

Piccola Storia della moto da fuoristrada a Follonica

Presentazione :

La storia della moto da fuoristrada non risale certo agli inizi del secolo passato, come nel settore stradale, è ricca comunque di tanti piccoli avvenimenti, che sono riuscito a ricostruire meglio rispetto al settore stradale, in quanto insieme ad altri ragazzi di Follonica, degli anni 70, l'ho vissuta in prima persona, e soprattutto il periodo magico della moto da cross e da regolarità.

Questa è una piccola storia, sicuramente molto diversa da come la si potrebbe vivere oggi, perché i passatempi e i divertimenti dei ragazzi di oggi sono completamente cambiati, ma sicuramente, chi ha vissuto quel periodo non può certo dimenticarlo, ed alcuni di noi, hanno mantenuto vivo quel ricordo possedendo ancora la moto di quel tempo, come le mitiche SWM e KTM.

La moto l'abbiamo sempre adoperate oltre che come mezzo di trasporto, anche come mezzo di divertimento, ma con il passare degli anni anche per partecipare a manifestazioni sportive e competitive.

È qui che il pensiero torna, ancora indietro negli anni, e ti riporta alla mente anche gli amici di quel periodo, che purtroppo non ci sono più, così senti una volta di più, tutta la rabbia dentro, e in un attimo arriva quel "pizzicorino" al naso, ma è troppo tardi, subito dopo ti accorgi di avere gli occhi lucidi.

Breve storia della moto da fuoristrada a Follonica :

Le prime moto da fuori strada in assoluto in campo nazionale, sono state di derivazione stradale e sono apparse negli anni '50/60, come ad esempio la Moto Morini, la Moto Guzzi, la Gilera, la Ducati ed altre di produzione estera, soprattutto Inglesi. Erano però messe in commercio con poche modifiche alla parte ciclistica e lasciando spesso inalterate le caratteristiche tecniche del motore equipaggiate soprattutto con motori a 4 tempi.

Con lo sviluppo del motore a due tempi però, molte aziende iniziarono a produrre appositamente vere e proprie moto da cross o da regolarità (le attuali moto da Enduro), il motore che ha riscontrato maggiore successo come fenomeno di massa, fu senza dubbio il motore Sachs di produzione tedesca. Nato nei primi anni 60, era un 2 tempi di 125 c.c., con il cambio detto a "crociera", ma esisteva anche in altre cilindrata, 50 c.c. , portato anche a 75 e 80 c.c. e 100 e 175 per le competizioni di allora. Negli anni successivi invece il motore venne completamente rifatto con cambio a 7 marce che da 125 c.c. arrivava fino a 175 e 250.c.c. . Il motore Sachs fu adottato da molti costruttori dell'epoca, dalle toscane Ancillotti, Gori, AIM, all'emiliana Simonini, alle prime 125 KTM, SWM, DKW, Mazzilli, Mondial e tante altre ancora.



MOTORE SACHS 125 6 MARCE



MOTORE SACHS 7 MARCE

Un'altra marca di motore che riscosse un buon successo fu il motore Rotax, di produzione austriaca, la cui particolarità nella prima generazione di motori era l'alimentazione cosiddetta a "disco rotante" . Il motore Rotax fu adottato dalla SWM dopo l'esperienza del Sachs, dalle italianizzate Puch dei Fratelli Frigerio, dalla fiorentina Gori con motori forniti direttamente dalla SWM, dall'Aprilia dopo l'era dell'SWM, dalla KRAMER che poi diventò KRAM-IT, dalle americane ATK e Canam e dalla francese Portal .



MOTORE ROTAX "DISCO ROTANTE "



MOTORE ROTAX 347-370-440

Un altro motore, questa volta però di produzione Italiana che ha equipaggiato altre marche di moto, è stato il motore Hiro, che fu installato sulle proprie moto dall'Aprilia prima del Rotax, e dalle TGM, Ancillotti, Barbiero, Transama, MAV; mentre altre aziende invece pensarono bene di costruirsi in casa anche il motore, come la toscana Beta, le spagnole Montesa, Bultaco e Ossa, le italiane Elmeca, Villa e Gilera, l'austriaca Ktm. dopo i primi modelli con il Sachs 125, le cecoslovacche CZ, le tedesche Maico e Zundapp, le svedesi Husqvarna, o le ultime Simonini Mustang e tante altre case motociclistiche, che mi scuso di non scrivere, ma sono davvero tante.

MOTORE HIRO 125 FRIZIONE A SECCO

Ma più passava il tempo e il fenomeno del fuoristrada aumentava, e le moto in questione venivano usate



anche solo come semplice mezzo di trasporto dai giovani del tempo. Per concludere infatti, o forse, per far capire meglio ad altri al di fuori del settore, riporto di seguito un piccolo articolo ripreso dalla rivista Ruote Classiche di qualche anno fa :

“ L'appuntamento era davanti alla gelateria Lola, a Marchirolo, località di villeggiatura sulle colline del lago di Lugano. Ogni estate ci si ritrovava lì dopo la scuola per passare le vacanze e ogni estate molti si presentavano con la moto nuova, regalata per la promozione. Era la metà degli anni settanta, le ragazze avevano i pantaloni di Besozzi, il golfino bordeaux, le scarpe Colledge. I maschi avevano i Ray-Ban, gli stivaletti, i jeans a zampa d' elefante. Le moto più alla moda erano il KTM, e l'SWM quella un po' più cara delle altre il Puch (costava oltre un milione e mezzo nel 1977, quando una Citroen “Diane” si poteva comperare con un milione in più), ma non mancavano l'Ancillotti, il Mazzilli, il Gori, il “Guazzo”, soprannome del Guazzoni. Tra gli amici della compagnia c'era chi scompariva per i boschi della Valganna dopo aver indossato gli stivali R.G., il casco Nava”Vip”, la giacca Belstaff e gli occhiali Baruffaldi e chi se ne stava davanti al bar in attesa di portare qualche ragazza a fare un giro. E naturalmente, chi aveva la moto più in voga riusciva a “caricare” più facilmente. La fanciulla di turno si appollaiava così sul sellino e si avvinghiava alla vita del motociclista, un po' per non scivolare all'indietro nelle accelerazioni più spinte, un po' perché subiva il fascino giovane neopromosso. Alla sera , c'era chi tornava con la moto sporca di fango e di terra e chi l'aveva sempre pulita e splendente. E noi che avevamo la “Vespa primavera”, il “Ciao” o il “garellino” stavamo a guardare. “

Le prime moto da fuoristrada arrivate a Follonica risalgono agli inizi degli anni settanta, proprio in concomitanza con il boom specifico del settore. Bastava che qualcuno arrivasse al bar del ritrovo, per partire in gruppo nella zona di "valle " a monte di Follonica. Quanti pomeriggi e serate poi, passate in garage a riparare il Moto Morini scrambler ereditato da mio fratello più grande, ormai passato alle quattro ruote, oppure insieme agli altri amici a far modifiche sui vecchi Motori Minarelli, per allargare " luci e travasi" che per la maggior parte, poi, erano tutti " Caballero" . Mi ricordo quando comprai la mia vera prima moto da cross, un Ancillotti 125 Sachs cross International, con il quale nel 1978 partecipai al primo corso di scuola di Motocross presieduto dal neo Campione Italiano cadetti Massimo Contini nella pista di motocross di Suvereto.

Ricordiamo comunque con piacere i primi pionieri del settore, già nel 1971, con Uberto Rugi, Lando Peggi e Emanuele Montomoli, che sono stati i primi a partecipare a vere e proprie gare di motocross, o la mitica pista di “Valle”, che a metà degli anni settanta ha costituito il polo di attrazione per tutti i motocrossisti di Follonica e della zona, Enzo Pacenti, Federico Berardi,

Giovanni Cenerini, Luca Cioni, Giorgio Stacchini, Gianni Franchi, Alberto Bonacchi, Mauro Rosini, Luigi Chionzini, Piero Picariello, Giuseppe Brizzi, Rene' Fenu, Gianni Franchi, Giancarlo Macii, Alessandro Raffaelli, Renzo Nannetti, Claudio Radi, Gianfranco Dondoli, Roberto Bocci, Alessandro Bricchi, e poi proseguendo negli anni 90 con Roberto Muratori e Lorenzo Magnanelli impegnati nel settore motocross.

Subito dopo l'avvenimento della sei giorni di regolarità dell'Isola D'Elba nel 1981, della quale, in un'altra parte del sito, viene riportata una galleria fotografica, iniziò un nuovo periodo sulla scia del crescente successo della corsa più famosa del mondo: la Parigi - Dakar, nata nel 1978,. Infatti all'inizio degli anni 80 si venne a sapere che alcuni "fuoristradisti" di Siena intendevano intraprendere un raid con moto sui colli toscani. Informatomi del fatto, rintracciai un tale detto "il barbiere di porta S. Marco " in pratica il mitico Venio. Così una domenica mattina partimmo, io con una SWM insieme al mio amico di tante avventure Renzo Nannetti con la sua Aprilia direttamente in moto da Follonica direzione Siena. Zaino in spalla, "fast" fissato alle forcelle con le fascette e bottiglie di plastica piene di benzina fissate alla meglio sulla moto con nastro adesivo ed elastici siamo partiti e arrivati a Siena, ci ritrovammo insieme ad una quarantina di persone con varie moto da Enduro e in una tiepida mattinata primaverile dopo una breve presentazione la piccola carovana di moto prese il via, e dopo un percorso fuoristrada di oltre quattro ore, si concluse con un pranzo al paese di Ciciano. Decidemmo di ripetere l'avventura e di ritrovarci l'anno successivo con arrivo, questa volta, al paese di Gerfalco. E alla fine del solito pranzo, qualcuno esclamò: "Ma perché il prossimo anno non arriviamo fino a Follonica ?" E fu così che nel 1985 è nato il

1° MOTOROID SIENA FOLLONICA, svoltosi poi per 5 anni consecutivi fino al 1989, riproposto personalmente ai ragazzi del Moto club Siena nel 2000, e dove sono stato impegnato come organizzatore fino all'edizione del 2001. Il Motoraid Siena Follonica attualmente viene sempre organizzato, ma qui siamo già arrivati ai tempi moderni e questa, non e' più storia.

Nel frattempo, nel 1986, fu creata la prima squadra di Enduro a Follonica "Enduro Team Follonica", per partecipare al Campionato Toscano, e a una prova del Campionato Italiano Senior, i componenti erano: Fabio Vannoni Cagiva 125, Alessandro Datteroni Husqvarna 250, Claudio Radi KTM 250 e Mauro Rosini Yamaha TT350. L'anno successivo iniziarono a correre anche Marcello Florini, Massimo Scarpini e Roberto Bolognesi tutti su Yamaha TT600, per poi continuare con Paolo Brizzi, Daviddi Marcello, Duccio Boschi, in questo periodo ci furono dei buoni risultati di Giuseppe Urbani altro pilota di Follonica nella specialità enduro classe 4 tempi, per concludere con Massimiliano Cocchetti unico pilota attualmente che partecipa anche a gare di motorally anche a livello nazionale. Da ricordare infine, anche se non follonichesi, due piloti di Piombino per i brillanti successi nel motocross di Marco Bertini e di Giuseppe Serni nell' enduro, che attualmente corre sempre sotto i colori del Motoclub AMR.

Arriviamo così agli anni 90 con i successi nel motocross di Adriano Montomoli fratello di Emanuele, e di Massimo Scarpini nella specialità Enduro con quattro Campionati Toscani assoluti all'attivo, ed un quarto posto nell'italiano Enduro categoria Junior nel 1991, e il bellissimo titolo di Campione Italiano Enduro cat. Cadetti cl. 125 c.c. di Cesare Tozzini.

Certo altri tempi, ma un piccolo Motoclub di appena 30 soci, dove io come presidente gestivo in prima persona gran parte dell'attività svolta dall'associazione, arrivare con due ragazzi allora sconosciuti a girare l'Italia seguendo sia il Campionato Italiano Cadetti che quello Junior, partendo da Ragusa in Sicilia a febbraio, per poi andare nel Lazio, nelle Marche per finire a settembre in Piemonte, combattere con alcuni piloti, che poi sono diventati campioni dell'Enduro, per questi due ragazzi è stata sicuramente una grande soddisfazione.

La storia del fuoristrada a Follonica, e' stata ricca anche di una miriade di praticanti che si sono cimentati nelle varie specialità del fuoristrada : come il piccolo Ruben Fenu nel minicross, o l'ormai noto cabarettista follonichese Sergio Sgrilli, che, appena libero dai suoi impegni si diverte sulla sua moto da enduro, tra l'altro partecipando anche alle ultime edizioni del Motoraid Siena – Follonica.

Siamo così arrivati ai tempi recenti, con altri piloti impegnati sempre nell'enduro, dove un altro giovanissimo Follonichese, Michele Frolli alla fine degli anni 90 ha ottenuto buoni piazzamenti nel Campionato Toscano di Motocross e di Enduro, o all'attuale Emanuele Chesi che nel 2006 parteciperà insieme al giovanissimo Giacomo Pettorali, ultimo arrivato, al Campionato Toscano di Enduro.

Ed ora invece siamo davvero arrivati alla fine, volevo parlare per un attimo del presente, perché attualmente a Follonica o dintorni non ci sono piste o circuiti per lo sviluppo del motocross o del fuoristrada in generale se non a distanza di oltre 50 km. Tutto questo comporta, a chi pratica questo sport delle trasferte, oltre che per correre anche per semplici allenamenti.

In un orizzonte, forse però un po' immaginario, se devo pensare al futuro, si intravede la possibilità di organizzare una prova del Campionato Italiano di Enduro, e portare **almeno per una volta** a correre i Campioni del Motociclismo nelle nostre zone, ma questa davvero è un'altra storia.

Mauro Rosini

www.ferser.it/motoclubamr/