

PROVA ESTREMA PER VETERANE

A palla di cannone



Ricordo della partecipazione tricolore nel 2014 al famoso raid Cannonball di 6.500 km. In primo piano la Moto Guzzi Sport 15 che Pino Savoretti di Rimini ha portato al terzo posto. Al traguardo della grande avventura anche gli altri italiani Ciro Nisi su Moto Guzzi Sport 500 del 1924, Sante Mazza su Frera 500 del 1926 e la "cavallerizza" Claudia Ganzaroli su Frera 500 del 1928

di Klaus Nennewitz



● Giuseppe Savoretti, classe 1948, Pino per gli amici, compra la prima moto nel 1977, una Moto Guzzi Airone 250, cominciando ad interessarsi alle moto d'epoca. Assieme a Germano Corvatta e Augusto Zaghini, soci come lui del Motoclub Velocifero di Rimini, colleziona moto che troveranno posto nel "Museo Nazionale del Motociclo", inaugurato nel 1993 sulla strada che porta a San Marino. Successivamente il museo si sposta a fianco dell'autostrada adriatica A 14 e cresce fino a contenere oggi circa 250 moto. Nel 2011 Germano Corvatta perde la vita in un incidente a pochi passi dal cancello del museo. A quell'epoca Pino aveva già sentito parlare della "Motorcycle Cannonball" negli USA. Affascinato dagli Stati Uniti, sognava da tempo di fare un viaggio nel paese delle opportunità illimitate,

meglio ancora su una moto d'epoca della sua collezione.

Preso la decisione di partecipare all'edizione 2014 della Cannonball (che si svolge ogni due anni), Giuseppe scelse una Moto Guzzi Sport 15 del 1931. Il regolamento della gara richiede il basamento motore originale, ma consente delle modifiche se effettuate "a regola d'arte". Quindi, per incrementare le prestazioni della moto (da 100 a 120 km/h), insieme all'amico Zaghini ha trasformato la distribuzione a valvole contrapposte della Sport 15 in valvole in testa e ha aggiunto un dente in più al pignone.

Per il primo test della moto, Savoretti ha scelto un raduno sull'isola di Malta, sfruttando il viaggio di ritorno per farsi spiegare dal dottor Claudio Femiano di Reggio Calabria, all'epo-



La Moto Guzzi di Giuseppe Savoretti apre lo schieramento delle moto partecipanti alla Cannonball. In alto, la spedizione italiana in quella vecchia edizione del 2014 che aveva visto una Sport 15 protagonista assoluta: Giuseppe Savoretti, Ciro Nisi, Sante Mazza e Claudia Ganzaroli.

ca l'unico italiano ad aver partecipato ad una Cannonball (quella del 2012), i segreti del trip-master e del roadbook necessari per la navigazione durante la gara.

Oltre che da Savoretti, la squadra italiana alla Cannonball 2014 era composta dai riminesi Claudia Ganzaroli e Sante Mazza su Frera e da Ciro Nisi su Moto Guzzi. Nel mese di agosto le moto erano state spedite via nave ad Orlando in Florida, ed erano state raggiunte dai piloti in aereo quattro giorni prima della partenza.

Nei 200 km di trasferimento da Orlando a Daytona la Moto Guzzi Sport 15 di Pino ha grippato una prima volta. Purtroppo, a causa di una carburazione eccessivamente magra, il problema si è presentato altre sei volte durante la gara. Di solito Savoretti se ne accorgeva subito per il calo di potenza sulle lunghe salite del Far West, quindi poteva spegnere il motore prima che si verificassero grossi

correnti che dovevano seguire minuziosamente il percorso. Il rispetto della traccia indicata sul roadbook era assicurato dalle moto (moderne) dell'organizzazione al seguito dei partecipanti e dai posti di controllo ufficiali (pochi) e da quelli a sorpresa o nascosti (si presume, tanti...). I controlli venivano fatti a campione, senza l'ausilio di sistemi elettronici di tracking.

La lunghezza delle tappe era mediamente di 400-500 km e per arrivare al traguardo nel tardo pomeriggio serviva tenere una media intorno ai 60 km/h, con moto di 80 anni di età!

L'assistenza in caso di guasto era assicurata dal camion scopa dell'organizzazione, chiamato anche "camion della vergogna" perché se un partecipante era costretto a salirci insieme alla moto doveva firmare col proprio nome la parete del camion e quindi subire "la vergogna".

Spesso l'arrivo di ogni tappa era presso una concessionaria Harley-Davidson, dove le moto dei concorrenti venivano esposte in un parco chiuso per due ore, il tempo concesso ai piloti per visitare il buffet allestito per l'occasione. Solo dopo si poteva lavorare sulle moto e preparare il roadbook per il giorno seguente.

La Sport 15 non ha avuto bisogno di grande manutenzione e non ha avuto grossi inconvenienti: ogni sera Pino controllava olio, catena e freni e regolava le valvole. Inoltre, toglieva l'olio finito nella frizione durante la giornata. Nella terza tappa con partenza a Chattanooga, nel Tennessee, la Guzzi ha perso un bullone del freno posteriore e per quattro giorni Pino ha utilizzato solo quello anteriore, perché aveva portato con sé pochissimi ricambi. A metà gara, poco prima della giornata di riposo, è stato risolto un problema alla frizione che slittava aggiungendo due dischi e dopo la tredicesima tappa è stata sostituita l'asta della valvola di scarico ormai troppo consumata. Prima della Cannonball Giuseppe non aveva mai partecipato ad una gara in moto. La competizione e l'adrenalina erano sensazioni a lui sconosciute, come l'inglese che lui non sapeva. L'ordine di partenza della prima tappa sulla spiaggia di Daytona era stato stabilito in base all'età della moto, quindi era scattato in decima posizione. Quando a metà gara si è trovato in sesta posizione della classifica generale, Giuseppe ha cominciato a sognare in grande, soprattutto quando ha iniziato a scalare la classifica, giorno

Il percorso della Cannonball del 2014 - da Daytona Beach in Florida a Tacoma, nello stato di Washington - e (nel riquadro) road-book e trip master montati sulla Moto Guzzi Sport 15.



danni alla canna in ghisa e al pistone. Bastava comunque lasciar raffreddare il monocilindrico una decina di minuti per poi continuare.

La partenza sulla famosa spiaggia di Daytona è stata la parte più difficile di tutto il percorso, ma fortunatamente il pezzo sabbioso è stato solo di 300 metri... Il via di ogni tappa veniva dato fra le 7 e le 8 al mattino: per prima partiva la classe fino a 750 cc, poi quella fino a 1000 cc ed infine la terza, riservata alle oltre 1000 cc. Il percorso si snodava su strade secondarie con poco traffico. Canyon, deserti, Rocky Mountains, paesaggi da favola, accompagnavano ogni giorno i con-

dopo giorno.

Le maggiori difficoltà? Stare seduto tantissime ore sulla sella in cuoio della Moto Guzzi col retrotreno rigido, senza sospensione. Per stare più comodo Pino aveva aggiunto due pedane più avanzate per stendere ogni tanto le gambe.

Una sfida continua nella navigazione era l'attraversamento dei paesi in pianura: lì, dove tantissime strade partivano a destra e sinistra, spesso a pochi metri una dall'altra, era molto difficile trovare l'incrocio giusto per seguire il percorso corretto. Si dovevano veramente contare i metri sul trip master per svoltare al momento giusto.

Quale è stata la forza di Savoretti per raggiungere il podio? *“Ho sempre mantenuto la calma, non mi sono fatto provocare da altri concorrenti, per tirare o per stargli dietro. Ho corso al mio ritmo, ponendomi come obiettivo risparmiare la moto. Amministravo le giornate, le tappe, le forze e la moto.”*

Negli ultimi giorni della Cannonball Giuseppe ha occupato la terza posizione. Dato che il punteggio veniva calcolato considerando anche l'età della moto e del pilota non poteva più migliorarsi, perché i primi due viaggiavano a punteggio pieno come lui, ma avendo moto più vecchie della Sport 15 erano avvantaggiati in classifica. Quindi, Pino non poteva scavalcarli ma aveva un sufficiente vantaggio sul quarto pilota in classifica da mettersi al riparo dalle sorprese.

Prima di raggiungere il traguardo a Tacoma, Pino ha però vissuto un grandissimo spavento, quando a 50 miglia dalla fine si è trovato con sette raggi rotti nella ruota anteriore! Ha proseguito con cautela e a bassa velocità, incrementando l'andatura solo nel finale, dando stabilità alla moto.

All'arrivo il verdetto è stato il terzo posto assoluto, alle spalle di Hans Cortese (Indian Scout 750) e Norm Nelson (BMW R52)! Un risultato veramente straordinario per un esordiente. Sessantaduesimo Ciro Nisi sulla Moto Guzzi Sport del 1924 e ottantunesimo Sante Mazza



Giuseppe Savoretti e la sua Moto Guzzi Sport 15 del 1931, terzi classificati alla Cannonball del 2014.

sulla Frera del 1926. Sua moglie Claudia Ganzaroli invece, anche lei su Frera ma del 1928, le è terminata subito alle spalle.

“Ero partito carico – ricorda Giuseppe Savoretti - quando ho visto il mio nome salire nelle classifiche mi sono caricato ancora di più e ho preso molto sul serio l'evento. Non sentivo più niente. Ero in un tunnel, l'adrenalina era pazzesca, mi ero trasformato in una macchina da battaglia. Credo di non aver sbagliato mai niente, ero talmente concentrato da aver trovato la fusione totale di mente, moto e pilota. È stata la più bella avventura della mia vita!”