

COLLEZIONISTI

Di padre in figlio

Storia di Mario.
Giovane collezionista
di ciclomotori e
restauratore per hobby

di Marina Pescatori



Mario con il padre Tonino, cinquantottenne meccanico e collezionista di moto che ha dato origine alla raccolta. Con loro, il modello di punta della collezione, un Beta Camoscio 48 cc elaborato in "stesino" da corsa, per le gare in salita. Lo hanno battezzato Camoscio Competizione

Ciclomotore Garelli Gran Turismo 48 cc del 1979

Mai stato restaurato, è un motorino a cui Mario e il padre sono particolarmente legati perché tra i primi ad essere entrato nella raccolta

«Grazie a mio padre, meccanico e appassionato, mi sono avvicinato ai ciclomotori - racconta Mario - anzi, potrei dire di aver cominciato da piccolo diventando la sua ombra, accompagnandolo alle mostre scambio e ascoltando da lui storia e tecnica dei vari modelli».

Non a caso, infatti, il mezzo che ha dato origine alla collezione è stato comprato proprio dal padre Tonino negli anni '90: «È un Garelli Gran Turismo 48 cc, già allora in ottime condizioni - precisa Mario - papà lo prese da un vecchio conoscente per 120 mila lire. Oltre ad essere il primo è anche il ciclomotore più vecchio che possiedo».

Da allora Mario, con l'aiuto del padre, ha raccolto una trentina di motorini, tutti 50 cc, e da come ne parla si capisce che prende il suo impegno molto sul serio: «Considero il mio garage-officina una sorta di seconda casa. Dedico ai ciclomotori la maggior parte del tempo, e anche se non è il mio lavoro: copro, riparo, restauro, trasformo».

Pur giovane, dunque, Mario ha già alle spalle un bel po' di mestiere, e ad oggi può dirsi un esperto di questa specifica gamma di motori la cui uscita



Moto in bella mostra sul
soppalco del garage



**Il Testi Grand Prix, versione SS
(Super Sport), 48 cc, anno di
costruzione 1968**

Il modello più raro della raccolta

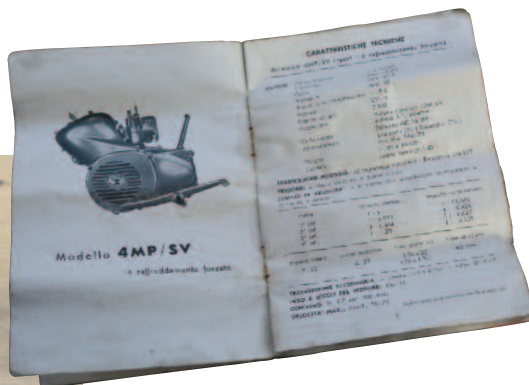


Ventisette della provincia di Salerno, Mario ha ereditato la passione per le moto dal padre Tonino che negli anni '70 ne cominciò la raccolta

nel nostro Paese può considerarsi abbastanza recente: «Tra i primi modelli prodotti in Italia - racconta - ci sono il *Ducati 50 SL1* creato all'inizio degli anni Sessanta a Borgo Panigale, dove tuttora risiede la fabbrica Ducati, e il *Matta 50*, un ciclomotore a disco rotante della ditta Guazzoni. Di questi vecchi modelli esistono ancora pochissimi esemplari, si contano sulla punta delle dita».

Benché 30 motorini non siano pochi, Mario non ha ancora tutti i modelli che sogna e quindi, insieme col padre e l'aiuto di qualche amico fidato, la ricerca continua: «Mi mancano ancora diversi "mezzi". Mi piacerebbe trovare, ad esempio: l'*Italjet Mustang* veloce, un motorino di inizio anni '70; il *Ducati 50 SL1* dei primi anni '60, e il *Malanca Testa rossa* primi anni '70. Non saprei dire se la mia raccolta è più o meno ampia rispetto alle analoghe di altri appassionati in Italia e all'estero,

Quadretto di famiglia. Presenti dall'alto: il nonno Mario, anche lui un appassionato di motori; il padre Tonino all'età di circa 4 anni ("già voleva salire su tutte le moto che vedeva", racconta la nonna) e infine Mario, terza generazione, fotografato alla guida della sua *Aprilia RS 125 Sport Production* da gara



Ciclomotore Jaguarino Bonvicini cross 48 cc, anno 1969, e Libretto di uso e manutenzione

La particolarità di questo motore consiste nel raffreddamento ad aria forzata che avviene attraverso l'involucro di alluminio posto intorno al gruppo termico



Il ciclomotore C.F. (Cieffe Rocket) prima serie

Pagato 500 euro nel 2015



Ciclomotore CF (Cieffe Rocket) seconda serie

Comprato in pessime condizioni, è tornato al suo antico splendore dopo un lungo restauro ad opera di Mario e suo padre Tonino

ma una cosa è sicura: per me non sarà mai grande abbastanza, quindi sono sempre alla ricerca di altri modelli alle mostre scambio in giro per l'Italia, presso i privati e nei garage della mia zona".

Quanto alla stima dell'intera raccolta Mario non si sbilancia: «Non c'è un valore preciso e reale», afferma. Eppure, alcuni dei suoi esemplari sono ormai difficili da trovare: il BM Bonvicini modello Jaguarino con raffreddamento ad aria forzata, ad esempio, o il Testi modello Gran Prix 50 SS, inizio anni '70 che, ad oggi, è il più raro della collezione. «Anche i due simpatici CF (Cieffe Rocket) prima serie del 1969 e seconda serie del '71 sono abbastanza rari. Mio padre faceva loro la corte fin da ragazzo, e solo pochi anni fa è riuscito ad averli entrambi. In particolare, il modello prima serie, comprato nel 2015, è il mezzo che abbiamo pagato di più: 500 euro. Non è poco, ma per un pezzo indispensabile per la completezza della collezione sarei disposto a spenderne anche 1000».

Dove vedere. Come comprare

In Italia ci sono diversi riferimenti espositivi riguardo alle moto, soprattutto se la ricerca non si limita alla cilindrata 50. Esistono musei che espongono un po' tutti i modelli, ed altri dove si trovano solo quelli riferiti a un unico marchio, come è il caso del Museo Benelli a Pesaro.

«Esistono anche realtà legate allo sforzo collezionistico dei privati appassionati» precisa Mario. «Sempre a Pesaro, il Museo Morbidelli; a Rimini il Museo Nazionale del Motociclo, quello dello Scooter a Rodano, vicino Milano e, scendendo al sud, il Museo Meridionale della Lambretta, vicino Catanzaro. Diverse sono anche le associazioni che raccolgono amanti di un determinato ciclomotore, ma io non faccio parte di nessuna di queste, più che altro mantengo i contatti con altri collezionisti della mia zona e nel nord Italia».

Riguardo al comprare, per avere un'idea dei prezzi si può consultare il catalogo *Motociclismo d'epoca*, ma anche le riviste di motorismo storico riportano prezzi: «Le quotazioni sono abbastanza attendibili e il valore commerciale dipende dallo stato di conservazione: i vecchi motorini 50 cc più comuni costano intorno ai 100 euro, i modelli più rari vanno anche oltre 500. Però non è questo che conta - aggiunge Mario - l'importante è acquistare un motorino che sia originale e al giusto valore di mercato. Quindi il mio consiglio è quello di non fidarsi troppo dei prezzi dichiarati e delle proposte di vendita online, ma di andare piuttosto a verificare de visu lo stato e l'integrità del mezzo. Inoltre, prima di rivolgersi alla rete, potrebbe risultare fruttuosa la ricerca nei vecchi casolari e nelle officine».



Cartolina pubblicitaria del Museo Benelli a Pesaro. In esposizioni anche i modelli marchio Motobi



Studio e pratica di mestiere

Nel collezionare, si sa, seguire la via della conoscenza è sempre la cosa migliore: aiuta molto sia nell'acquisto sia nel recupero della funzionalità degli oggetti, due cose a cui Mario si dedica insieme col padre.

«Mi piace studiare la storia dei ciclomotori che raccolgo e saperne sempre di più dal punto di vista tecnico. È importante saper costruire con le proprie mani e per farlo bisogna conoscere nel dettaglio il mezzo».

Acquistare modelli originali e in buono stato, evitando se possibile il restauro, sarebbe la cosa migliore, ma là dove serve, Mario mostra di saper intervenire con competenza: «So che la mia avventura di collezionista/restauratore non è priva di difficoltà pratiche, ma l'importante è saperle affrontare per riceverne in seguito le giuste soddisfazioni, e una volta rimessi a nuovo, i miei "gioielli" non hanno bisogno di altre cure, basta tenerli al coperto e metterli di tanto in tanto in funzione».

Ultima fase del restauro di un Itom Super Sport del 1957

Il ciclomotore è stato recentemente rimesso a nuovo da Mario e suo padre Tonino. «Trattandosi di una prima serie - precisa il collezionista - questo mezzo è dotato di un telaio monotrave con motore a sbalzo, a differenza di quelli che si vedono in giro con telaio a doppia culla



Veduta della raccolta di automobiline a pedali, altra passione collezionistica di Mario

Il rudere di una Fiat 509, anno 1929
Mario intende restaurarlo personalmente e usarlo come oggetto d'arredo



Alcune moto della collezione



Due macchine giocattolo Fiat 500 trasformate da Mario in Fiat 500 My Car (azzurra) e Fiat 500 Jolly Ghia (rosa)



Insieme al padre, Mario si diverte anche a trasformare i modelli: «Il nostro Beta Camoscio 48 cc, degli anni '80, ad esempio, è diventato uno "stesino" da corsa per le gare in salita. Lo abbiamo battezzato "Camoscio Competizione"».

È uno "stesino" anche il preferito della raccolta, un Cimatti S5 degli anni '70: «È stata la mia prima moto sportiva. All'epoca, i ciclomotori sportivi venivano denominati "stesini" per l'estetica e la posizione di guida che si assumeva salendoci a bordo».

Passioni collaterali

Anche se le moto sono il suo primo amore, Mario non trascura passioni per così dire "collaterali", come quella per le macchinine a pedali: «Mi diverto a costruirle, riadattarle, e posso dire di avere anche qualche pezzo storico come un'auto da corsa del '32 e un ciclo balilla fine anni '30 inizio anni '40, due giocattoli sopravvissuti alla guerra».

In più, Mario colleziona riproduzioni di automobili in scala 1/18, 1/24, 1/43: dai modellini degli anni '50 (come la Ferrari, prodotta dalla ditta Marchesini) a quelli degli anni '80 della Polistil, fino ai Burago dei nostri giorni.

«Ho anche una macchina vera!» precisa soddisfatto. «È una Fiat 500 Giannini TV (Turismo Veloce). La ditta Giannini, di Roma, rielaborava le originali 500 Fiat ren-



Ciclomotore Cimatti s5 48 cc, cambio 4 marce, del 1972

Nella raccolta, il motorino preferito da Mario



**Ciclomotore
Morini Corsarino
48 cc**
*La sua particolarità
è il motore a 4 tempi*

**Un Benelli Trial 48 cc insieme
alla vecchia mini moto che
Mario guidava da bambino**



**Alcuni
modelli
Ciao della
Piaggio**



**Una Fiat 500
Giannini TV
(Turismo Veloce),
del 1972**

**Mario insieme alla sua ragazza, a
bordo della Vespa Special prima
serie, 3 marce, anno 1970**
Versione un po' rara



dendole più sprint dal punto di vista estetico e meccanico. Negli anni '60, chi possedeva una Fiat 500 Abarth o una Fiat 500 Gianni era un guidatore sportivo oppure un pilota privato».

La piccola TV è in ottimo stato, eppure, vanto collezionistico di Mario è l'altra sua Fiat: un modello 509 del 1929. Peccato sia un rudere! «Okay, al momento è solo uno scheletro, ma ho intenzione di riportarla in vita perché ci sono particolarmente affezionato. La carcassa, rimasta abbandonata per anni, mi è stata regalata dai Wancolle, ex concessionari Fiat del mio paese sin dal 1933, una famiglia che stimo e rispetto e alla quale io e i miei genitori siamo legati da affetto e amicizia. Approfito, anzi, per mandare loro un caloroso saluto».

Chiunque, a vedere l'arrugginita carcassa, esclamerebbe: «Qui non basta il restauro, ci vuole un miracolo!». Mario, invece, è fiducioso, forse perché, nonostante l'età, è già un vecchio collezionista "affettivamente" coinvolto, di quelli che guardano agli oggetti raccolti soprattutto con gli occhi del cuore. ▀