



VINCENT BLACK SHADOW

La moto più veloce del mondo

Alcune moto d'epoca oggi reperibili sul mercato hanno rappresentato capitoli degni di nota sia dal punto di vista ingegneristico sia da quello culturale. Tra loro, pochissime elette sono addirittura riuscite a scalfire la leggenda perché superlative in almeno uno dei seguenti aspetti: prestazioni, bellezza, blasone del marchio, oppure, soluzioni avanguardistiche che hanno permesso al settore di compiere significativi passi avanti verso un futuro ancora tutto da investigare, soprattutto nei primi decenni del Novecento.

In questa ristretta categoria, forse perché magnifico condensato di tutte le declinazioni positive citate, vi sono certamente le Vincent, divenute oggetto di brama e desiderio d'ogni collezionista dedito al settore. Basti pensare che, recentemente, un esemplare particolarmente raro e ricercato (una Black lightning del 1951) è stato battuto all'asta a Las Vegas, Nevada, per 929mila dollari, frantumando ogni record statunitense. Attorno a queste star si è pure creata un'incredibile saga iconografica: magnifico, sunto di poesia, incoscienza e coraggio, lo scatto all'americano Roland "Rollie" Free, colui che nel 1948 infranse il record di velocità (raggiungendo le 150.313 miglia orarie) sulle Bonneville Salt Flats, Utah, con la sua Vincent Black shadow. Indossava soltanto un costume da bagno e si sdraiò prono sul suo mezzo per ridurre la resistenza aerodinamica.

L'epopea ► Alla stessa stregua d'altre illustri colleghe, la Vincent è frutto di una saga tutta britannica nella quale s'intrecciano passione e predisposizione verso la meccanica. Attiva dal 1928 al 1955, fu fondata da Philip Vincent, uno studente universitario di ricca famiglia che comprò la HRD Motorcycles di Howard Raymond Davies. Subito dopo l'acquisizione, ne spostò la sede da Wolverham-

pton a Stevenage e sortì dalle officine il suo primo prodotto: una monocilindrica JAP dotata di una sospensione posteriore a cantilever (un forcellone con struttura triangolare). Negli anni successivi, alle gamma d'unità propulsive affiancò Rudge, Villiers, Blackburne e, finalmente, dal 1934, un 500 cm³ monocilindrico con distribuzione a valvole in testa azionate da camme rialzate progettato dall'australiano Philip Irving, capo ingegnere Vincent dal 1931. ► La produzione crebbe dal 1936, con il debutto al Salone di Londra della "Rapide"; era spinta da un bicilindrico a V da un litro, che divenne ben presto il cavallo di battaglia della casata. Con i suoi 45 CV, raggiungeva e superava i 170 km/h. Se ne costruirono solo 78 fino allo scoppio del secondo conflitto mondiale, principalmente a causa del prezzo elevato (600 sterline).

Il dopoguerra ► L'impegno bellico si diresse su munizioni e nautica militare. L'attività primaria ripartì invece nel 1945 con una nuova versione della Rapide (la

serie "B") che prevedeva un motore rivisto in vari aspetti, tra cui l'angolazione dei due cilindri incrementata da 47,5 a 50°. Con essa iniziarono anche le esportazioni verso gli USA, che nel 1948 portarono il marchio ad abbandonare la sigla HRD per evitare confusioni con l'Harley-Davidson. Il nome dell'azienda cambiò poi in Vincent Engineers (Stevenage) Ltd. Fu l'anno in cui, una semplice avventura imprenditoriale di successo, assunse i contorni del mito: innanzitutto perché debuttò la Black shadow e poi perché, proprio con quel modello, vi fu la consacrazione velocistica siglata da Rollie Free. ► Nel 1949 uscirono le serie "C", caratterizzate dalla sospensione anteriore "Girdraulic". La generazione più recente comprendeva, oltre a Rapide e Black Shadow, la White Shadow e la Black Lightning, destinata esclusivamente alle competizioni (velocità massima garantita di 240 km/h). Alle bicilindriche continuarono ad affiancarsi le 500 cm³ Meteor e Comet. ► Nel 1954 fu presentata la serie "D", composta dalla





monocilindrica Comet, dalle bicilindriche Rapide e Black Shadow e da tre nuove varianti, Victor, Black Knight e Black Prince, ovvero Comet, Rapide e Black Shadow dotate di un'estesa carenatura in vetroresina. Queste ultime non furono sufficienti a rinverdire i fasti passati e non riscosero il successo sperato per recuperare dalle ingenti perdite finanziarie dovute al tentativo di sviluppare un prototipo motorizzato Vincent dell'americana Indian. Nell'estate del 1955 venne annunciata l'intenzione di cessare la produzione. L'ultimo esemplare, una Black Prince, uscì dagli stabilimenti di Stevenage il 16 dicembre, etichettata "The Last". In tutto furono costruite 11'036 unità, di cui 6'852 da 1000 cm³. Dalla fine del 1955 l'azienda si distanziò dall'attività che le aveva regalato tanta fama e venne liquidata nel 1959.

La Black shadow ► Versione potenziata della Rapide, sua progenitrice, era dotata di un propulsore OHV V-twin da 1000 cm³ ad angolo di 50°, da 55 CV, cambio in blocco e rapporto di compressione 7.3:1. Poteva raggiungere i 200 km/h, prestazioni molto superiori rispetto alle concorrenti dell'epoca. Inoltre, montava delle sospensioni avanzate e nella sua costruzione veniva fatto un largo uso di metalli leggeri come l'alluminio. Il suo nome derivava dalla colorazione nera della carrozzeria e del motore. Fu

realizzata dal 1948 al 1955 in circa 1'800 esemplari di cui 1'553 Black shadow "C".

La nostra motocicletta

Si tratta di una superlativa Vincent Black Shadow "C" del 1952 cui è stato adattato, grazie alle sapienti mani di Silvano Castellani di Contra, un sidocar. Appartiene a colui che, negli anni Ottanta, fece faville nel Motomondiale e indotto a sognare più di un appassionato sportivo: Sergio "Seo" Pellandini. Inutili le presentazioni di dettaglio per un personaggio tanto noto, ma ci fa im-



SCHEDA TECNICA

Modello Vincent Black shadow "C"
 Anno 1952
 Motore OHV V-twin ad angolo di 50°
 Alesaggio x Corsa 84 x 90
 Cilindrata 1000 cm³
 Potenza 55 CV
 Rapporto di compressione 7.3:1
 Velocità massima circa 201 km/h
 Alimentazione 2 carburatori Amal 279
 Cambio a 4 marce
 Freni a tamburo
 Peso 227 kg
 Capacità serbatoio 16 litri
 Numero di esemplari costruiti 1'553





mensamente piacere ripercorrere qualche tappa della sua carriera, memori di quel poster affisso alle pareti di casa nostra che ne ritraeva le mirabili gesta. Nato a Castione il 28 novembre del 1955, esordì nella classe 500 il 18 marzo 1979, alla guida di una Suzuki, nel Gran Premio del Venezuela. Gareggiò poi nella massima categoria fino al 1984 e, nel 1986, nella 250. Disputò 53 gare, ottenne 49 punti e, il suo miglior risultato finale, fu un 12esimo posto. Per due volte si rivelò il miglior pilota privato del lotto. «Quando smisi di correre passai qualche anno in cerca di un'attività che potesse restituirmi, almeno in parte, quelle sensazioni che avevo provato durante il

meraviglioso periodo delle gare. Tentai d'ottenere il brevetto di pilota d'elicottero, ma alla fine doveti desistere a causa degli impegni dettati dalla mia vita professionale. La predilezione che nutrivo verso le moto era però rimasta invariata e così, un giorno, decisi di seguire il consiglio di un amico e avvicinarmi al mondo oldtimer». A quello delle Vincent, in particolare, che erano mezzi veloci, meccanicamente perfetti e, per le loro prestazioni, il sogno di molti giovani dell'epoca. «Trovai una Black shadow "D", in vendita a Londra, appartenuta al marito di una vedova. Mi recai nella capitale britannica e conclusi l'affare. Dovetti però restaurarla a fondo perché non era





in ottime condizioni. Reperii comunque facilmente i pezzi». Pian piano s'aprì un universo di conoscenze, letture, interessi e relazioni a tutt'oggi conservate. «L'adoperai molto; su strada non aveva nulla da invidiare alle colleghe d'inizio anni Novanta. Ricordo che una volta, lungo la litoranea da Luino, resi pan per focaccia ad alcuni centauri spavalidi dotati di molta più cavalleria di me. In dogana ci conoscemmo e diventammo amici» Nel 1996, tramite un collezionista ed esperto di Rouen, Pellandini riuscì a comprare la

meravigliosa "C" oggetto del nostro articolo. «Nel 2003, sfortunatamente, mi capitò un brutto incidente sulle Dolomiti che mi costrinse a una lunga riabilitazione. Ebbi quasi un rigetto per le due ruote e mi disfai d'alcuni pezzi». Afflitto da gravi problemi alle gambe, non restò però troppo a lungo lontano dalla moto. Comprò un sidecar e riprese a guidare. «Un'impresa non facile per "uno abituato alle pieghe"». ► Da quell'evento sfortunato, Pellandini volle maturare un sogno; se mai fosse tornato in sella

avrebbe raggiunto Edimburgo in solitaria. Affinché tutto ciò si materializzasse, nel 2017 iniziò a macinare chilometri, circa mille: «Fu difficile, ero molto rigido e stressato, ma pian piano andò meglio e decisi di fissare la data di debutto della grande avventura per il 3 giugno 2018. Preparai tutto meticolosamente, come facevo per i gran premi, raggruppando accessori e ricambi per ogni evenienza. Il Club Vincent, come ho poi potuto constatare, è però una grande famiglia e la moto una calamita per una miriade d'appassionati che offrono assistenza lungo il tragitto». Alla vigilia della partenza vi fu un imprevisto: «Durante un giro di prova percepii uno strano rumore. Mi ci vollero alcuni giorni per scoprire il difetto. Subito mi rivolsi al collezionista francese, Godet, per ottenere il pezzo di ricambio, un alberino maggiorato dell'albero a camme. M'inviò il pezzo e, in una giornata folle (con l'ausilio di un buon amico), riuscii a riparare il danno. Il 14 giugno partii. Mi dissi: se arrivo al Gottardo ce la potrò fare». Fu così che quella splendida Vincent Black shadow C rivide il cielo d'Inghilterra, e poi, su fino in Scozia. Fu così che Sergio Pellandini, dopo 2mila chilometri, raggiunse il suo ennesimo, e forse più importante, traguardo.

di Elias Bertini

