

ESTATE in Libertà

GIANFRANCO SAGNER

A ottantatré anni sulla GS, una passione lunga tutta una vita

Gianfranco Sagner ha 83 anni e la sua Vespa GS, dopo che si è fatto male alla gamba, non l'ha più potuta guidare. La fede verso il mezzo che ha accompagnato tutta la sua vita, però, è ancora salda. Quando mi apre la porta di casa indossa la maglietta del Vespa Club Piacenza. Sul tavolo ha posizionato alcuni cimeli. Corrispondono a ricordi preziosi della sua vita in Vespa. Gianfranco Sagner non è un collezionista. Nella sua vita ha posseduto "solamente" due modelli. Mentre mostra una foto di quello attuale, spiega: «La prima volta che sono salito su una Vespa avevo sedici anni. Era un 50 Special. Sono andato in Vespa per tanti e tanti anni. Dopo il cinquantino ho acquistato un GS modello VSB del '63. Una gran Vespa. Da allora



non l'ho più cambiata».

Quello spettacolo di GS adesso riposa in garage: «Insieme abbiamo fatto tanti raduni, spesso anche fuori provincia - spiega Sagner - lo lavoravo a Milano e quindi la utilizzavo esclusivamente per le gite». Proprio durante uno di questi raduni, nel 2006 a Orio Litta, Gianfranco Sagner è stato premiato come "Vespista più anziano". Sagner, come tiene lui stesso a precisare, è iscritto al Vespa Club Piacenza: «Prima andavo sempre al bar dove si ritrovano i ragazzi di martedì sera, è un bel gruppo, molto affiatato». Per questo fedele vespista che ha visto nascere, crescere, declinare e poi rinascere il mito della Vespa, aver trovato delle persone con cui condividere questa passione è stata una vera e propria sferzata d'energia.

GIULIA SCORRI

L'acceleratore lo gestisco io: il mito a due ruote è sempre più rosa

La Vespa a nessuno si preclude, neppure alle ragazze. A differenza di altre "due ruote", questo mezzo spopola pure fra il gentil sesso. Addio al posto da passeggero, insomma, e via con il comando della Vespa. Una che di raduni e chilometri con la Vespa ne ha macinati parecchi è Giulia Scorri figlia d'arte, per così dire, visto che suo padre è il vice presidente del Vespa Club Piacenza.

«La passione per questo mito intramontabile - ammette - è nata grazie a mio padre. La Vespa è un mezzo che mi è sempre piaciuto e in casa se ne parla quasi tutti i giorni». Giulia ha ventitè anni ed ha iniziato a guidare la Vespa circa tre anni fa: «Possiedo una Vespa 50 e un 125 ET3 Primavera. La Vespa la uso tutti i giorni per andare a lavorare: è comoda, pratica e semplice da utilizzare». Giulia insieme



me al padre ed ai suoi zii ha partecipato anche a parecchi raduni: «La Vespa riesce a farti apprezzare paesaggi e panorami che altrimenti sarebbero sfuggiti allo sguardo. Il viaggio, in sella a questo mezzo, si apprezza sicuramente di più».

Cosa significa, quindi, essere donna e pure vespista? «Non esiste mezzo migliore per una donna - dice Giulia - Se una ragazza dovesse decidere di comprare un motorino opterebbe sicuramente per la Vespa perché è facile da guidare e poi ha delle forme rotonde che attirano. Anche negli anni passati era così. La passione per il motore rimane appannaggio maschile. La donna la usa e basta». Giulia però, per il futuro, si ripromette di mettere il naso anche sotto la carrozzeria: «Mi piacerebbe impratichirmi sulla parte meccanica, devo proprio farmi insegnare da mio padre».

GIOVANNI MARASÀ

Il sacro pellegrinaggio del collezionista fra Reggio, Imola e Novogro

Partono dal 1949 e arrivano fino al '57. Stanno tutte in fila, perfette e silenziose. Viene voglia di accarezzarle perché salirci sopra si ha paura di rovinarle. Sono parte della collezione di Giovanni Marasà e rappresentano un piccolo museo fra cui spicca anche un sidecar originale del 1951. Le ultime della fila, non certo per importanza, sono due GS: «Questa Vespa - spiega Marasà - del 1957 veniva chiamata il GS dei poveri perché era meno costosa rispetto a quest'altro modello del 1955. Il GS era la Vespa della Dolce Vita».

Giovanni sembra conoscere a menadito la storia della Vespa: «Su internet si trova di tutto e di più. Ad esempio ci sono ancora filmati originali dell'epoca di quando Corradino D'Ascanio disegnava i primi prototipi». La passione per il famoso mezzo della Piaggio è nata in Giovanni negli an-



ni '70: «Avevo 16 anni e possedevo un ET3, come quasi tutti i giovani in quel periodo».

Diventare collezionisti significa in primo luogo pazienza e meticolosità: «Ci vuole tanto tempo per riuscire ad eseguire i restauri delle Vespe d'epoca perché è difficile trovare i colori e i carrozzieri che lavorano come si faceva 60 anni fa». I collezionisti futuri dovrebbero tenersi a mente, in modo particolare, questi tre mercatini per trovare occasioni e pezzi di ricambio: «Reggio Emilia, Imola e Novogro sono i mercatini più grossi e forniti. Si svolgono due volte l'anno: in primavera e autunno». Giovanni fornisce anche qualche consiglio per l'atto dell'acquisto: «La prima cosa da guardare è la pedana che deve essere in buone condizioni. Il motore si può sempre mettere a posto a meno che non sia stato elaborato perché è semplice, è il punto di forza della Vespa».

FABIO COFFERATI

Viaggio di nozze in sidecar per il vespista che ama i grandi numeri

Sono 200 e stanno in un ex caseificio. Alcune sono straniere. Se ne vedono di tutti i modelli. Non è un indovinello è la descrizione della collezione di Fabio Cofferrati, 34 anni. Ci incontriamo due giorni prima della sua partenza: «Io e mia moglie Viola andiamo in viaggio di nozze - mi dice - Destinazione Irlanda. In sidecar».

La prima Vespa di Fabio è stata una "collo d'oca" del '56: «Da quel momento mi sono innamorato delle forme tonde del mezzo. La Vespa per me è una filosofia di vita, significa viaggiare in tranquillità tanto che ho abbandonato la macchina e utilizzo solo la Vespa». Quello delle 200 Vespe non è l'unico record all'attivo di Fabio: «Dal 2001 al 2007 ho fatto almeno 30 raduni all'anno. Per sei anni di fila ho anche vinto la "Marmitta d'oro". Nel 2002 sono arrivato secondo al



Campionato individuale turistico italiano e ho ricevuto a Viterbo in occasione dell'EuroVespa il premio per il migliore addobbo: ero vestito da vichingo. In totale avrò partecipato almeno a 200 raduni». Fabio, poi, è anche un esperto di lunghi viaggi in Vespa: «Sono stato a Barcellona, a Palermo, nella Foresta Nera e all'isola di Wight». Fra i tanti modelli della sua collezione "solo" 20 sono conservate e 5 restaurate: «I pezzi più importanti sono una U utilitaria a bacchetta del '48, una GS, una 90 Super Sprint e poi ho anche due Vespe 400. Inoltre mi sono costruito una Rally 200».

Fabio nel 2006, essendo molto appassionato anche dell'Ape, fonda l'Ape Club Italia: «Sono presidente di questo gruppo che conta circa 350 iscritti da tutto il mondo. Siamo appoggiati dalla Piaggio e tutti gli anni organizziamo l'EuroApe». Il sito: apevintage.com.



Roberto Donati in sella alla sua Vespa 98 col



AUTORE DI "VESP

Con le ali s

«La mia Vespa 98

Trent'anni di passione culminati in un capolavoro: "Vespa 98. Risorgere su due ruote". Lui è il piacentino Roberto Donati. Nel mondo della Vespa non ha bisogno di presentazioni. Per tutti gli altri basti sapere che è l'esperto della Vespa. Il libro che sta avendo un successo e un apprezzamento dilagante, è stato scritto a quattro mani assieme all'amico Paolo Zanon. Trentocinquanta pagine a colori edite da Tep srl sulla Vespa 98. Anzi no. O almeno, non solo sulla Vespa 98. Perché questo libro raccontando la nascita del primo modello di Vespa commercializzato dalla Piaggio è anche riuscito a raccontare la storia della sua casa produttrice. I sentimenti, gli ideali, le problematiche dalle quali ha preso vita la Vespa stessa. Il libro della genesi, in poche parole.

Donati e Zanon raccontano come tutto ha avuto inizio, sfatando falsi miti e mettendo nero su bianco la semplice verità. Vespa 98 è costato due anni di lavoro. Vespa 98 ha significato scartabellare negli archivi della Piaggio scoprendo cose che neppure la Piaggio stessa sapeva. Il bello di questo lavoro di ricerca è che, crollati i luoghi comuni ripetuti a papagallo da chi scopiazzava notizie su internet, ne è venuta fuori una storia meravigliosa. La realtà, insomma, è decisamente più appagante.

Come è nata l'idea di scrivere Vespa 98?

«I motivi sono sostanzialmente due. Il primo è il significato stesso di passione. Nel mondo del collezionismo avevo trovato il mio

appagamento. Il museo che ero riuscito a mettere insieme rappresentava la storia della Vespa attraverso i suoi modelli più ricercati. Ero considerato l'esperto della Vespa in Italia e non solo. Di conseguenza, come un bambino che completa il suo album, anche il mio percorso era finito. Ho venduto tutto quanto, tranne due Vespe alle quali sono particolarmente legato. È stata una scelta difficile, ma giusta. La passione per la Vespa non è certo terminata, durerà sempre, ma se riesci ad andare oltre il possesso, beh, quello è il massimo. Io ho fatto il gesto di ridare valore a quei pezzi, magari considerati ferri vecchi e venduti per poche centinaia di lire, adesso che li abbia io o qualcun altro che li conserva, non ha importanza».

E il secondo motivo?

«Vent'anni fa con la mia macchina da scrivere avevo già iniziato un libro. Poi due o tre anni fa mi chiama Paolo Zanon, un vecchio amico che non sentivo da tempo e mi dice: perché non facciamo un libro sulla Vespa?».

Perché proprio la Vespa 98?

«Siamo nell'immediato dopo guerra, un periodo difficile per l'Italia, c'era tanta povertà e poche risorse disponibili. I primi due anni della Vespa sono molto confusi basti pensare che la Piaggio non ha conservato il primo modello costruito. A quel tempo non si pensava certo di redigere un archivio per i posteri. Inoltre la Vespa 98 subisce una serie di cambiamenti e miglioramenti continui nei primi anni. La mia Vespa 98, ad esempio, è la



Una Vespa per sognare



...or amaranto. Nel tondo, ancora la 98 e il "Paperino", un prototipo della Piaggio che anticipò la '98

L'INTERVISTA

ROBERTO DONATI

LA 98. RISORGERE SU DUE RUOTE

otto ai piedi amaranto è unica»

numero 48 ed è unica nel suo genere per questo colore amaranto con cui hanno deciso di fabbricarla. La sfida, insomma, per me e Paolo era quella di riuscire a ricostruire questi primi anni della Vespa dandone una vera versione».

Da dove siete partiti per riuscire a colmare le lacune della storia?

«Intanto avevamo una documentazione nostra raccolta nel corso degli anni e poi abbiamo deciso di recarci direttamente alla fonte per riuscire ad entrare nell'archivio Piaggio. Tommaso Fanfani, il presidente della Fondazione, ci ha accolti ed ascoltati lasciandoci tre giorni interi per visionare l'archivio. Nonostante ci siano state aperte le porte, il lavoro di visione non è stato facile: l'archivio era suddiviso per lasciti. Abbiamo fatto passare un documento alla volta. Anzi, una velina alla volta. Ci è stato concesso di fotocopiare 300 documenti. Da qui si è aperto un mondo di cui neanche la Piaggio era a conoscenza».

Può sfatare un mito?

«La Piaggio, inizialmente, costruiva solo il 10-15% del veicolo al suo interno. Di abbandonare il sogno Vespa, insomma, non se ne parlava neanche, ma per riuscire a portare avanti il progetto, data la scarsità delle risorse contingente dallo Stato, la Piaggio ha dovuto affidarsi a ditte esterne».

Dove avete trovato tutte le fotografie che compaiono nel libro?

«Questa è stata un'altra parte difficile. Ci

hanno aiutato gli appassionati come noi attraverso i forum. La Piaggio, infatti, non aveva un servizio fotografico di quell'epoca. Conservano foto solo della prima Vespa sperimentale».

Qual è stata la parte di questo lavoro di ricerca che ti ha coinvolto di più emotivamente?

«Io mi sono occupato prettamente della parte di ricerca storica. Per cui ho cercato di contattare persone che avessero vissuto quel periodo. A Milano, ad esempio, sapevo che in quegli anni la concessionaria Piaggio era la Ghizzoni. Allora ho chiamato il figlio del vecchio proprietario che mi ha fatto incontrare col procuratore del padre, un signore di 98 anni che possedeva ancora delle fotografie e una memoria storica sorprendente».

Nel settembre del 2009 a Grazzano Visconti avete organizzato un raduno memorabile di Vespa 98.

«Sull'onda del libro, prima ancora di finirlo, abbiamo organizzato insieme al Vespa Club Piacenza un raduno di Vespe 98 e fari bassi. A sorpresa sono arrivati ben 66 esemplari di 98 e un centinaio di fari bassi. Un record. C'erano vespisti provenienti un po' da tutte le parti, non solo italiani. È stato un modo per elevare la Vespa da sempre considerata veicolo popolare».

Oltre all'amaranto possiedi un'altra Vespa molto particolare...

«Si ho una "Paperino" recuperata in Sicilia 15 anni fa»

ARMANDO BRAVI

Il dottore dei motori che per operare spazia dai mercatini a internet

Quando qualcosa di meccanico proprio non si vuole mettere a posto, gli amici vespisti, suonano alla sua porta. Si perché Armando Bravi di Vespe ne capisce parecchio. Oltre a possederne tredici, le aggiusta per passione. «Una Vespa per superare i controlli Asi e Fmi deve essere curata nei minimi particolari e totalmente originale. Bisogna conoscere la Vespa fino all'ultima vite. La revisione della parte meccanica va fatta completa, sostituendo le parti usurate».

La passione per la parte meccanica è legata al suo lavoro, ma non solo: «Facevo l'aggiustatore meccanico di professione. Le mani nella Vespa ho iniziato a metterle da ragazzo. È una passione: smontavo un motore la sera e stavo sveglio fino al mattino finché non l'avevo messo a posto». Una delle operazioni più complesse riguarda la sostituzione



ne della crociera: «Si tratta di quella parte che innesta il cambio. Per accedervi bisogna aprire i carter e non è semplice». Per quanto riguarda i pezzi di ricambio, Armando, dice: «Quando devo aggiustare una Vespa riesco a trovare i pezzi che mi servono abbastanza facilmente, anche via internet».

Ad Armando chiediamo di dare qualche consiglio a chi si diletta in una manutenzione "fai da te": «Sicuramente bisogna controllare i cavi perché sono parti di usura scorrevoli nelle guaine. Altra cosa importante è sostituire la candela ogni 5mila chilometri. Controllare che non ci siano perdite d'olio e pulire il carburatore ogni 5mila chilometri». Infine, nell'atto di comperare una Vespa «bisogna stare attenti al motore che deve fare un buon rumore d'accensione, alle marce del cambio che non devono sfuggire e alla pedana che deve essere in buone condizioni».

ROBERTO E NICOLÒ ANTONIOLI

Quando la Vespa è una passione di tutta la famiglia

Nicolò va in Vespa da quattro anni insieme al suo papà Roberto. Nicolò Antonioli ha nove anni. La loro storia è l'emblema di come la Vespa aiuti a creare o in questo caso, a consolidare legami già forti di per sé. Perché la passione per la Vespa è una passione sana che si tramanda, il più delle volte, di padre in figlio. Quando incontro Nicolò sta pregando il padre di portarlo al prossimo raduno. «Tutta la famiglia - spiega Roberto - sta iniziando a godersi la Vespa. Nicolò capisce ormai tutti i meccanismi e come funzionano i raduni. Mi fa addirittura delle osservazioni sulla guida. Anche Manuela, mia moglie, viene volentieri a fare delle gite. Bisogna fare a turno. Non posso portare entrambi sul PX 125».

Oltre al PX la famiglia Antonioli possiede anche un'altra Vespa: «È un ET3 125 - dice Roberto - la preferita di Nicolò.



Se si comporterà bene, un domani, sarà sua». L'ET3 d'altronde è stata anche la prima Vespa del padre: «Ho sempre avuto la passione per la Vespa - racconta Roberto - A sedici anni possedevo un ET3. Quando ho preso la patente l'ho un po' lasciata perdere, dieci anni fa però, ho ripreso la Vespa perché non sopportavo più l'auto-bus e la macchina».

La precoce carriera da vespista di Nicolò è già stata segnata da una premiazione: «A Orio Litta - ricorda il papà - hanno dato a Nicolò il premio come vespista più giovane del raduno. Contemporaneamente l'amico Gianfranco Sagner è stato premiato per quello più anziano. È stato un momento particolarmente emozionante soprattutto perché era il primo raduno a cui partecipavamo insieme. Ho addirittura dovuto costruire un sellino per lui perché non toccava. Me lo sono tenuto davanti per tutto il viaggio».

MAURIZIO E ALESSANDRO FRATI

Fu un colpo di fulmine: tutta colpa di un sidecar faro basso del '53

Una passione, quella per i motori, che è una vera e propria questione di famiglia. Prima con le moto, poi con le macchine e adesso anche con le Vespe. Il primo incontro con il mondo della Vespa, Maurizio Frati l'ha avuto nel 2000: «In quell'anno ho conosciuto il presidente del Vespa Club Riccardo Gianelli - spiega - e devo dire che la "colpa" di tutto questo è sua. Ricordo la volta in cui rimasi colpito dall'arrivo di un socio in sidecar, una Vespa faro basso del '53. Ci ho messo due mesi, ma sono riuscito a trovarlo anch'io».

Maurizio, ora, possiede due sidecar. Uno del '54 di Longhi e uno del '57 di Piaggio. «Il Longhi è raro: se ne trova uno a Piacenza e un altro a Roma - dice Frati -. È un pezzo particolare. Basti guardare il copripneumatico aerodinamico che vi è stato montato probabilmente con l'intento di migliorare il



passo del sidecar. Inoltre il posto del passeggero è dotato di balestre così da sentire meno le vibrazioni».

Al posto del passeggero, Maurizio Frati, ci ha messo subito il figlio Alessandro: «Aveva sette anni la prima volta, adesso fatica quasi ad entrarci. Quante corse un po' pazze che abbiamo fatto assieme». La passione del padre, neanche a dirlo, è stata assorbita e fatta propria dal figlio che di motori sembra essere un vero esperto. Tantissime le gare che hanno vinto assieme a giudicare dalle coppe esposte in quel garage che assomiglia più ad un museo: «Sono tutte gare di regolarità Fmi a cui hanno partecipato gli uomini di casa Frati». Maurizio, come si diceva all'inizio, ha coltivato la passione anche per le macchine e sua, infatti, è l'idea di istituire il Club Fiat per i proprietari della Spider 850 Bertone che conta centocinquanta soci in tutta Europa.

GLI APPUNTAMENTI

Una lunga estate sul filo del gas da Agazzano alla Sicilia

L'estate in Vespa riserva ancora delle sorprese e tanti appuntamenti entusiasmanti segnati su di un calendario che giunge fino ad ottobre. Il primo sarà quello del 29 luglio con "Venerdì sera ad Agazzano - Vespa Night". Esposizione di Vespe con musica dal vivo nella piazza principale del paese.

Il 7 agosto invece, a Nibbiano, si svolgerà l'incontro e l'esposizione di "Vespe e Moto d'epoca". Negli stessi giorni, il 6 e il 7 agosto, a Monjovet ci sarà l'11° Vespa Raduno nazionale valdostano. Il 20 e 21 agosto, a Marina di Ragusa avrà luogo il "Vespa Raduno nazionale Sicilia Malta". A fine mese, il 28 di agosto, si torna nel piacentino, più precisamente a Cortemaggiore con il "Raduno Moto d'epoca - Cv-



sp Asi". Settembre si aprirà con tre appuntamenti importanti e coincidenti. Il 4, infatti, ci sarà a Fombio il "Super Vespa Raduno nazionale" e a Piacenza la "Mostra statica Moto e Vespa d'epoca presso la Festa del Quartiere Capitolino".

Il tre e quattro settembre, invece, avrà luogo a Parma il "31° Raduno Internazionale Registro Storico Vespa - Parma - Rsv & Vc". L'undici settembre a Pavia ci sarà il "4° Vespa Raduno nazionale della Bonarda". Il 17 e 18 a Piacenza torna all'Expo "Mostra scambio auto e moto d'epoca". Gli appuntamenti del mese si chiuderanno a Bettola, il 25, "Motus Vivendi - Auto e Moto d'epoca - Cvsp Asi". Il 2 di ottobre è stata programmata la "Gita di fine stagione - Vc Piacenza & Mc T. Provini Fmi".