



Arranca, con passo lento ma deciso, ammantata da quel fumo azzurrognolo che, come fosse un compagno di viaggio piuttosto irriverente, sembra volerla tallonare e incitare fin sulla cima. Le esili ruote si affannano a raggiungere anche l'ultimo ciottolo, lungo i tornanti di quella meravigliosa via portata a compimento al tempo in cui essa era già una signora che assaporava gli ultimi ritagli della giovinezza.

Peugeot MT 6HP

La perla più rara, restituita dal tempo

È stata una splendida motocicletta Peugeot MT 6HP, l'indiscussa protagonista del celebre raduno dedicato alla storia delle due ruote che, da 35 edizioni, si svolge lungo le pendici della Tremola. Organizzato dal gruppo "Amici Moto d'Epoca Ticino", richiama ogni anno centinaia di appassionati, dalla Svizzera e dall'Europa. Incantati dalla rarità e dal pregio di questo particolare pezzo, abbiamo voluto approfondirne il passato, discorrendo con il proprietario, Silvano Castellani.

Le informazioni sono frammentarie e poco documentate ma, è certo, che il modello MT venne costruito dalla Peugeot nel corso del primo conflitto mondiale, dal 1916. Fu commissionato, in un centinaio di esemplari, dalle forze armate per essere utilizzato durante il periodo bellico. Risultava tra i pionieri

del cambio a tre marce; in precedenza, esisteva unicamente una trasmissione diretta alla ruota posteriore, senza alcun tipo di frizione. Cessato il clamore delle armi, una parte dell'assortimento, mai ritirata e neppure entrata in servizio, fu messa in vendita. Tuttavia, il prezzo relativamente alto rispetto ai residuati, anche di altre marche (determinato dalla sua condizione di veicolo nuovo), ne limitò fortemente la diffusione pubblica, rendendo la MT praticamente introvabile.

Fu l'ultima della stirpe a esibire un bicilindrico a V, in questo caso da 738,8 centimetri cubici, terminando una breve ma gloriosa epopea aperta sul finire dell'Ottocento. Castellani: «Le due ruote Peugeot furono prodotte in questa configurazione fino al 1919 e si fregiavano di un'elevatissima qualità manifatturiera, con soluzioni tecniche avanguardie»



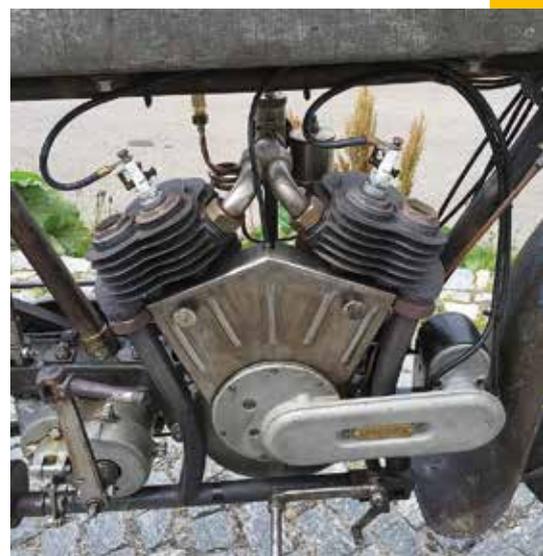


stiche. Basti pensare che, nel 1907, un propulsore del marchio, montato su una Norton, permise di conquistare il primo Tourist Trophy, la regina delle corse di moto che si svolge sull'Isola di Man. Erano dei veri e propri miracoli meccanici, che fondavano le proprie radici nel celeberrimo triciclo spinto da un monocilindrico da 137 cm³ della De Dion-Bouton. Un mezzo, quest'ultimo, piuttosto stravagante che la piccola azienda francese aveva presentato nel 1896 e di cui aveva ceduto i diritti di assemblaggio».

La moto e il restauro ► Castellani comprò la MT da un amico, nel 1975, in condizioni davvero pessime. «Lui l'aveva recuperata nel Canton San Gallo, dov'era appartenuta a un collezionista che se n'era liberato perché bisognosa di un restauro radicale che non era in grado di condurre. La portò a Locarno, ma subito si rassegnò all'idea di restituirla lo splendore perduto. La appese per anni, priva delle ruote, su un muro nei pressi della vecchia tessitura. Fu allora che la vidi, mi piacque e la portai a casa». Castellani, con certissima pazienza, si mise all'opera nella sua minuscola officina di Contra. Armato di tornio, fresa e una genuina predilezione per la meccanica (malgrado la formazione da idraulico), riuscì a ricomporre "la gloriosa". «Mi ci vollero all'incirca 500 ore; dovetti ri-

costruire un'infinità di pezzi perché già allora (e in assenza di internet) essi erano introvabili. I tubi del telaio, inoltre, erano irrimediabilmente compromessi dall'ossidazione: m'impegnai a dissaldarli integralmente e a suturarli con precisione millimetrica».

Una passione senza tempo ► La Peugeot MT fu la prima gemma d'epoca che Castellani decise di comprare e collezionare. «Da ragazzo mi dilettao sui ciclomotori e, a 18 anni, volli iniziare a gareggiare: maturando esperienza, costruii la mia purosangue, che posseggo ancora, con cui affrontai il Campionato svizzero per ben 5 stagioni. Smisi per amore della famiglia, ma, dopo circa un decennio, un amico mi commissionò la fabbricazione di un manubrio per la sua Harley Davidson. Portai a termine il compito a condizione che lui mi mostrasse, ad opera conclusa, il pezzo nella sua sede predestinata. La visione di quella moto risvegliò in me una predilezione soltanto sopita e mi fece intraprendere questo nuovo capitolo della mia vita». Castellani, ci confessa che gli investimenti finanziari sono sempre stati relativamente limitati: «È stato soltanto il prodotto di lavoro e devozione; alcune parti sono risultate talmente difficili da realizzare che ho aspettato mi venisse l'ispirazione per completarle. A volte, essa mi rendeva vi-





sita in piena notte e allora... mi vestivo e scendevo in officina». Castellani, nel settore, è diventato un vero e proprio punto di riferimento. Molti, sono anche i giovani che gli si rivolgono per chiedere consiglio: «Sono disponibile a trasmettere le mie conoscenze, anche perché esse vanno dissipandosi nello scorrere generazionale. A mio modo, cerco di tenere in vita preziose testimonianze storiche che mostrano quanto i nostri antenati fossero incredibilmente abili e possedessero una manualità sopraffina».

Della Tremola e di altre avventure ►

Castellani ci mostra con orgoglio qualche scatto fotografico che, presumibilmente, ritrae la sua MT negli anni Venti, durante un'uscita del Moto Club San

SCHEDA TECNICA

Modello:	Peugeot MT 6HP
Anno:	1917
Motore:	bicilindrico a V di 45°
Alesaggio x corsa:	70 x 96 mm
Alimentazione:	carburatore AMAC semiautomatico a 2 comandi
Cilindrata:	738,8 cm ³
Accensione:	magneto Bosch
Distribuzione:	a valvole laterali
Cambio:	a tre velocità con comando a mano
Trasmissione:	catena / cinghia
Freni:	posteriori
Telaio:	a culla semplice in tubi
Peso:	110 kg
Velocità:	85 km/h



Gallo. Intanto, anche in base alla recente esperienza sul Gottardo, gli chiediamo come sia, da guidare, un veicolo tanto primordiale. «Non è consigliabile utilizzarlo nel traffico odierno. I freni, soprattutto, sono davvero incerti. Al tempo, erano applicati solo al posteriore perché le strade in terra battuta non erano indicate per quelli anteriori. La utilizzo negli appuntamenti dedicati e, facendo astrazione dalla modernità, è ancora superlativa. Partecipai al circuito delle moto d'epoca che fu organizzato a Locarno, feci la Locarno-Monti, mi fu chiesto di compiere qualche giro di pista a Friedrichshafen perché la MT era piaciuta tanto malgrado non fossi nemmeno iscritto al

locale raduno, poi l'Italia e molto altro». Infine, beninteso, la Tremola: «Il primo anno, nel 1982, per timore d'infastidire cittadini e autorità locali, partimmo dal Motto Bartola. Già dalla successiva edizione, tuttavia, il paese di Airolo c'invitò ad allietare la comunità». A luglio, è andata in scena la puntata numero 35 di questa bella manifestazione, con 164 persone al via. Un tuffo nel passato, che ci propone l'istantanea di Silvano Castellani, a metà percorso, impegnato a cambiare una candela. Un'operazione tanto comune, un tempo, quasi cancellata dalle nostre memorie.