

L'evoluzione della regolarità in Vespa

La parola Regolarità, se viene collegata alla parola Vespa, ci riporta alla più grande performance che la Vespa ha mai fatto in una gara internazionale alla presenza di varie marche di motociclette e scooter: la Sei Giorni Internazionale di Varese del 1951. Dopo quella manifestazione la Piaggio ha concluso le sue partecipazioni alle gare con Vespa ufficiali, ma non per questo le Vespa hanno smesso di parteciparvi, le partecipazioni sono continuate con i piloti e i mezzi privati.

Il Vespa Club d'Italia, a quel tempo sponsorizzato economicamente dalla Piaggio, ha varato in quel periodo molte manifestazioni sportive di Regolarità, specifiche per le Vespa, sono nate quindi la 1000 Chilometri, il Giro dei Tre Mari, vari Audax anche femminili e moltissime altre gare ripetute in una, due o tre edizioni al massimo. Nel 1958 è nato poi il Campionato Italiano di Regolarità che da quel momento si è sempre svolto, con una sola mancata edizione nel 1971.

Tutta questa premessa per prendere in esame l'evoluzione che la specialità ha avuto in questi quasi settant'anni, nei quali sono cambiate sicuramente le Vespa ma sono cambiati soprattutto in modo considerevole gli strumenti di misura del tempo: oltre ad essere diventati anche economici, rispetto agli anni nei quali, a causa dei costi, i migliori strumenti erano destinati solo a pochi.

La Regolarità in Vespa è una specialità sportiva che affonda le sue radici subito dopo la nascita della Vespa stessa. A mano a mano che le gare di velocità in salita e nei circuiti cittadini, nei quali la Vespa aveva ottenuto degli innumerevoli successi, rimanevano sempre più delle manifestazioni per motociclette specifiche, la Vespa si dà alla Regolarità per dimostrare la sua ecletticità ed anche le sue doti di resistenza.

La Vespa partecipa già nel 1948 alla Sei Giorni di Sanremo, preludio della sfida alla Sei Giorni

di Varese del 1951 con la Vespa costruita appositamente per quella manifestazione, la Vespa 125 Sport Sei Giorni, appunto. In quelle gare di Regolarità era determinante la resistenza del mezzo, trattandosi di percorsi accidentati, mulattiere, sentieri di montagna e comunque quasi totalmente fuori strada. I controlli orari erano al secondo ma la difficoltà principale era quella di arrivare in tempo al controllo, con medie di 40/45 km orari ed inoltre oberati da mille traversie che si potevano incontrare sul percorso oltre alle sempre in agguato rotture dei mezzi.

La prima 1000 chilometri nel 1951 è di fatto una gara di velocità su strade aperte al traffico, ma nelle edizioni successive diventa una Regolarità prettamente stradale, anche se al tempo la maggior parte delle strade erano comunque bianche. Nella 1000 km e nelle altre manifestazioni simili, ai controlli orari al secondo che creavano molti pari merito, si affianca la discriminante dell'ultimo chilometro con la media dei 45 km orari, al decimo di secondo.

Naturalmente i tempi vengono presi a mano da esperti cronometristi che affidano ai loro sguardi ed ai loro riflessi gli esiti delle classifiche, i personaggi sono comunque sicuramente imparziali, dei veri giudici, fuori da ogni ombra di dubbio.

Andando avanti nel tempo, verso la fine degli anni sessanta appaiono i primi pressostati, dei tubicini che fermano i cronometri per pressione al passaggio della Vespa, i controlli sono al decimo di secondo ma i cronometri rimangono sempre meccanici a lancetta. Necessariamente cambia la tecnica di passaggio del vespista al rilevamento del tempo, non si può più alzare la ruota anteriore come si faceva prima, sia per un discorso coreografico che di precisione, altrimenti si schiaccia il pressostato con la ruota posteriore sbagliando pesantemente il controllo.

Con l'avvento dell'elettronica che in quegli anni fa passi da



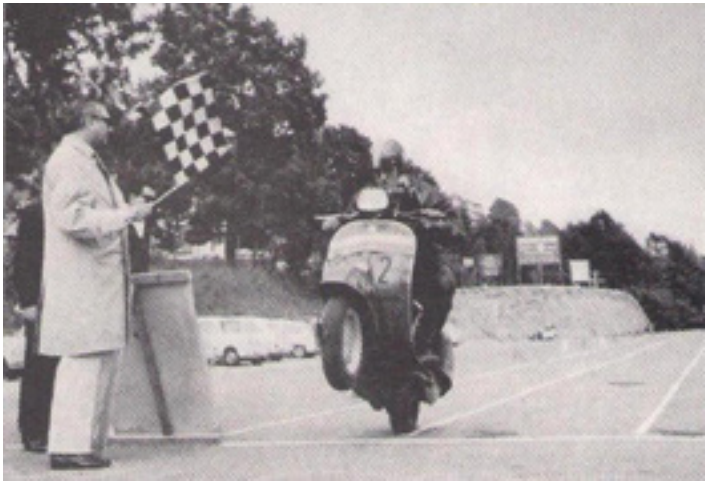
gigante, dopo una decina d'anni arrivano i primi orologi ed anche i primi cronometri digitali che, grazie alla precisione ed ai costi ridotti, cambiano radicalmente il mondo della misurazione del tempo.

Da ultimo arrivano le fotocellule in sostituzione dei pressostati che fanno cambiare nuovamente la tecnica di approccio al Controllo Orario: la ruota anteriore si può anche alzare, ma non troppo per non scavalcare la fotocellula.

Negli ultimi anni, orologi radio controllati forniscono orari sempre più perfetti e comode e facili sincronizzazioni con i tempi ufficiali delle manifestazioni, cronometri a prezzi contenuti e sistemi di fotocellule

artigianali permettono di allenarsi esattamente simulando la gara. Tutto questo permette un maggior equilibrio delle forze in campo ma rende necessario porre i rilevamenti al centesimo di secondo, molto più realistici e giusti di quelli al decimo che dal canto loro mantengono sempre un fattore intrinseco legato alla sorte.

Per questo, manifestazioni regionali e promozionali, come ad esempio le Rievocazioni Storiche rimangono con la discriminante al decimo, dove i risultati sono legati anche da una percentuale di fortuna ed anche chi inizia può permettersi qualche passaggio a "zero" ed avere così la giusta soddisfazione.



Attualmente, per le maggiori manifestazioni si studiano delle vere e proprie prove concatenate con Controlli Orari, Prove speciali e di abilità in quantità, che mettono veramente a dura prova la concentrazione e la capacità di guida dei concorrenti che comunque alla fine sono divisi da pochi centesimi di secondo dopo magari decine di passaggi controllati.

Alcune manifestazioni hanno la loro caratteristica, come ad esempio la 1000 km che nella sua ultima edizione ha proposto solo due gruppi di cinque Controlli Orari. Il Campionato Italiano notoriamente è la manifestazione più difficile ed impegnativa con decine di rilevamenti nei due giorni di gara, o il Campionato Europeo che propone sempre una manifestazione con due o tre frazioni a punteggi.

Infine parliamo delle Vespa usate per la Regolarità: delle mitiche Sei Giorni abbiamo già parlato, prima e dopo sono state usate anche le altre Sport 125 dalle quali è nata successivamente la GS che dal 1955 ha monopolizzato totalmente le manifestazioni. Più avanti tutti i

modelli prodotti sono stati usati nelle varie stagioni, fino ad arrivare alle PX e alle Automatiche ai giorni d'oggi.

Il Campionato Storico e le Rivocazioni in genere hanno riportato sui campi di gara molte Faro Basso e qualche Sei Giorni a ripercorrere le strade che le avevano viste protagoniste, quest'anno l'istituzione della categoria GS nel Campionato Storico speriamo faccia affacciare sulle strade molti di questi modelli che per anni hanno dominato la scena della Regolarità in Vespa.

Negli ultimi anni sono nati e stanno nascendo sempre più Campionati Regionali e territoriali che stanno bene eseguendo il loro compito di fare promozione e portare piloti nuovi alle manifestazioni. Anche questo è segno che la Regolarità in Vespa per il momento non conosce crisi, almeno fino a quando ci sarà la passione per la Vespa e la voglia di competizione.

Per concludere, dobbiamo anche citare le nuove app che sono nate e stanno nascendo per smartphone Apple ed Android, sia per quel che riguarda le rilevazioni dei tempi sia per



Nella pagina accanto: la famosa immagine di Giuseppe Cau alla Sei Giorni 1951; la GS ha monopolizzato le gare di regolarità dal 1955 in poi per una decina d'anni. Sopra a sinistra, spesso veniva usata la tecnica dell'impennata al passaggio cronometrato. Sopra, con l'avvento dei pressostati non era più possibile impennare la Vespa; con le fotocellule si impenna la Vespa ma non troppo per non passarci sopra, qui vediamo Marco Tomassini alla Trento-Bondone.

quel che riguarda i percorsi con road book digitali e gps. Tutto questo porta il massimo della tecnologia possibile sulle nostre Vespa, i cui manubri hanno

visto avvicinarsi ormai di tutto, ma esse sono fiere che noi avremo comunque e sempre, in modo indispensabile, bisogno di loro.

RICAMBI • PARTS • PIÈCES • PIEZAS • TEILE • SCOOTER VESPA

EMPORIO dello SCOOTER

www.emporiodelloscooter.com
 Via Feltre, 4/A - Quero - 32038 - BELLUNO
0439 788097
info@emporiodelloscooter.com
 SPEDIZIONI A PARTIRE DA € 4,99

RICAMBI & ACCESSORI
delle migliori marche per la tua

VESPA











