

DAVIDE ZENDRI

LA COLLEZIONE DI MOTOCICLI MILITARI DEL MUSEO STORICO ITALIANO DELLA GUERRA

MOTOCICLI MILITARI DAL SECOLO SCORSO AD OGGI

L'uso bellico dei motocicli fu una delle innovazioni tecnologiche introdotte all'inizio del XX secolo dalle principali potenze europee. Come per molti altri mezzi a motore, la guerra italo-turca si può considerare la prima occasione di utilizzo bellico delle motociclette. L'Italia impiegò sul fronte libico un piccolo contingente di motociclette prodotte dallo Stabilimento Italiano Applicazioni Meccaniche di Torino al seguito del Corpo di Spedizione. Nata nel 1907, la 2¼ HP aveva una cilindrata di 262 cm³ e pesava 35 Kg. Le caratteristiche di mobilità e agilità del nuovo mezzo ruotato ne orientarono da subito l'impiego in funzione di collegamento fra i reparti e, successivamente, di avanguardia ed esplorazione. La Prima guerra mondiale diede un impulso determinante alla diffusione dei motocicli militari anche se il conflitto, prevalentemente di posizione, ne indirizzò l'impiego prevalentemente come mezzo porta-ordini.

Dopo la Grande Guerra le potenze alleate istituirono veri e propri reparti mobili su motocicli al fine di utilizzarli in caso di guerra per la ricognizione sul campo di battaglia. All'inizio del conflitto, però, la nazione che sfruttò in maniera più massiccia i motocicli fu la Germania che schierò addirittura una compagnia mobile (su due ruote o sidecar) per ogni divisione, all'interno del battaglione esplorante. Anche il Regio Esercito utilizzò in maniera diffusa le motociclette commissionandone migliaia di esemplari alle varie aziende produttrici italiane i cui modelli sportivi si erano già distinti fra le due guerre. Moto Guzzi, Bianchi, Gilera e Benelli furono impiegate su ogni fronte di combattimento e divennero famigliari ai combattenti italiani.

Nonostante si fosse cercato di installare sulle motociclette militari delle armi automatiche, come mitragliatrici e fucili mitragliatori, ci si rese presto conto che ciò ne limitava molto le caratteristiche di agilità e mobilità aumentandone l'ingombro e il peso. Il mezzo inoltre non permetteva nessuna protezione ai soldati a bordo perciò raramente le moto furono utilizzate in combattimento. Ai motocicli da ricognizione, soprattutto da parte degli anglo-americani, furono preferiti mezzi a quattro ruote leggeri come la

famosa “Jeep” largamente fornita a tutti i reparti. Tali mezzi garantivano una migliore stabilità fuori strada e una maggiore capacità di carico. Leggerezza e compattezza invece furono le peculiarità di alcuni motocicli, concepiti durante la guerra, che andarono ad equipaggiare le truppe aviotrasportate. Questo è il caso della Welbike prodotta in poche migliaia di esemplari dalla Excelsior Motor Company di Birmingham per i paracadutisti inglesi. I motocicli durante il periodo bellico furono largamente diffusi anche nelle retrovie anche, ad esempio, all’interno di estesi complessi militari come grandi basi ed aeroporti dove garantivano i collegamenti e svolgevano compiti di pattuglia dei perimetri.

Dopo la Seconda guerra mondiale l’uso dei motocicli militari non scomparve ma si cercò di migliorarne le caratteristiche di uso fuori strada alleggerendoli e semplificandone la manutenzione. Nonostante le migliorie apportate verso la fine del XX secolo il ruolo tattico delle moto militari andò ad esaurirsi. Oggi l’Esercito Italiano mantiene in organico la moto Cagiva 350 cc. Normalmente i reggimenti ne hanno in dotazione un esemplare per compagnia all’interno della squadra comando con compiti essenzialmente esplorativi, mentre un’aliquota rimane a disposizione della compagnia comando e servizi. I reggimenti logistici le utilizzano invece in maniera più intensa per la scorta alle colonne e la gestione del traffico. I reggimenti di cavalleria sono quelli che utilizzano maggiormente i motocicli all’interno delle compagnie blindo-esploranti, in combinazione con mezzi ad otto, sei e a quattro ruote. Il reggimento Savoia Cavalleria, come i reggimenti paracadutisti, utilizzano la Cagiva 350 cc negli aviolanci.

Dopo il secondo dopoguerra se nell’esercito i mezzi su due ruote vedono un progressivo ridimensionamento, il loro utilizzo da parte degli altri corpi armati dello Stato invece si accentua. Le caratteristiche di mobilità dalle grandi arterie stradali ai sentieri di montagna rendono ancora le moto particolarmente utili agli specialisti della Polizia, dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e della Guardia Forestale.

LA COLLEZIONE DI MOTOCICLI DEL MUSEO STORICO ITALIANO DELLA GUERRA

Fino a pochi anni fa il Museo della Guerra conservava solamente tre motocicli acquisiti negli anni ’90 del secolo scorso e risalenti alla Seconda guerra mondiale. La situazione è cambiata in maniera sostanziale dal 2016, quando un collezionista di Colle Val d’Elsa (SI), Vanni Bertini, decise di donare le moto militari di sua proprietà. Grande appassionato di motociclette, Bertini durante la sua vita ha raccolto decine di esemplari, formando così un’importante collezione che abbraccia la storia del motociclismo europeo fra gli anni ’30 e gli anni ’80 del ’900. La parte non marginale della raccolta costituita dai motocicli d’impiego militare sono stati ceduti al Museo in due differenti donazioni nel 2016 e nel 2019. Si tratta di undici motocicli italiani e inglesi risalenti alla Seconda guerra mondiale e ai decenni immediatamente successivi. A corredo della donazione è stata versata anche un’importante selezione di taniche di carburante, alcune



Cagiva 350 cc.

radio e altri materiali d'equipaggiamento. Nonostante le condizioni di conservazione di alcune moto non siano ottimali, il *corpus* dei materiali riveste un grande interesse collezionistico e storico. Alcuni pezzi, dopo una pulizia e una sistemazione da parte di un'officina specializzata, sono stati esposti nella mostra temporanea "La pelle del soldato" e all'entrata del Museo, dimostrando la versatilità e l'adattabilità di questa tipologia di mezzi militari in un'ottica espositiva.

La collezione di mezzi a due ruote del Museo, se consideriamo anche le biciclette conservate, abbraccia tutto il Novecento e ci permette di documentare l'evoluzione dell'uso bellico, soprattutto da parte del soldato italiano, di questi importanti mezzi di trasporto. Fondamentale, per la futura valorizzazione di questo patrimonio, sarà la collaborazione con enti pubblici e privati. Un primo passo in questa direzione è stato compiuto con questo breve articolo al quale hanno contribuito alcuni soci del Museo, come Alberto Trinco delle Officine Trinco e Vincenzo Migliaccio, capitano in forza al 2° Reggimento Genio Guastatori di Trento, ma anche altri appassionati e 'amici'.

del Museo, come Maurizio Italiani dell'Automotoclub Storico Italiano, Giuseppe Lo Gaglio delle associazioni Vestigia Belli – Bunker Soratte e Fabio Temeroli dell'Associazione Raggruppamento SPA.

SCHEDA

N. inventario:	M035
Provenienza:	collezione Biffi, Milano
Nazione:	Regno d'Italia
Fabbrica:	Bianchi, Milano
Modello:	motocicletta Bianchi mod. 500 M
Cilindrata:	498 cc
Potenza max:	9 HP
Velocità max:	75 Km
Dimensioni:	1000 x 750 x 2090 mm
Peso:	185 Kg
Targa/Matricola:	RE 1929
Stato di conservazione:	ottimo
Note:	monoposto



Le motociclette Bianchi diedero buona prova durante la campagna in Etiopia 1935-36, perciò il Regio Esercito commissionò all'azienda lombarda un nuovo modello di motocicletta militare la cui fornitura iniziò nel 1937. Il nuovo mezzo doveva rappresentare un'alternativa più economica e di più facile manutenzione delle moto di altre case produttrici allora in dotazione. Le specifiche militari richiedevano, oltre che il funzionamento a valvole laterali, un'altezza del sellino di circa 700 mm per permettere al pilota di mettere i piedi a terra con facilità. Interessante anche la richiesta di mantenere una velocità minima intorno ai 5 Km/h per la marcia affiancata alla truppa appiedata.

La moto Bianchi 500 Militare venne prodotta fino al 1944 nelle versioni monoposto, biposto e sidecar, utilizzata anche dalla milizia della strada con la caratteristica colorazione nera.

L'esemplare conservato dal Museo fu acquistato alla fine degli anni '90 dalle eredi del collezionista Luciano Biffi di Milano. La collezione Biffi si è costituita fra il 1964 e il 1995; il Museo ha acquisito undici mezzi militari perfettamente restaurati e funzionanti molti dei quali regolarmente iscritti all'Automotoclub Storico Italiano.

BIBLIOGRAFIA

Armi e mezzi in dotazione all'Esercito, Ministero della Difesa Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio addestramento e regolamenti Sezione Regolamenti, Roma 1955.

L. Biffi, *Una collezione nel tempo*, Milano 1995.

S. Colombo, *Le moto della Bianchi*, Libreria Automotoclub Storico Italiano, Torino 2012.

N. inventario:	M038
Provenienza:	Dono Alberto Trinco, Rovereto
Nazione:	Germania
Fabbrica:	Steyr-Daimler Puch A.G. – Graz
Modello:	motocicletta Steyr-Daimler Puch mod. S125
Cilindrata:	125 cc
Potenza max:	/
Velocità max:	/
Dimensioni:	950 x 650 x 1950 mm
Peso:	88 Kg
Targa/Matricola:	221759
Stato di conservazione:	discreto
Note:	monoposto, marca sulla sella: ERZEUGNIS DER DUNLOP C° HANAU/D.R.P. UNDA.P./DRILASTIC/EINGETRAGENE SCHUTZMERKE



La Puch fu la prima azienda a produrre motociclette nell'impero austro-ungarico rifornendo l'imperial e regio esercito di mezzi a due ruote nel corso della Prima guerra mondiale. Nel 1934 si fuse con altre due aziende austriache del settore militare: la *Steyr*, storico produttore di armi da fuoco, e l'azienda automobilistica *Daimler*. La *Steyr-Daimler-Puch* continuò la produzione di motociclette anche dopo l'annessione, nel 1938, dell'Austria al Reich tedesco. Allo scoppio della Seconda guerra mondiale tutta la produzione fu asservita alle esigenze militari; le moto Puch vennero requisite già dalle linee di montaggio e distribuite, con parsimonia, ai reparti di seconda linea.

La *S125* monta un interessante motore a cilindro sdoppiato: il ciclo di travaso è effettuato dal cilindro posteriore, vi è una camera di scoppio unica e lo scarico avviene nel cilindro anteriore, ottenendo la quasi ottimale separazione tra i gas freschi e quelli combusti (a differenza di quanto avviene nei tradizionali due tempi dove buona parte dei gas freschi esce dallo scarico ancora aperto con notevoli perdite nel rendimento).

Bibliografia

M. De Cet, *Enciclopedia delle Motociclette*, Edizioni White Star, Vercelli 2008.

N. inventario: M042
Provenienza: non documentata
Nazione: Gran Bretagna
Fabbrica: Excelsior LDT Motor
Modello: motocicletta Welbike Parascooter
Cilindrata: 98 cc
Potenza max: 2,7 HP
Velocità max: 48 Km/h circa
Dimensioni: 750 x 1400 x 1000 mm
Peso: 32 Kg
Targa/Matricola: assente
Stato di conservazione: buono
Note: prodotta nel 1943, sottoposta a intervento di attenta manutenzione da Alberto Trinco. Esposta nella mostra curata dal Museo Storico Italiano della Guerra *Sie Kommen* a Torri del Benaco, 2015-17.



Questa piccola motocicletta, conosciuta anche come *Parascooter*, fu ideata nella *Station IX del Interservice Research Bureau*, un centro di ricerca specializzato nella progettazione di attrezzature per operazioni ‘speciali’. La *Welbike*, che prende il nome dalla cittadina di Welwyn sede dell’ufficio, era destinata ad essere paracadutata in territorio nemico ed utilizzata dagli agenti dello *Special Operations Executive* per operazioni di sabotaggio.

Realizzata durante la Seconda guerra mondiale dall’azienda inglese Excelsior Motor Company di Birmingham, finì per equipaggiare le truppe aviolanciate. L’agile mezzo doveva garantire un certo grado di mobilità ai paracadutisti una volta giunti nelle zone di lancio, dietro le linee nemiche. Distribuita anche alle truppe alleate, fu utilizzata dai paracadutisti polacchi durante l’operazione Market Garden nel 1944.

Nonostante il peso di poco più di 31 Kg e un’autonomia di circa 145 km con un pieno, questo mezzo non riscosse mai gli entusiasmi dei combattenti che preferirono sempre l’utilizzo di mezzi più convenzionali. Furono prodotti circa 4.000 esemplari in due modelli e in tre diversi lotti. La posizione rialzata del serbatoio, l’ammortizzatore ed il parafango anteriore ci fanno pensare che l’esemplare del Museo sia da attribuire all’ultimo lotto di produzione e, forse, abbia subito piccole modifiche da parte di officine militari.

Bibliografia

- Driver’s handbook for Excelsior 98 cc “Welbike”*, Military Press International, Londra 1995.
M. De Cet, *Enciclopedia delle Motociclette*, Edizioni White Star, Vercelli 2008.
Pat Ware, *The illustrated guide to military motorcycles*, Hermes House, New York 2010.

N. inventario:	M048
Provenienza:	dono Vanni Bertini, Colle Val d’Elsa (SI), 2016
Nazione:	Regno d’Italia
Fabbrica:	Moto Guzzi
Modello:	motocicletta Moto Guzzi Alce
Cilindrata:	498 cc
Potenza max:	13,2 HP
Velocità max:	90 Km/h
Dimensioni:	1070 x 800 x 2220 mm
Peso:	179 Kg
Targa/Matricola:	assente
Stato di conservazione:	buono
Note:	prodotta nel 1940, sottoposta a intervento di manutenzione da Alberto Trinco nel 2018, attualmente esposta nella mostra temporanea “La pelle del soldato”.



Nel 1939 il Regio Esercito sostituì la Moto Guzzi GT17 che aveva impressionato positivamente le gerarchie militari durante le campagne d’Africa e nell’intervento in Spagna. La nuova motocicletta, denominata “Alce”, presentava alcune significative migliorie come la ragguardevole altezza minima da terra, ben 21 cm, che permetteva una più spiccata mobilità fuori strada, l’intercambiabilità delle ruote “a perno”, l’assenza della batteria per il funzionamento dell’impianto elettrico, ecc...

La ditta produttrice propose varie versioni: monoposto, biposto, sidecar ma anche un particolare modello, denominato “Trialce”, nel quale l’intera parte posteriore era stata sostituita da un pianale adatto al trasporto di vettovaglie. Tutte le versioni potevano essere dotate di armi automatiche come la mitragliatrice Breda mod. 30.

I pezzi prodotti fino al 1945 furono 6.390 (monoposto e biposto) 669 (sidecar) 1.741 (motocarozzetta), impiegati su tutti i fronti di guerra, il che la rende la moto più diffusa nelle forze armate italiane (inclusa la milizia stradale e la polizia dell’Africa italiana) durante il secondo conflitto mondiale.

Pur restando in servizio fino alla fine degli anni ‘50 del secolo scorso l’“Alce” fu gradualmente sostituita dalla “Superalce”, modello postbellico da essa derivato.

Bibliografia

Istruzioni per l’uso e la manutenzione del Motociclo ALCE monoposto e biposto, Moto Guzzi S.A., Mandello del Lario (LC), 1939.

Armi e mezzi in dotazione all’Esercito, Ministero della Difesa Stato Maggiore dell’Esercito Ufficio addestramento e regolamenti Sezione Regolamenti, Roma 1955.

D. Ansell, *Military Motor Cycles*, B.T. Batsford Ltd, Londra 1985.

O. Grizzi, M. Masetti, *Motociclismo*, Edisport Editoriale s.p.a., 1999.

N. Pignato, F. Cappellano, *Gli autoveicoli da combattimento dell'esercito italiano*, Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, Roma, Vol. 2, 2002.

M. Colombo, *Moto Guzzi. Storia, tecnica e modelli dal 1921*, Giorgio Nada Editorie, Vimodrone (MI), 2007.

N. inventario:

M049

Provenienza: dono Vanni Bertini, Colle Val d'Elsa (SI), 2016

Nazione: Gran Bretagna

Fabbrica: Matchless

Modello: motocicletta Matchless W39/G3

Cilindrata: 347 cc

Potenza max: 16 HP

Velocità max: 113 Km/h circa

Dimensioni: 1000 x 760 x 2150 mm

Peso: 149 Kg

Targa/Matricola: assente

Stato di conservazione: da restaurare

Note: il telaio, originariamente rigido, è stato modificato in Italia, nel dopoguerra. Inoltre sono stati eliminati il cavalletto posteriore e quello laterale e sostituiti serbatoio e parafango posteriore.



All'avvento della Seconda guerra mondiale il governo britannico richiese alla Matchless Motor Cycles di South London la fornitura di motocicli militari. Inizialmente furono fornite versioni belliche della moto civile Matchless G3 impiegati soprattutto dai *despatch rider*, le truppe portaordini britanniche. Il mezzo riscontrò subito il gradimento dei soldati il che portò allo sviluppo del modello W41/G3L con l'introduzione di una forcella anteriore "tele-idraulica". Questa moto fu la prima in assoluto ad adottare questo innovativo sistema di sospensione nel Regno Unito.

Durante il conflitto furono prodotte circa 80.000 moto di entrambe le versioni militari, distribuite a tutti i reparti su tutti i fronti di guerra. Un numero considerevole di W41/G3L restò in servizio nel secondo dopoguerra anche in nazioni alleate quali Belgio e Paesi Bassi.

Bibliografia

D. Ansell, *Military Motor Cycles*, B.T. Batsford LTD, London 1985

M. De Cet, *Enciclopedia delle Motociclette*, Edizioni White Star, Vercelli 2008

N. inventario:	M050
Provenienza:	dono Vanni Bertini, Colle Val d'Elsa (SI), 2016
Nazione:	Italia
Fabbrica:	Moto Guzzi
Modello:	motocicletta Moto Guzzi Nuovo Falcone
Cilindrata:	498 cc
Potenza max:	26,5 HP circa
Velocità max:	127 Km/h
Dimensioni:	1060 x 800 x 2280 mm
Peso:	214 Kg
Targa/Matricola:	assente
Stato di conservazione:	buono
Note:	prodotto nel 1970, versione per carabinieri.

L'azienda Moto Guzzi continuò nel secondo dopoguerra a godere della fiducia delle forze armate italiane. Nell'ottica di una sostituzione dei motoveicoli al tempo in dotazione (soprattutto le Moto Guzzi *Alce* e *Superalce*) fu richiesto un mezzo meno costoso e di più facile uso e manutenzione della Moto Guzzi *V7*, l'allora modello di punta della casa di Mandello del Lario. La soluzione adottata fu il "Nuovo Falcone", un monocilindrico di grossa cilindrata caratterizzato da una semplicità costruttiva che ne permetteva l'uso e la manutenzione da parte di personale poco specializzato. Nel 1974 furono apportate alcune migliorie al progetto e ne nacque la versione "Sahara".



La produzione totale conta circa 13.400 veicoli militari e cessò nel 1976. Nelle forze armate ricoprì ruoli soprattutto di scorta alle colonne e di collegamento. Adatto soprattutto al movimento su strada fu acquistato anche da carabinieri, vigili urbani, vigili del fuoco e guardia di finanza; proposto anche per l'esportazione un lotto fu venduto al Ghana e alla polizia jugoslava.

Bibliografia

- Armi e mezzi in dotazione all'Esercito*, Stato Maggiore dell'Esercito III Reparto Ufficio Regolamenti, Roma 1984.
- D. Ansell, *Military Motor Cycles*, B.T. Batsford LTD, London 1985.
- M. Colombo, *Moto Guzzi. Storia, tecnica e modelli dal 1921*, Giorgio Nada Editorie, Vimodrone (MI) 2007.
- N. Pignato, F. Cappellano, *Gli autoveicoli da combattimento dell'esercito italiano*, vol. 4, Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, Roma 2012.

N. inventario: M051
Provenienza: dono Vanni Bertini, Colle Val d'Elsa (SI), 2016
Nazione: Italia
Fabbrica: Moto Gilera
Modello: motociclo Gilera 175
Cilindrata: 175 cc
Potenza max: 9,5 HP circa
Velocità max: 118 Km/h
Dimensioni: 950 x 650 x 2200 mm
Peso: 116 Kg
Targa/Matricola: assente
Stato di conservazione: buono



Alla fine della Seconda guerra mondiale l'azienda costruttrice Gilera, che aveva dato il proprio contributo allo sforzo bellico con la fornitura delle moto *500 LTE* e delle motocarrozze "Marte", ricominciò a produrre moto di grossa cilindrata per il mercato civile. Le ristrettezze economiche postbelliche, combinate con la necessità di mobilità della popolazione, orientarono ben presto il mercato verso veicoli più leggeri ed economici. In questo contesto fu sviluppato dalla casa lombarda un motociclo di cilindrata 125 cc ma con motore a quattro tempi, più affidabile e con consumi minori dei modelli a due tempi prodotti dalle aziende competitive (Piaggio, Innocenti, Parilla, Moto Morini, ecc...). Nel 1952 la legge decretò il divieto di circolazione in autostrada delle moto sotto i 150 cc, questo portò ad un primo aumento della cilindrata del modello Gilera. Derivante direttamente dal modello Gilera 150, il motociclo Gilera 175 venne prodotto a partire dal 1956.

A quel tempo le forze armate avevano in dotazione una serie di motociclette di grossa cilindrata (Bianchi 500 M, Gilera 500 LTE, Gilera Saturno 500, Moto Guzzi Alce e Superalce, Sertum 500 MCM). L'adozione da parte dell'Esercito Italiano e di altri corpi armati della Guzzi 175, per compiti essenzialmente di collegamento, rientrò nell'ottica di un generale risparmio economico e di razionalizzazione dei modelli. La produzione cessò nel 1960 con circa 10.500 pezzi costruiti fra versioni civili e militari.

Bibliografia

Armi e mezzi in dotazione all'Esercito, Ministero della Difesa Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio addestramento e regolamenti Sezione Regolamenti, Roma 1955.

1ª Serie di Aggiunte e Varianti alla pubblicazione n. 5081, Armi e mezzi in dotazione all'Esercito, Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio Regolamenti, 1963.

M. De Cet, *Enciclopedia delle Motociclette*, Edizioni White Star, Vercelli 2008.

N. inventario:	M052
Provenienza:	dono Vanni Bertini, Colle Val d'Elsa (SI), 2016
Nazione:	Italia
Fabbrica:	Moto Guzzi
Modello:	Moto Guzzi Stornello 160
Cilindrata:	153 cc
Potenza max:	12,5 HP circa
Velocità max:	118 Km/h
Dimensioni:	950 x 800 x 1910 mm
Peso:	95 Kg circa
Targa/Matricola:	assente
Stato di conservazione:	buono
Note:	versione per il corpo forestale dello Stato

All'inizio degli anni '60 del secolo scorso la produzione motociclistica soffrì di un periodo di depressione dovuto allo sviluppo economico che orientava gli acquisti delle famiglie sugli autoveicoli. Le case costruttrici cercarono di progettare i nuovi prodotti per ottenere la massima razionalità di costruzione. In questo clima nacque lo "Stornello", inizialmente in cilindrata 125 cc. Considerato il successo di vendita, nel 1968 ne fu prodotta una versione più potente, 160 cc, adatta sia alla circolazione in autostrada che al fuori strada. L'ultima evoluzione fu l'aggiunta, nel 1971, della quinta marcia che ne garantì migliore accelerazione e ripresa.

Solido, affidabile e molto economico, questo modello fu acquistato dall'esercito e



da alcune forze di polizia come il corpo forestale dello Stato. La produzione cessò nel 1974, la commercializzazione l'anno seguente.

Bibliografia

M. Colombo, *Moto Guzzi. Storia, tecnica e modelli dal 1921*, Giorgio Nada Editorie, Vimodrone (MI) 2007.

M. De Cet, *Enciclopedia delle Motociclette*, Edizioni White Star, Vercelli 2008

N. inventario:	M054
Provenienza:	dono Vanni Bertini, Colle Val d'Elsa (SI), 2019
Nazione:	Gran Bretagna
Fabbrica:	Triumph Engineering Co. Ltd.
Modello:	motocicletta Triumph 3HW
Cilindrata:	342 cc
Potenza max:	12 HP
Velocità max:	96,5 Km/h circa
Dimensioni:	950 x 2050 x 1100 mm
Peso:	144 Kg
Targa/Matricola:	RAF S101

Stato di conservazione: buono

Note: versione biposto, utilizzata dalla Royal Air Force, sottoposta a intervento di manutenzione da Alberto Trinco nel 2019, attualmente esposta all'ingresso del Museo.



L'azienda motociclistica Triumph, una delle prime in Europa, fu fondata nel 1885 da un uomo d'affari tedesco. Produsse la prima motocicletta nel 1902 e fornì di mezzi ruotati l'esercito britannico durante il primo conflitto mondiale. I successi ottenuti nelle competizioni nazionali e internazionali contribuirono a garantire all'azienda di Coventry una solida reputazione d'affidabilità. Allo scoppio della Seconda guerra mondiale tutta la produzione fu adeguata alle esigenze militari. Inizialmente furono fornite alle forze armate i modelli di derivazione civile 3SW e 5SW mentre si progettava una moto ottimizzata per le esigenze belliche. La Triumph 3TW, però, non entrò mai in produzione in quanto lo stabilimento di Coventry fu completamente distrutto dai bombardamenti tedeschi il 14 novembre 1940, durante la battaglia d'Inghilterra. L'azienda si riprese fra il 1941 e il 1942 e negli stabilimenti provvisori di Warwick e nella nuova sede di Meriden fu prodotto il modello 3HW (dove "H" stava per *overhead valve* e "W" per *war office*). Le moto militari prevedevano un portapacchi oppure un secondo sedile montato sul parafrangente posteriore, borse laterali in tela, l'applicazione dell'illuminazione da guerra e

la tradizionale colorazione kaki. Moto apprezzata soprattutto dalla marina inglese prestò servizio, in un numero limitato di esemplari, anche presso gli aeroporti della Royal Air Force. Durante la guerra ne furono costruiti circa 28.000 ma la produzione per il mercato civile continuò fino al 1947.

Bibliografia

D. Ansell, *Military Motor Cycles*, B.T. Batsford LTD, London 1985.

M. De Cet, *Enciclopedia delle Motociclette*, Edizioni White Star, Vercelli 2008.

P. Ware, *The illustrated guide to military motorcycles*, Hermes House, New York 2010.

N. inventario:	M055
Provenienza:	dono Vanni Bertini, Colle Val d'Elsa (SI), 2019
Nazione:	Gran Bretagna
Fabbrica:	BSA Cycles Ltd.
Modello:	motocicletta BSA Model M20
Cilindrata:	496 cc
Potenza max:	13 HP
Velocità max:	96,5 Km/h circa
Dimensioni:	1000 x 2100 x 700 mm
Peso:	175 Kg
Targa/Matricola:	assente
Stato di conservazione:	da restaurare
Note:	versione biposto. Probabilmente moto civile derivata dal modello militare. Necessita del cambio di verniciatura, della sostituzione del manubrio e di altre parti minori non coerenti.

La Birmingham Small Arms Company fu fondata nel 1861 da un gruppo di produttori per rifornire l'esercito britannico di armi ed equipaggiamenti militari. Nel 1880 cominciò la produzione di biciclette mentre la prima motocicletta fu presentata nel 1909. Durante la Prima guerra mondiale la BSA rifornì gli eserciti alleati, ma dopo il conflitto fu gestita da una consociata civile che partecipò anche alle competizioni internazionali. Allo scoppio del secondo conflitto mondiale gli stabilimenti furono nuovamente allestiti per la produzione di materiale bellico. Al tempo l'azienda poteva contare su 67 fabbriche che sfornarono ben 126.000 ciclomotori per le forze armate di Gran Bretagna, Sud Africa, India e Paesi Bassi. Si calcola che circa un terzo dei motocicli alleati furono prodotti da questa grande azienda. Il modello di punta fu senza dubbio l'M20, una moto di derivazione civile alla quale furono aggiunte dotazioni militari (un portapacchi oppure un secondo sedile montato sul parafango posteriore, borse laterali in



tela, l'applicazione dell'illuminazione da guerra, un carburatore con filtro per la sabbia e la colorazione kaki). La maggior parte dei mezzi fu utilizzata dai *despatch rider* anche nella versione sidecar.

Bibliografia

D. Ansell, *Military Motor Cycles*, B.T. Batsford LTD, London 1985.

M. De Cet, *Enciclopedia delle Motociclette*, Edizioni White Star, Vercelli 2008.

N. inventario:	M056
Provenienza:	dono Vanni Bertini, Colle Val d'Elsa (SI), 2019
Nazione:	Gran Bretagna
Fabbrica:	Enfield Cycled Company, Riddich
Modello:	motocicletta Royal Enfield Model WD/C
Cilindrata:	346 cc
Potenza max:	14 HP
Velocità max:	109 Km/h circa
Dimensioni:	1150 x 2100 x 850 mm
Peso:	154 Kg
Targa/Matricola:	assente
Stato di conservazione:	buono



Come molte altre aziende del settore la Enfield Manufactory Company Ltd. nacque nel 1893 legata alla produzione di biciclette; i primi tricicli e quadricicli a motore risalgono invece al 1899. Durante la Prima guerra mondiale la società produsse molte moto per l'esercito, compreso un sidecar armato di mitragliatrice Vickers. Nel primo dopoguerra la produzione di motocicli continuò a fasi alterne ma l'azienda sopravvisse alla grande depressione. La Seconda guerra mondiale riportò le commesse militari e la Enfield rifornì le tre forze armate britanniche ma anche la difesa civile. I modelli militari WD/C, prodotti prevalentemente fra il 1942 e il 1944, erano essenzialmente moto civili con un portapacchi oppure un secondo sedile montato sul parafango posteriore, borse laterali in tela, l'applicazione dell'illuminazione da guerra e la tradizionale colorazione kaki. La minima altezza dal terreno e l'assenza totale di protezioni per il motore la rendevano adatta soprattutto all'uso stradale, per questo motivo i circa 30.000 veicoli prodotti furono impiegati soprattutto per la scorta ai convogli. Dopo la guerra molte moto restarono in servizio nelle forze armate di Gran Bretagna, Belgio e Francia.

Bibliografia

- D. Ansell, *Military Motor Cycles*, B.T. Batsford LTD, London 1985.
M. De Cet, *Enciclopedia delle Motociclette*, Edizioni White Star, Vercelli 2008.
P. Ware, *The illustrated guide to military motorcycles*, Hermes House, New York 2010.

N. inventario: M057
Provenienza: dono Vanni Bertini, Colle Val d'Elsa (SI), 2019
Nazione: Italia
Fabbrica: Bianchi, Milano
Modello: motociclo Tattico Bianchi MT61
Cilindrata: 318 cc
Potenza max: 10,5 HP
Velocità max: 90 Km/h
Dimensioni: 1150 x 2100 x 850 mm
Peso: 180 Kg
Targa/Matricola: assente
Stato di conservazione: buono, sottoposta a intervento di manutenzione da Alberto Trinco nel 2019, attualmente esposta all'ingresso del Museo.



Nella seconda metà degli anni '50 del secolo scorso la dotazione di motociclette dell'Esercito Italiano si limitava solo alla moto di grossa cilindrata "Superalce". Nel 1957 la motorizzazione militare richiese un nuovo mezzo per sopperire ad alcuni limiti della ingombrante Moto Guzzi, le cui caratteristiche dovevano essere: un minor peso, un passo contenuto per aumentare la maneggevolezza, una spiccata attitudine alla marcia fuoristrada, la possibilità di guadare corsi d'acqua di almeno mezzo metro di profondità, un consumo limitato con un serbatoio di dimensioni contenute. Ad aggiudicarsi la fornitura fu la Bianchi che, dopo un'attenta fase di progettazione, presentò l'MT (Motociclo Tattico) 61. Il nuovo veicolo nasceva dall'esperienza nelle gare di cross dei progettisti. Le cinque marce con una prima "ridotta" consentiva di superare a pieno carico pendenze di oltre il 60%. Il caratteristico scarico con un prolungamento verticale e il filtro dell'aria sigillato con tubo d'aspirazione sotto-sella garantiva un'ottima possibilità di guado. Il consumo medio garantito era di 4 litri per 100 Km con una velocità massima di circa 90 Km/h. Dotazioni espressamente richieste dall'esercito – come il gran numero di vani porta attrezzi, il sedile supplementare, i freni aumentati per le ruote intercambiabili, l'utilizzo di pneumatici 'scolpiti' adatti al montaggio di catene per i fuori strada più impegnativi – incisero molto sul peso totale che arrivò ai 180 Kg. La fornitura complessiva fu di 4.800 esemplari, a conferma di un generale apprezzamento del mezzo da parte delle forze armate.

Bibliografia

1ª Serie di Aggiunte e Varianti alla pubblicazione n. 5081, Armi e mezzi in dotazione all'Esercito, Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio Regolamenti, Roma 1963.
S. Colombo, *Le moto della Bianchi*, Libreria Automotoclub Storico Italiano, Torino 2012.

N. inventario:	M058
Provenienza:	dono Vanni Bertini, Colle Val d'Elsa (SI), 2019
Nazione:	Italia
Fabbrica:	Moto Gilera, Arcore
Modello:	motocarrozetta Gilera Marte
Cilindrata:	498,7 cc
Potenza max:	14 HP
Velocità max:	78 Km/h
Dimensioni:	1100 x 2300 x 760 mm
Peso:	190 Kg
Targa/Matricola:	assente
Stato di conservazione:	buono

Note:

esemplare privo di sidecar, sottoposta a intervento di manutenzione da Alberto Trinco nel 2019, attualmente in deposito presso la sala espositiva dell'Officina Trinco di Rovereto.



Il progetto di una motocarozzetta Gilera era nato già all'inizio della Seconda guerra mondiale. Il veicolo sul quale era basato lo studio non era altro che la moto 500 LTE che l'azienda di Arcore già forniva al Regio Esercito. Le specifiche richieste dal Comando Supremo obbligarono però i progettisti a inventare soluzioni interessanti ed innovative per il nuovo mezzo che entrò in produzione nel 1941. Il motore fu trasformato a valvole laterali mentre la trasmissione finale ad albero cardanico rappresentò sicuramente una soluzione insolita. La terza ruota del sidecar era, a differenza della maggior parte dei veicoli coevi, sia motrice che dotata di ammortizzatori. Le lacune più evidenti furono senza dubbio la scarsa potenza del motore e il peso eccessivo (320 Kg con il carrozino) che ne limitarono in maniera sensibile le prestazioni. Il numero di esemplari prodotti è incerto anche se estremamente limitato. Un'aliquota seguì sicuramente l'ARMIR sul fronte russo, condividendone il disastro. Dopo il conflitto la Gilera cercò con scarso successo di introdurre il prodotto sul mercato civile vendendo alcune moto assemblate con fondi di magazzino.

Bibliografia

O. Grizzi, Marco Masetti, *Motociclismo*, Edisport Editoriale s.p.a., 1999.

N. inventario:	M059
Provenienza:	dono Vanni Bertini, Colle Val d'Elsa (SI), 2019
Nazione:	Italia
Fabbrica:	Moto Guzzi, Mandello del Lario
Modello:	motocicletta Moto Guzzi Superalce
Cilindrata:	498,4 cc
Potenza max:	18,5 HP
Velocità max:	110 Km/h
Dimensioni:	1150 x 2300 x 850 mm
Peso:	203 Kg
Targa/Matricola:	assente
Stato di conservazione:	buono



Nell'immediato dopoguerra le forze armate italiane, per uniformare gli equipaggiamenti e per migliorare le prestazioni dei veicoli su due ruote, commissionarono alla Moto Guzzi un nuovo veicolo in sostituzione dell'“Alce”. Nella parte ciclistica la “Superalce” rimase sostanzialmente identica al precedente modello che aveva accompagnato i soldati italiani su tutti i fronti di guerra. Le differenze stavano soprattutto nel motore monocilindrico a quattro tempi derivato dal tipo V, con due valvole in testa inclinate e cambio a quattro marce. Questo permetteva di incrementare notevolmente la potenza e le prestazioni di un mezzo già di base apprezzabile. Venne prodotta per l'esercito e per i carabinieri in versione monoposto, biposto e con carrozino. La produzione continuò fino al 1957 con poche varianti.

Bibliografia

Armi e mezzi in dotazione all'Esercito, Ministero della Difesa Stato Maggiore dell'Esercito Ufficio addestramento e regolamenti Sezione Regolamenti, Roma 1955.

D. Ansell, *Military Motor Cycles*, B.T. Batsford Ltd, Londra 1985.

M. Colombo, *Moto Guzzi. Storia, tecnica e modelli dal 1921*, Giorgio Nada Editorie, Vimodrone (MI) 2007.

RECENSIONI

