

Caffè

RISTRETTO

Un Garelli VIP 3 dimenticato in cantina è trasformato con gusto e buona manualità, senza l'aiuto di officine specializzate. Va veloce, anche se si chiama "El-Va-No", che in dialetto milanese significa "non va". Sarà forse per questo che alla fine della nostra prova...

di Christopher Carlotti - foto Gianluca Bucci





GAS A MARTELLO!

In foto, il nostro tester in azione in una stradina di campagna chiusa al traffico. Lanciato a tutta velocità, il Garelli truccato raggiunge - GPS alla mano - i 70 km/h.

Il primo amore non si scorda mai. Vale anche per tutto ciò che ha due ruote e un motore, per quanto modesto, a patto che ci abbia regalato la sensazione di libertà. Vale quindi anche per questo Garelli Vip "da sparo", tributo al vecchio Gulp monomarcia del nonno, con cui l'autore di questo articolo ha mosso i primi passi da motociclista tra le campagne milanesi. Dell'esemplare originario, in verità, non rimangono che parte della ciclistica e il serbatoio mentre, per prima cosa, il motore è stato sostituito con un blocco prelevato da un VIP 2 con frizione automatica; una scelta dettata dalla possibilità di partecipare in futuro alle manifestazioni dedicate ai "moped" che in questi anni spopolano in tutta Italia (leggasi Monferraglia e affini). Il risultato finale a nostro giudizio è fin troppo raffinato per il fango, tanto che il piccoletto si è già fatto notare ai concorsi per tuners amatoriali.

Elaborazione casalinga

Procediamo con ordine. Per prima cosa il Garellino è stato portato a nudo telaio per una fine opera di ripulitura "a spazzola e sverniciatore, che la sabbiaatura costa!" (cit.). Serbatoio, cerchi e telaio sono stati quindi verniciati in bronzo metallizzato con parti in metallo a vista. Via le sospensioni di serie, rimpiazzate con una forcella EBR e ammortizzatori pluriregolabili con distanziali in alluminio dedicati per ovviare all'ingombro delle nuove molle. Pneumatici tassellati di derivazione minicross, manubrio ampio con traversino e una rinfrescata a freni e cuscinetti chiudono il quadro ciclistico. Laddove ci si è sbizzarriti di più è sul motore. La cilindrata sale a 65 cc con l'adozione di un gruppo termico DR da 46 mm di alesaggio, al quale sono stati rivisti i diagrammi e curati i profili dei travasi in ingresso dal carter pompa. È stata lavorata anche la camera di scoppio, alla ricerca di un maggior rapporto di compressione e un diverso profilo della banda di squish. Ovviamente non si è potuto prescindere dal revisionare biella e cuscinetti con ormai diverse primavere alle spalle. La stessa sorte è toccata alla frizione e alle puntine di accensione. In questa configurazione il motore appare ovviamente più assetato dell'unità di serie. Ci pensa un Dellorto da 19 mm con collettore di aspirazione maggiorato che respira attraverso un filtro a cono. Quindi si è passati al dimensionamento dell'espansione di scarico. Il progetto è stato impostato sui nuovi diagrammi del cilindro, sulla cilindrata effettiva e altri parametri tra cui il rapporto di compressione.

Il calcolo e il disegno delle sezioni, così come i modelli di studio, sono opera del nostro garagista, che nella fase finale della progettazione si è trovato nella condizione di non riuscire a tradurre il tutto nell'opera definitiva. Per questo servono una calandra e abilità da saldatore su lamiera di basso spessore. Che fare?



1



2



3



4

CILINDRATA MAGGIORATA

1. La cilindrata del Garelli è cresciuta a 65 cc; senza pedali, l'avviamento è solo a spinta.

2. Il carburatore Dellorto BHBG da 19 mm ha un filtro dell'aria conico con rete metallica.

3. Il corto silenziatore ha rivestimento esterno in kevlar-carbonio e fondelli in alluminio.

4. Sul lato sinistro del manubrio, oltre alla leva del freno posteriore, c'è quella della frizione, necessaria per l'avviamento.



PRONTO-GARA

Sopra: il Garelli come è oggi. Sotto: come era prima della cura. La preparazione è iniziata con l'intento di partecipare alla Monferraglia.

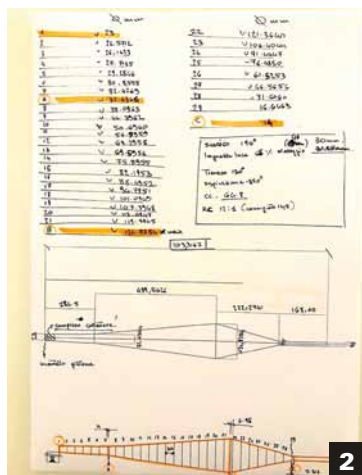
La richiesta di aiuto vola fino in Indonesia, dall'amico Andrea, imprenditore trapiantato da diversi anni a Bali e convinto duetempista. A quanto pare i 2T di piccola cilindrata sono il principale mezzo di locomozione del luogo e l'isola brulica di abili artigiani specializzati nel tuning. In men che non si dica la scansione delle dime viene inviata tramite mail per poi tornare in patria qualche mese dopo sotto forma di scarico pronto per il montaggio. In questa configurazione il motore allunga fino a 70 km/h indicati dal GPS, ma con una rapportatura più lunga si può

guadagnare qualcosa in più. Al momento della prova, che si è svolta proprio nelle stesse campagne del Parco Sud Milano dove Christopher consumava litri di miscela con il Gulp, il Garellino era ancora in rodaggio. Si può perdonare quindi una carburazione più conservativa, un filo grassa, che sul tutto aperto non consentiva al motore di esprimersi appieno. Rannicchiati sulla piccola sella monoposto e con le ginocchia in bocca è impossibile togliersi il sorriso inebetito. I 60 kg sembrano anche meno per via del motore posizionato molto in basso rispetto alla se-





1



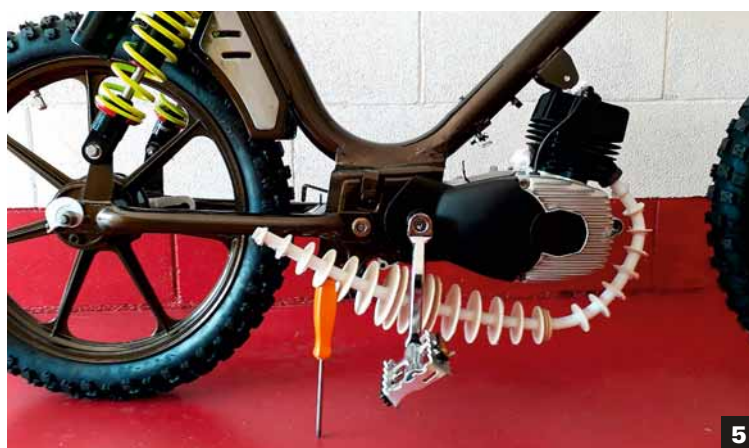
2



3



4



5



6



7



8



9

DALLA CARTA AL METALLO

1. Con carta e matita si rilevano lo sviluppo lineare del cilindro, il profilo e le altezze delle luci di scarico, aspirazione e travaso. Quindi i diagrammi.

2. Si esegue il disegno lineare teorico in base alla cilindrata, il regime al quale si vuole ottenere la massima resa e il "carattere".

3. Le sezioni dell'espansione, disegnata a intervalli regolari di 25 mm, sono stampate su cartoncino.

4. Le sezioni sono montate su un tubo in multistrato pieghevole che funge da anima centrale.

5. Il tubo è piegato a mano.

6. I dischetti sono rivestiti con acetato trasparente per ottenere lo sviluppo dei lamierini da saldare.

7. Ecco le sagome definitive dei lamierini in sequenza riportate su cartoncino colorato.

8. Prova finale di montaggio delle sagome in cartoncino senza anima interna.

9. L'espansione è finalmente realizzata in metallo.



MONFERRAGLIA

SFIDE TRA VECCHI CINQUANTINI MONOMARCIA

El-Va-No nasce con l'intenzione di partecipare alla Monferraglia. Ne avete sentito parlare? No? Impossibile... La Monferraglia vede la luce dalle parti di Casale Monferrato (AL) come manifestazione goliardica riservata ai motorini monomarcia, tanto diffusi in Italia dagli anni Sessanta. L'idea di tornare ragazzi, gareggiando in improbabili sfide su piste sterrate attecchisce alla svelta, lo sparuto gruppo iniziale di amici si allarga, e in men che



UNA SALITA... EPICA!

Nella foto: un concorrente della Red Bull Epic Rise, che fa parte del circuito della Monferraglia. Quest'anno si è svolta a Clusone (BG), lo scorso 14 luglio.

non si dica diventa un fenomeno virale, superando i confini del Piemonte e diffondendosi in tutta Italia. C'è competizione, certo, ma anche e soprattutto voglia di prendersi in giro con trovate strampalate e folkloristiche. Basta guardare i bizzarri costumi con cui i partecipanti si presentano alle griglie di partenza... L'organizzatore è Monfalive s.s.d., una Associazione Sportiva Turistica Dilettantistica senza fini lucro: l'incasso delle manifestazioni viene devoluto ad associazioni impegnate nell'ambito del sociale, della ricerca medica e della protezione dell'ambiente. Le varianti di questa manifestazione sono diverse (imperdibile la Epic Rise, una sorta di hill climbing in formato motorino) e il calendario ricco di date. Ecco quelle ancora da disputarsi nel 2018:

CLASSICHE

30 settembre – UAIN – località da definire

04 novembre – UINTER – Lurisia (CN)

AGONISTICHE

16 settembre – 13a T44N – Carpi (MO)

– Pista cross terra in notturna+giorno

14 ottobre – 9a Threeturaglia SuperMoped

– Moncalieri (TO) – Pista mista asfalto/terra

11 novembre – 5a Moped-GP Sprint Codogno (LO)

– Pista corta asfalto

Per maggiori info e iscrizioni: www.monferraglia.it

duta, al punto da darci l'impressione di guidare una bicicletta. A circa metà dell'arco di utilizzo il motore entra in coppia e prende giri velocemente, facendo vibrare telaio e pedane, tanto che pare debba svitarsi da un momento all'altro. Il tassello da cross ci invita a giocare nei prati e negli sterrati, purché non troppo impegnativi, mentre i piccoli freni a tamburo offrono comprensibilmente poco mordente. Proprio nel fuori strada avremmo preferito un manubrio un poco più alto, che consentisse di governare meglio sullo sconnesso. Di fatto, non è la ricerca della prestazione la *mission* di questa piccola special, che durante tutto il servizio fotografico ha fatto incuriosire più di qualche nostalgico. Purtroppo, sul finire della prova siamo incappati in una *defaillance* della frizione, noto punto debole per chi mastica di questi cinquantini, forse troppo sollecitata dal caratterino pepato del motore. Poco male, sarà solo una modifica in più, tra le tante già apportate, a riportare questo simpatico Garelli sugli argini delle risaie tra rane e libellule. Per ora, neanche a dirlo: "El-va-no"! 