



MONOGRAFIA *veloce* 15

#17 // **Pietra miliare** / Timeline / Poster / Cilindropedia / Honda Grom / KTM GS 175 / Ciao / Itom / Vespa / Giochi / **Moscerini**

CILINDROPEDIA 1*



***NOTA BENE: ANCHE SE SEMBRA UN VELOCE 15 QUALSIASI, QUESTO È IL PRIMO VOLUME DELLA CILINDROPEDIA® (grazie al Nebbia per il nome). CHE È UNA ENCICLOPEDIA MOLTO VELOCE DEDICATA ALLE MOTO E AI LORO MOTORI. SI COMINCIA CON LA 'MONO'GRAFIA, OVVIAMENTE, UN NUMERO DEDICATO A QUELLI COME TE CHE QUANDO GLI DICONO "LA TUA MOTO VA A UNO" SORRIDONO SODDISFATTI E CHE LE GOOD VIBRATIONS NON È MICA UNA CANZONE... SEGUIRANNO USCITE PLURICILINDRICHE. MA SE NON C'È LA FAI PROPRIO AD ASPETTARE, BE' ALLORA VAI A VEDERE ONLINE, CHE C'È UN APERITIVO CHE TI ASPETTA PER PLACARE LA TUA SETE DI CILINDRI.**



Nel cuore di ogni uomo c'è un nervo segreto che scatta
con le vibrazioni della bellezza*

— **Christopher Morley**

*Pare che lo scrittore americano si sia ispirato alle vibrazioni prodotte da un bel mono... Che bellezza!

LE NUMERO 1 (di nome e di fatto)

ALL'INIZIO ERA B.C. IL
FUMETTO
PREISTORICO CON LA
SUA MONORUOTA

IL MOTOCICLISTA IL
SUO SOPRANNOME LO
DEVE A LUI. METÀ
UOMO METÀ CAVALLO
CHE SOMMATI FANNO
UN BEL CENTAURO.

IL MONO PIÙ FAMOSO
DEL MONDO LO GUIDANO
ANCHE IN INDIA. E LÀ LE
DONNE NON CAPISCONO
NIENTE DI MOTORI, COME
SI EVINCE DAL NUMERO
CHE LEI FA CON LA MANO
QUANDO LE HANNO
CHiesto QUANTI
CILINDRI HA LA VESPA...

IL MONOCILINDRICO
ERA LA SCELTA
OBBLIGATA DI CHI, IN
QUEGLI INVERNI
GELATI DI 30 ANNI
FA, SI SVEGLIAVA
CON LA VOGLIA
MATTIA DI VISITARE
DAKAR.

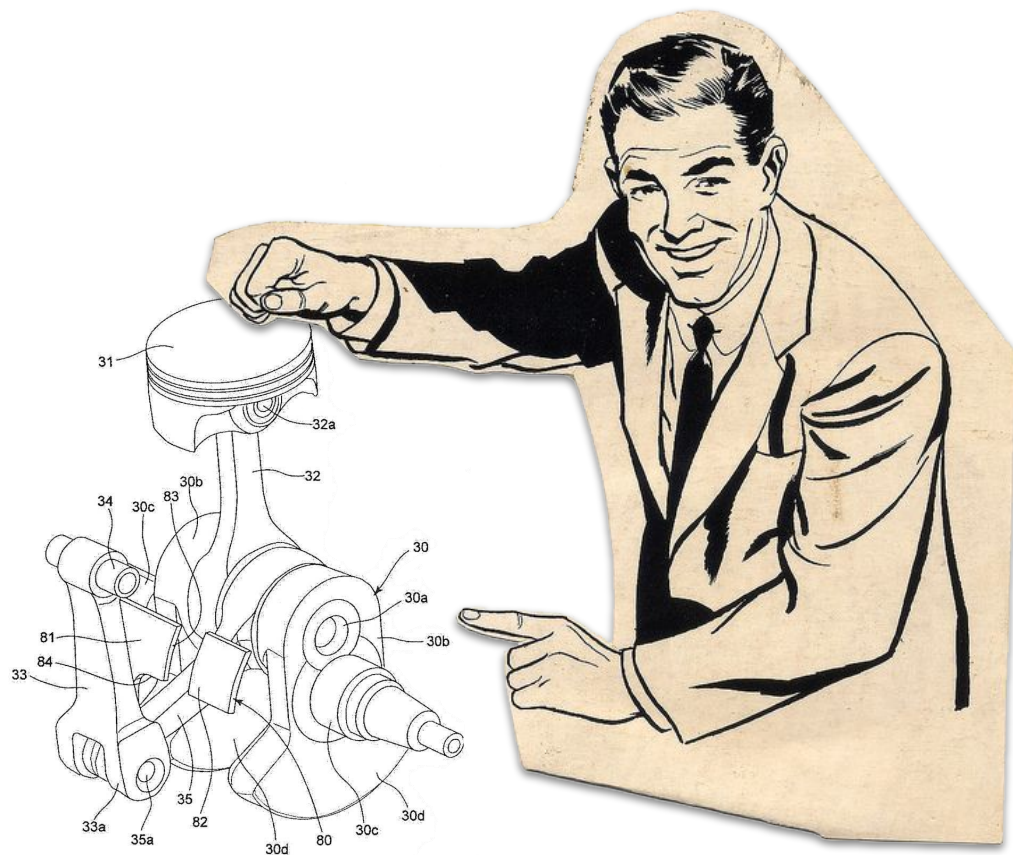
SEMBRA UNA DUCATI 916
INVECE È LA MOTO CHE
HA FATTO SOGNARE UNA
GENERAZIONE INTERA.
LA SORELLA MINORE DELLA
BICILINDRICA DI BORGO
PANIGALE ERA LA CAGIVA
MITO: C'ERA PURE 50,
MA QUELLA DA AVERE ERA
LA 125: 7 MARCE E OLTRE
33 CAVALLI DA SCATENARE.





**Nota bene: la
splendida
tuta in pelle,
aderente
con effetto
tintarella.
Molto cool.**

POSTER



Si comincia sempre a contare da uno, no? Anche nel caso del numero di cilindri delle moto, queste sconosciute. Già perché all'inizio le due ruote motorizzate erano considerate una specie di azzardo, una sfida troppo sfrontata nei confronti di sorte e forza di gravità (a tal punto che le prime 'moto' avevano addirittura le ruote laterali come le bici dei bambini). Tornando al motore. I vantaggi di un singolo cilindro sono facili da immaginare: massima semplicità di costruzione e di manutenzione, economia di marcia e coppia da vendere. Di contro ti becchi più vibrazioni e giri non stratosferici (quindi potenze limitate). Se tutto nasce con la Hildebrand & Wolfmüller del 1894, le mono sexy arriveranno solo qualche decennio dopo. Per capire esattamente di cosa stiamo parlando pensa che nel periodo della Prima Guerra Mondiale la Triumph cominciò a produrre la Model H, celebrata come il primo esemplare della Casa di Coventry a non avere i pedali da bici... Ma grazie all'economia del mezzo (e del motore mono) e all'affidabilità maturata in guerra, la moto comincia a conquistarsi un angolino nel cuore degli smanettoni. Per questo i campionissimi che hanno fatto la storia delle corse a quattro ruote di solito hanno cominciato con due. Prendi Nuvolari che, con la famosa Freccia Celeste della Bianchi, una 350 con doppio albero a camme in testa e cambio al serbatoio, negli anni '20 ha vinto tutto quel che ha potuto. Eppure pensa che già allora a qualcuno le limitazioni del mono cominciavano a dar fastidio. È per questo motivo che qualche pazzo decide di mettere un altro pistone nel motore per ottenere un... No. Non un bicilindrico, ma semplicemente, si fa per dire, un mono con doppia camera di combustione. Il resto rimane, più o meno, invariato. I vantaggi di questo arzigogolo ingegneristico? Un'erogazione più fluida, ma i costi di produzioni praticamente raddoppiano e i pesi aumentano. In Italia ci crede solo Garelli, che lo monta sulla sua 350 cc. [CONTINUA SU VELOCE](#)



Quand'è l'ultima volta che ti sei comprato un giocattolo? Già. Non te lo ricordi neanche tu. Con questa tecnologia che ha trasformato i telefonini nel gadget del momento quando uno vuol farsi un regalo pensa sempre allo smartphone, ma alla fine non gli rimane che un pugno di app. Ma per fortuna che c'è la Honda, che dalla Monkey del 1963 in poi, non ha mai smesso di pensare a chi, in sella, vuol tornare bambino. La MSX 125 Grom è l'ultima evoluzione delle minimoto della Casa alata e, onestamente, sono le due ruote più inutili che ci sono sul mercato. Per questo sono entrate nella classifica delle cinque 125 più vendute nel mondo. Si vede che non sono l'unico che ha voglia di giocare. La Grom si chiama come venivano definiti i surfisti negli anni '60, gente che pensava solo a divertirsi. Aspettando... l'Honda giusta. Le linee di questa MSX ripropongono in scala ridotta quelle delle maxi sportive, con dettagli coloratissimi, serbatoio sagomato e forcelle a steli rovesciati (da 31 mm). Il motore è un mono di 125 cc, quattro tempi e due valvole. I quasi 10 cv erogati sono pensati per portare a spasso un paio di centauri senza farli annoiare (col pieno pesa 103 kg e ha un interasse di 120 cm. Fatti i tuoi conti).

[CONTINUA SU VELOCE](#)



Per te le KTM sono quelle arancioni, moto austriache con linee modellate da motoseghe scappate di mano a boscaioli d'oltralpe. Ma in realtà, in quel di Mattighofen, la propensione al 'famolo strano' l'avevano anche 50 anni fa, quando erano ancora azzurre... Anni '70, le moto, rispetto alle auto, sono indietro di almeno dieci anni. Quindi leggi '60: si prova, si sperimenta ancora tanto, ci si diverte a mettere insieme accrocchi strappati all'agricoltura (o alla guerra). Sono gli anni della regolarità, nascono le enduro, ma non se ne accorge ancora nessuno. Insomma, in quegli anni lì sono i teutonici a dettar legge: Puch, Sachs e ovviamente KTM. Che delle tre però è quella che ci crede di più: investe, ricerca, sviluppa. E nel 1972 arriva questa GS 175, una rivoluzione che non passa inosservata. Bastava guardare quell'espansione che gira alta e scomparire tra motore e telaio per capirlo. Già, l'espansione. Montando motori a due tempi particolarmente dopati, la marmitta doveva per forza essere panciuta. E in fuoristrada era diventato un problema non da poco. Con le sospensioni sempre più performanti (leggi: escursioni importanti), dopo un bel salto non era raro atterrare proprio sulla marmitta. E schiacciarla. Le provarono tutte (anche a farla passare laterale, ma in moto si piega...), ma è KTM ad avere il colpo di genio. Che poi copiano tutti. [CONTINUA SU VELOCE](#)





Lanciato nel 1967, il Ciao è diventato fin da subito un accessorio femminile, un'appendice sexy della ragazza con lentiggini e Superga blu, che sembrava tanto la Vitti. Il nuovo ciclomotore della Piaggio pesa meno di 40 chili e ha una meccanica paragonabile a quella di una bicicletta (traduzione: massima affidabilità e minimi costi di manutenzione). Il mono di 50cc, due tempi, è messo lì sotto, longitudinalmente, per abbassare il baricentro e semplificarne raffreddamento (che era anche forzato) e trasmissione (monomarcia). Freni a tamburo e sospensioni solo davanti (dietro ti molleggiava il sellino...), a un certo punto si è beccato la miscelazione separata (il serbatoio era sotto il portapacchi). Si mette in moto pedalando e puoi anche liberare le ruote (il tasto nero che c'è in fondo al carter di sinistra) per trasformarlo in bici. In realtà lo si usava così solo in discesa perché il tunnel centrale non agevola il Coppi che c'è in te. Consumi risibili (50 km/l) e prezzo che era un terzo, quasi, di quello di una Vespa, ne hanno fatto un immediato bestseller. [CONTINUA SU VELOCE](#)

Se guardi solo la cilindrata non capisci niente. Perché non sono mica motorini, quelli che faceva la Itom. L'azienda piemontese inventata da un distinto avvocato, in realtà era una fabbrica di sogni. In scala (almeno per la cubatura del motore). Nata nel 1948 (la Vespa arrivava due anni prima, la Ferrari uno), era l'ennesima risposta a quell'arsura che aveva preso tutto il Paese. Una sete bestiale di muoversi, di uscire di casa, di andare e lasciarsi tutto alle spalle. Ti dice niente? Be', in quegli anni si usciva dalla distruzione e c'era tutto da reinventare. Ma mentre il coetaneo Cucciolo, servì alla Ducati solo come trampolino di lancio per le moto che verranno, i cinquantini torinesi non avevano il complesso della cilindrata. Anzi. Anche la Itom comincia coi motori aggiuntivi per bici, da mettere sopra la ruota anteriore, dietro, o sotto i pedali. Una soluzione economica per sognare la velocità e scansare la fatica. Poi arriva un ciclomotore che sa di cinema, a cominciare dal nome: Esperia. Ed è tutto un altro film, telaio monoscocca e due marce. [CONTINUA SU VELOCE](#)





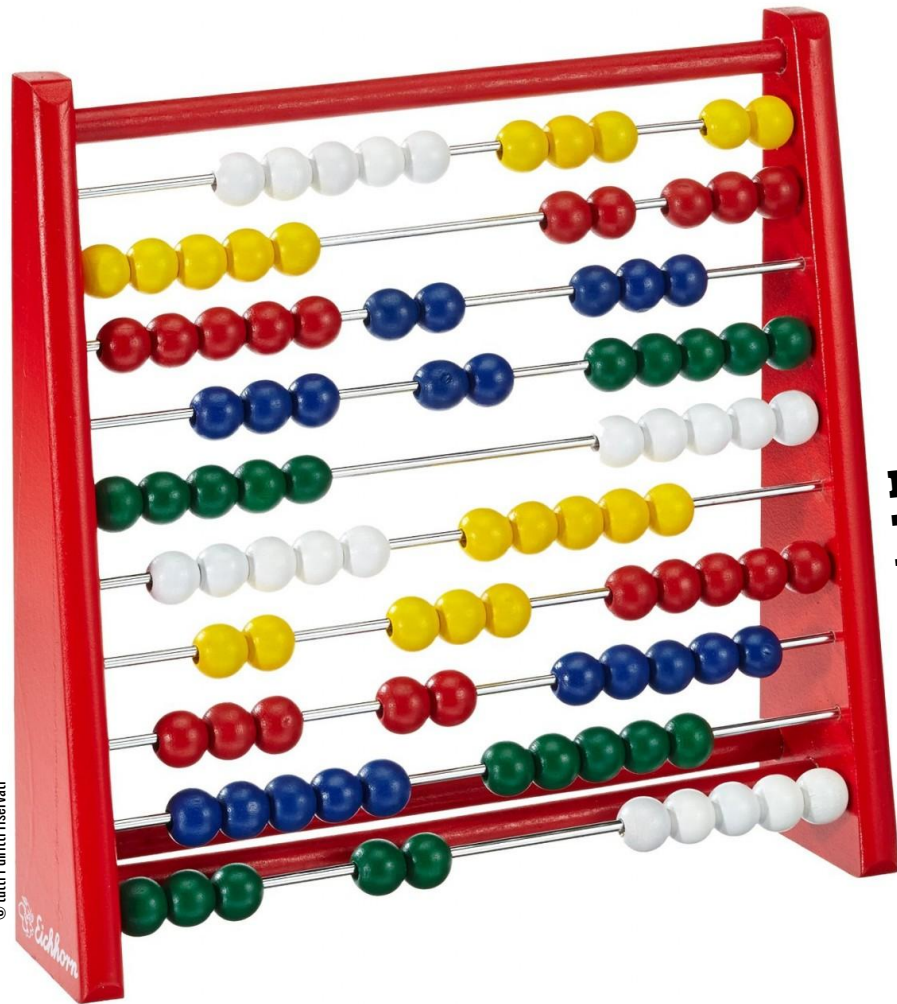
Dai facciamo un test. Roba facile. Intanto ti do qualche indizio. Primo: la compri nei grandi magazzini, ma non è una lavatrice. Secondo: la guidava pure la polizia di New York. Ultimo: Oltreoceano la aggiustano quelli che di solito fanno le motoseghe. Ah, ovviamente ha due ruote, un motore due tempi e un vitino da... Vespa. Già, proprio lei (e sì, è proprio vero che negli anni d'oro in USA la vendevano nei mall, angolo outdoor. La davano col pieno. Ma finita la miscela, l'americano che ragiona a V8, metteva dentro benzina pura. E grippava. "Oggi si trovano ancora Vespe inchiodate dopo le prime 200 miglia. E mi viene sempre da ridere", mi racconta Joe, il mio meccanico di SF). [**CONTINUA SU VELOCE**](#)





MONO NON VUOL DIRE MONOTONIA

Prendi un dito, per esempio, ti sembra che indichi sempre la stessa cosa?



**LA MATEMATICA NON È IL
TUO FORTE? METTI
VIA IL PALLOTTOLIERE
CHE CON IL MONO NON
SERVE. UN CILINDRO, DUE
RUOTE, UN SERBATOIO.
QUANTO FA? UNA MOTO.**

*Anche questa Gilera ha subito un lockdown. Quello della guerra.
Presentata nel 1940 arriva sul mercato 6 anni dopo. Giusto in tempo per conquistare coppe e cuori...*

**HAI TROVATO LA MOTO
DEL NONNO
IN CANTINA E LA
VUOI SVECCHIARE?
SE FOSSE UNA
GILERA 500 COME
QUESTA, LASCIA
STARE: LA SATURNO
ERA LA NAKED PIÙ
SEXY DEI SUOI ANNI.**

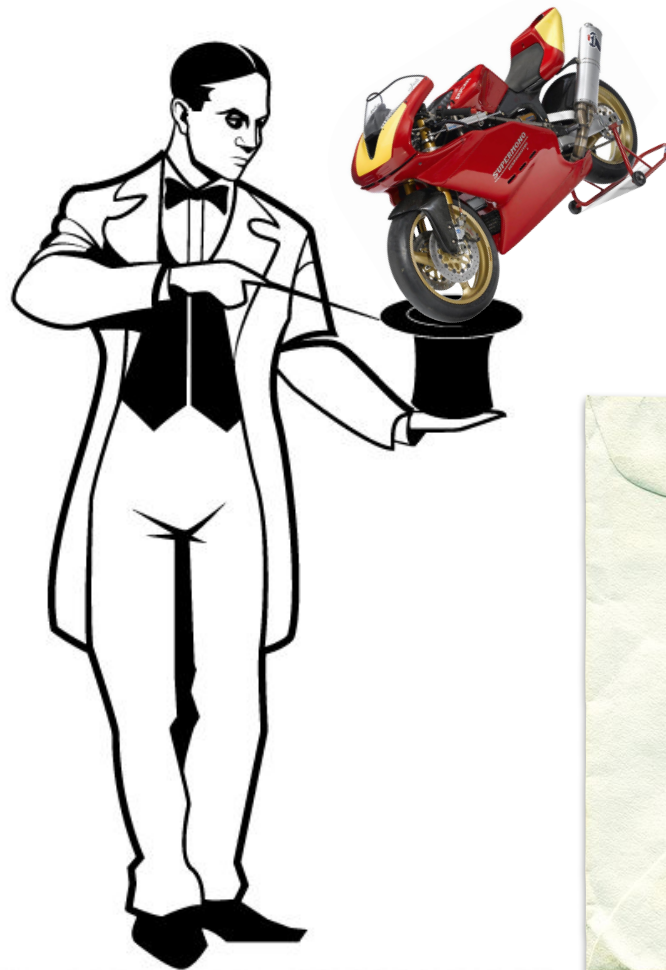




PER ME, NUMERO 1

Nonostante il nome, no, Uno non è il primo gioco a carte della storia. Ma certo averlo chiamato così è decisamente un colpo di genio. Inventato nel 1971 dall'ex barbiere americano Merle Robbins, che lo creò sul tavolo da cucina per suo figlio. Oggi lo trovi in 80 paesi ed è già oltre quota 150 milioni di scatole vendute.

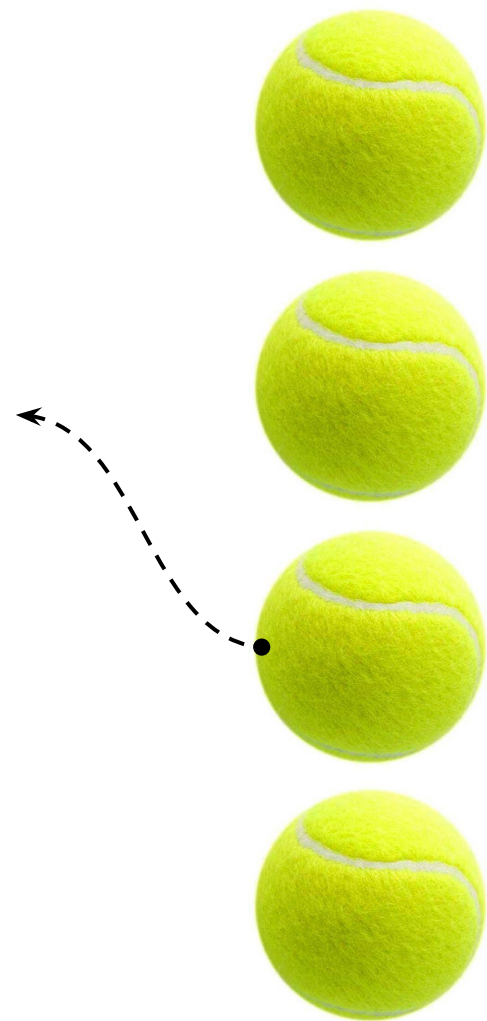




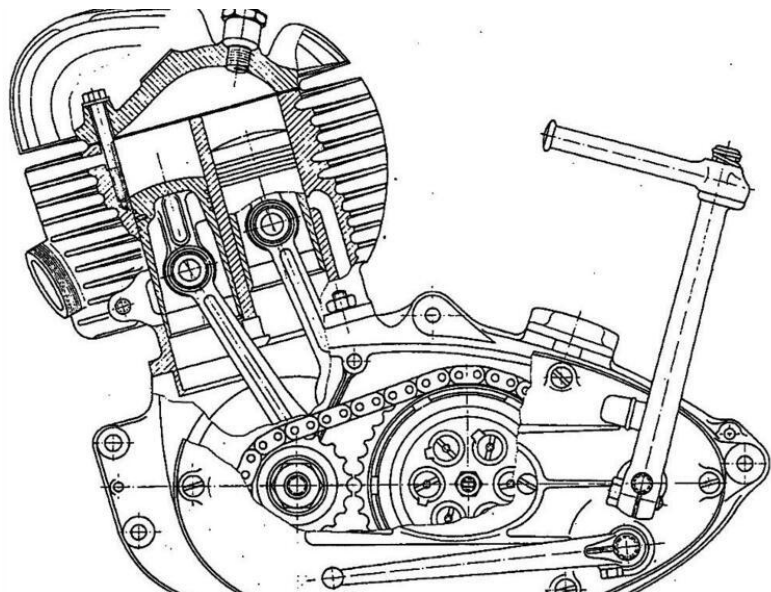
A UN CERTO PUNTO NEL 1993, I MAGHI DELLA
ROSSA TIRANO FUORI DAL CILINDRO
(RIGOROSMANETE UNO), UNA BELLISSIMA
SUPERMONO, CARROZZATA DA PIERRE
TERBLANCHE, IL DESIGNER SUDAFRICANO CHE
HA FIRMATO LE DUCATI MORBIDOSE DI
FINE ANNI '90. QUESTA 500CC E ROTTI, MONTA IL
SOLITO MOTORE A "L", MA SENZA "L".
O MEGLIO, AL POSTO DEL SECONDO PISTONE (CHE
NON C'È), GLI INGEGNOSI TECNICI
HANNO PIAZZATO UN MECCANISMO CHE FUNGE
DA CONTRALBERO DI EQUILIBRATURA.



**HAI UNA
PLURICILINDRICA
MA TI 'SEI'
PENTITO? BASTANO
CINQUE PALLINE
DA TENNIS E IL GIOCO
È FATTO...**



LO SAPEVATE CHE...



Gli spaccati hanno sempre il loro fascino. Perché ti svelano i segreti più reconditi della meccanica. Prendi questo ISO 125 2T, conti i pistoni e capisci immediatamente che si tratta di un bicilindrico. Giusto? Sbagliato. Non ci vedi doppio, sono davvero due pistoni quelli che conti nel cilindro, ma condividono biella e camera di scoppio. Soluzione costosa e ingegnosa per guadagnare qualche cavallo in più, non fu un successo.

Lo so, a vederlo così sembra un trattore e ti domandi cosa ci faccia in uno speciale dedicato al monocilindrico. In realtà, questo è il primo "testa calda" italiano, un motore che farà la storia delle macchine agricole. Inventato da Ulisse Bubba e prototipato nel 1924 prova a indovinare quanti cilindri ci sono montati a sogliola lì davanti? Esatto, solo uno...



Il mono più sexy della storia della moto: quello della Suzuki DR Big 800. Questo quasi mille cc ha conquistato il cuore degli appassionati. Oltre che la Dakar.





vibra a più non posso



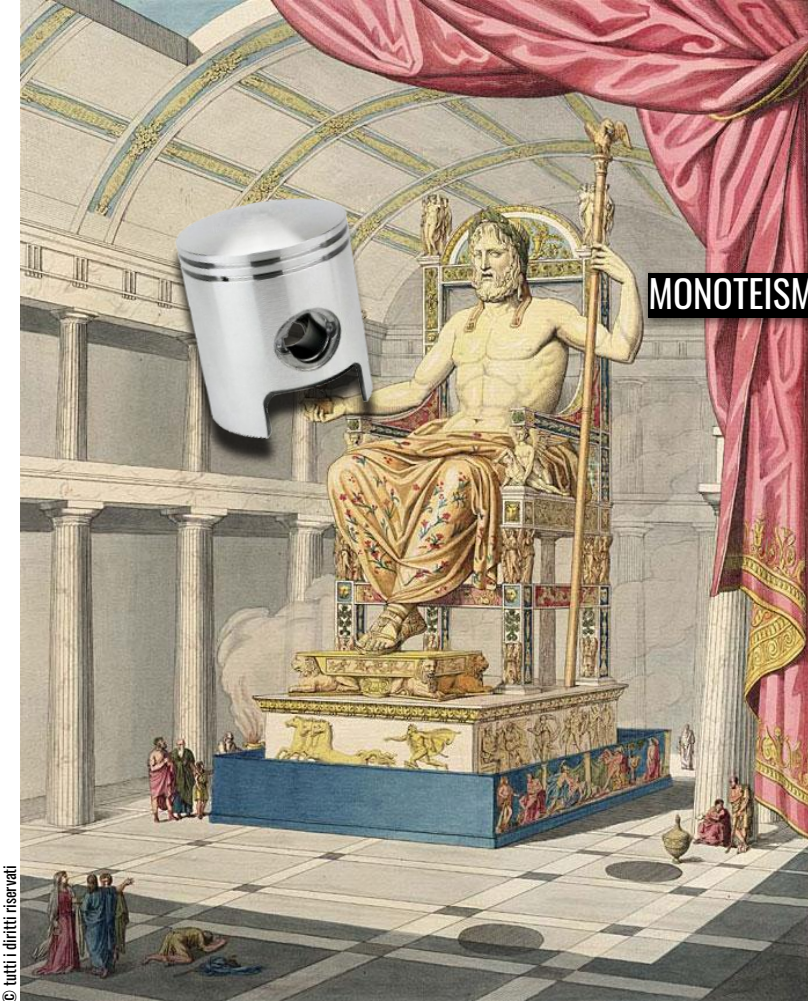
meccanica semplice



o si odia o si ama

moscerini di Nicolò Minerbi

I miei nonni abitavano al piano di sotto. Ma si conoscevano da mo'. Un giorno la nonna vuol farsi fare un autografo, su un suo libro che le era piaciuto. Montanelli prende penna, libro e le scrive una dedica bla bla bla. Quando glielo riconsegna lei dice "manca la data". E lui "se la metta lei" e la nonna, che era abituata ad avere l'ultima parola, replica "cafone". Da quel giorno, quando si incontravano davanti all'ascensore, si salutavano con più simpatia di prima. Il mono non è solo un motore con una coppia infinita, un carattere spigoloso e che vibra un botto. È anche un tipo di persona, come mia nonna, certo, e ovviamente Montanelli. Monocilindrico per definizione. E non solo per quel nome, Indro, che anche Eco voleva come diminutivo di Cilindro. Toscanaccio di Fucecchio, figlio di un professore che nella scelta dei nomi che gli aveva appioppato ci aveva messo pure Schizogene, un grecismo che vuol dire 'semina zizzania', come la Suzuki DR di Gaston Rahier anche Montanelli in Africa ha lasciato il segno. Carburato sempre a dovere, una volta l'hanno fatto grippar,e gambizzandolo. Ma si è ripreso subito, a dimostrazione che la fusione era buona e i materiali nobili. Quando hanno provato a tappargli la bocca con un silenziatore troppo invadente, Montanelli, da cilindro di razza qual era non perde la Voce, anzi, ne fonda una. Il suo bello era che la coppia massima te la dava subito, fin dalle prime righe. E non dovevi tirare tutto l'articolo per capire dove si andava a parare. A metterlo in moto, poi, se non imboccavi il punto giusto, ci potevi rimettere un ginocchio (metaforicamente). Però una volta partito ti accompagnava in capo al mondo, dall'antica Roma agli anni di Tangentopoli. Accompagnava? Ti accompagna ancora oggi, visto che per fortuna scripta manent.



MONOTEISMO: NON AVRAI ALTRO PISTONE ALL'INFUORI DI ME

veloce

15

a cura di Nicolò Minerbi

