

# EPOCA

A fianco, Pontiroli Gobbi organizzatore della mostra. A destra (dall'alto), Genesio Bevilacqua in sella alla Morbidelli GP, Giugliano con la Ducati 125 e Rossi in azione con la Cagiva SP nel 1994

## 125: SOGNO DEI SEDICENNI

LE 125 A MOTODAYS

ALLA RASSEGNA ROMANA IL MOTO CLUB YESTERBIKE HA ORGANIZZATO LA MOSTRA "AVEVO 16 ANNI: IL MIO 125" ED È STATO UN SUCCESSONE

**F**ortunati, tanto fortunati i sedicenni anni '80 e '90 oggi quarantenni e over. Molto più fortunati dei sedicenni contemporanei. Perché? Semplice: oggi i ragazzi con la patente A1 possono guidare moto fino a 15 CV o 11 KW di potenza, robetta in confronto agli oltre 30 delle varie **Aprilia Chesterfield** o **Cagiva Mito** del "secolo scorso" che erano vere e proprie moto da corsa con targa e libretto. E proprio da quelle moto stradali, che poi tanto stradali non erano, fecero il loro debutto in pista gli allora adolescenti con pruriti corsaioli che rispondevano al nome di **Valentino Rossi**, **Max Biaggi** e, nel decennio precedente, con altre marche, altri "babies" come **Loris Capirossi**, **Luca Cadalora** e **Fausto Gresini**. Insomma, se decidessimo di totalizzare i loro titoli mondiali e le vittorie conquistate nei Gran Premi bisognerebbe stare almeno mezz'ora con la calcolatrice in mano. E si correva con cifre modeste, alla portata di tutti o quasi. All'ultimo **Motodays il Moto Club Yesterbike e Fiera Roma** hanno



allestito nel padiglione riservato al Vintage la mostra "Avevo 16 anni: il mio 125" che ha fatto venire gli occhi lucidi a svariate generazioni over 40 di visitatori. Oltre 50 "ottavo di litro" esposte: dagli anni '40 fino a metà anni '90.

"Il Moto Club Yesterbike - spiega il presidente del sodalizio romano, **Roberto Pontiroli Gobbi** - fin dalla prima edizione di Motodays, è partner ufficiale di Fiera Roma e, a partire dal 2009, abbiamo sempre organizzato una mostra a tema di moto d'epoca. Quest'anno, insieme all'ing. Silvio Manicardi, consulente di Fiera, abbiamo appunto allestito questa tematica. Il risultato? Un successo che ha superato ogni più rosea aspettativa. Abbiamo visto visitatori che portavano i figli a Motodays commuoversi".

"Infatti per tante generazioni - sottolinea l'ing. **Manicardi** - la 125 è stata la prima vera moto dopo il ciclomotore o cinquantino sportivo e, per i più appassionati, il passaggio naturale successivo è stata la moto di grossa cilindrata. Da ragazzo sognavo la Ducati 125 Sport, con il primo motore disegnato dall'ing. Fabio Taglioni. Purtroppo allora non potevo permettermela, così me la sono comprata da... grande".

"Silvio ha perfettamente ragione - riprende Roberto Pontiroli Gobbi - io ad esempio iniziai col Corsarino, quindi a 16 anni feci un patto scellerato col mitico "sor" Augusto Imperiali e, da delinquentello qual ero, portai mio padre ad acquistare un MotoBi 125 che in realtà aveva il motore 250. Col genitore naturalmente all'oscuro di tutto. Poi, a 19 anni, la moto successiva fu appunto una maxi: la Honda CB 500 Four".

Volendo fare un po' di storia per i sedicenni il **boom delle 125** esplose alla fine degli anni '60. Precedentemente tali moto erano riservate ai rampolli delle famiglie ricche, oppure nella maggior parte dei casi, erano motoveicoli acquistati come mezzi di trasporto primari.



In pratica un'alternativa motociclistica e più prestazionale rispetto alle Vespa o alle Lambretta. E dalla seconda metà di quel decennio iniziarono ad arrivare le **Gilera 124**, le varie **Moto Morini Corsaro**, le **Benelli-MotoBi**; la loro diffusione fu inarrestabile e continua fino a tutti gli anni '90. Infatti i monocilindrici 4 tempi italiani andavano per la maggiore e le case sfornavano quasi ogni anno livree nuove con qualche migliorata meccanica. Il motore due tempi negli anni '70 era una prerogativa delle fuoristrada: **KTM** prima fra tutte, poi **Maico**, **Puch**, **Hercules** e altre. Le giapponesi invece erano contingentate per proteggere l'industria nazionale e arrivavano col contagocce. La **Honda CB 125** del 1971-1972, rispetto alle nostre, appariva un'astronave: bicilindrica, motorino d'avviamento, livello di finiture sontuoso, inarrivabile per il "made in Italy", anche se le sue prestazioni non erano all'altezza di tanto lusso.

Le due tempi stradali arrivarono a cavallo tra gli anni '70 e '80. La **Benelli** bicilindrica ad esempio, il cui motore altro non era che una (brutta) copia del



propulsore Yamaha, ebbe un grande successo. A queste si affiancavano le più ambite e sognate **Malanca**, sempre bicilindrica due tempi, l'**Italjet Bucaneer** di metà anni '70, con motore (vero) Yamaha, o l'**Aspes Yuma** monocilindrica, che erano le più costose della categoria. Da metà anni '80 fu guerra aperta a suon di prestazioni e finiture tra la Honda, che nel frattempo aveva realizzato un polo industriale ad Atesa, la Honda Italia appunto, prima con il mono 4 tempi economico nei costi ma anche nelle prestazioni, poi con la fortunatissima serie **NS** e **NSR**, tutte monocilindriche due tempi, a cui **Aprilia**, **Cagiva**, **Gilera** e **Laverda** con la LZ motorizzata Zundapp, rispondevano con altri modelli ancor più prestazionali. Le vere moto da corsa a metà anni '90, quando si arrivò a mettere in mano ai sedicenni bolidi con quasi 30 cavalli di serie che poi oltrepassavano

quella soglia montando scarichi performanti e un ampio catalogo di interventi al motore. Morale: alcune di quelle "ottavo di litro" superavano senza affanno i 180 orari.

Nel frattempo, con l'arrivo di videogiochi e telefonini, la passione dei sedicenni iniziò a scemare e, sempre più spesso, il cinquantino non era più la motocicletta degli anni '70 ma lo Scarabeo, e l'interesse dei ragazzi si trasferì sempre più verso i gadget tecnologici. A tutto ciò si aggiunse il problema delle prestazioni ormai divenute esagerate, quindi con scarsa affidabilità, prezzo elevato e l'esponenziale costo delle assicurazioni, oggi divenuto proibitivo. Un insieme di fattori negativi che ne decretarono la scomparsa. E, appunto, fortunati gli ex sedicenni oggi quarantenni e over. La moto era il loro sogno primario, il vero oggetto del desiderio. Ora non è più così. Purtroppo. ●

## SALVATORE PASCUCCI E LE SUE 125



"I miei ricordi più belli delle 125 coincidono con uno dei periodi più prolifici per questa produzione quella che è a cavallo tra gli anni '80 e gli anni '90, dove erano tante le case che si cimentavano nella costruzione di moto di questo segmento, che si ispiravano sempre più alle sorelle maggiori. Tra le meno comuni, che però mi sono rimaste particolarmente in mente ricordo la HRD Silver, White e Red Horse con motore TAU, prodotte dalla casa motociclistica Bustese e disegnate dall'ing. Marabese, oppure la Malanca Ob One Racing che all'epoca era la 125 stradale più potente e veloce sul mercato italiano.

Come non ricordare le tante Aprilia a partire dalla ST ed STX dotate di motore Hiro fino alle fortunate serie AF1 ed RS motorizzate Rotax oppure le tante Gilera dalla RV fino alla SP01 passando per KZ, KK e MX1. Molto diffuse anche le Honda a partire dalla NS 125 F alle NSR F ed R. Ritengo che l'importanza delle 125 sia stata quella di avvicinare alle due ruote tanti ragazzi, molti dei quali sono i motociclisti di oggi".