che per la sua bellezza, sarà sicuramente incluso nei raduni prossimi a venire.



Ultima cena di Domenico del Ghirlandaio presso Badia a Passignano

Raduno di autunno

Per concludere in bellezza la bella stagione e per mantenere vivo lo spirito motociclistico dei soci, ci siamo inventati dall'oggi al domani il raduno di autunno. Da una semplice idea, buttata lì in mezzo a discorsi vari, si è concretizzato un evento che ha richiamato fior di motociclisti. Sinceramente non ci saremmo mai aspettati una tale affluenza ma, grazie al passaparola, al sito internet ed ai social media, l'affluenza è stata notevole! Grazie al tam tam siamo riusciti ad attirare quasi una novantina di partecipanti, tra piloti e zavorrine varie. Non male, considerando che il tempo avuto a disposizione per l'organizzazione globale del raduno è stato di poco più di un mese. Un mese per trovare chi ci potesse ospitare, un mese per preparare locandina e pubblicizzare l'evento. Possiamo reputarci soddisfatti anche perché il meteo ci ha voluto veramente bene: giornata soleggia e mite,

nonostante si fosse già al 10 Ottobre e considerando anche che il tempo dei giorni precedenti non era stato certo dei più benigni.



Rinnovo quota sociale

Allegato al presente numero trovate il bollettino postale per il rinnovo della quota associativa relativa al 2022.

Anche per quest'anno è stato deciso di mantenere inalterata la quota associativa. Si riconfermano per cui 80 euro per il rinnovo della tessera a socio ordinario, mentre per i soci fino a 30 anni, la quota associativa si attesta a 50 euro. Qualora i soci lo preferiscano, il pagamento può

essere effettuato anche presso la sede del club durante le normali giornate di apertura.

Si ricorda che la tessera è valida un anno solare e che scade al 31 dicembre. Dopo il rinnovo, si sollecitano i soci al ritiro della stessa in quanto la tessera è necessaria, oltre che per espletare le pratiche con ASI, anche per il rinnovo delle polizze assicurative per veicoli d'epoca e per avere diritto a sconti presso negozi convenzionati.