



L'Auto-Fauteuil del 1906 universalmente conosciuto come il primo scooter della storia: ruote più piccole rispetto alle motociclette del periodo, seduta comoda, mancanza del tubo centrale su cui è fissato il serbatoio e che obbliga ad inforcare la moto, motore posto centralmente sotto la sella, sono tratti unici che la accomunano agli scooter oggi nelle vetrine dei concessionari.

ALLE ORIGINI DELLO SCOOTER

In Italia ci sono tante collezioni private accessibili al pubblico
Questa, davvero unica, è dedicata allo scooter

di Franco Daudo



Il Krupp Roller, costruito in Germania su licenza Autoped dal colosso dell'acciaio tedesco. Tra il 1918 e il '20 costruì pochissimi esemplari di questo scooter con la trazione anteriore e l'assetto tipico del monopattino.



Appesi al soffitto alcuni scooter giocattolo a pedali: dai primi in lamiera a quelli più moderni in plastica. Non mancano esemplari di Vespa e Lambretta in miniatura utilizzati sulle giostre negli anni '50 e '60.

Quando si parla di Museo dello Scooter, in Italia si pensa subito a quello ubicato a Rodano, alle porte di Milano. Qui Vittorio Tessera, legato a filo diretto col mondo Lambretta, ha creato in tanti anni di ricerca una rassegna unica al mondo, presentata al pubblico in modo ordinato

e documentato nella quale ci si può immergere per ore, osservando da ogni angolazione la gran parte degli scooter prodotti nel mondo dalle origini fino alle versioni più recenti della Vespa, prima dell'avvento della versione col cambio automatico. A santa Maria degli Angeli, in Umbria, ai piedi della dolce collina su cui è adagiata Assisi, esiste un'altra collezione di scooter che merita di essere visitata e che pur se presentata in modo meno 'museale' può offrire altrettanti spunti storici agli appassionati, trasmettendo in pieno la passione di chi, negli ultimi trent'anni, ha raccolto non solo scooter di ogni genere, alcuni di inestimabile valore storico, ma anche una quantità enorme di oggetti, accessori e documentazione che correda come una cornice i mezzi ordinati cronologicamente, pur se piuttosto vicini gli uni agli altri e dunque poco apprezzabili. Stiamo parlando di Sergio Serpetti che ci ha guidato in una sorta di mini tour storico in mezzo ai suoi gioielli, facendoci da cicerone come spesso capita, come ci ha confessato lui stesso, con chi prende appuntamento e unisce la visita ai siti francescani a quella della sua collezione. ovviamente Sergio e Vittorio sono amici, anche se non manca qualche motivo di rivalità per qualche 'pezzo' dell'uno mancante all'altro. Una sana competizione che ha come risultato l'arricchimento progressivo di entrambe le collezioni, per la gioia dei visitatori...

Le poche immagini a corredo di queste note spero siano di stimolo per chi

ama gli scooter e non ha ancora avuto occasione per vedere da vicino questi mezzi e per chi, non avendoli mai considerati come 'vere' motociclette, voglia approfondire le proprie conoscenze storiche in un settore indubbiamente importante delle 'due ruote a motore'.

Per prenotare una visita: Sergio Serpetti 339-2156705



Il Bianca Nibbio 98 del 1947, caratterizzato da un'estetica molto curata e dal lungo canotto di sterzo, con tutta la parte anteriore che sterza insieme alla ruota.



Non manca un angolo dedicato a Vespa e Lambretta. Ci sono la 98, la Sport 'Sei Giorni' 125, la GS 150 e le versioni sportive con la scocca piccola degli anni '60, come questa 90SS rossa e la rara, in Italia, 50SS bianca. Tra loro l'Innocenti Lui 75.



Di questi Unibus pare ne esistano pochissimi esemplari al mondo. Da Serpetti ce ne sono tre... Uno è del 1920 e gli altri del '22. La loro rarità è dovuta anche al fatto che molti furono spogliati della preziosa carrozzeria di alluminio per alimentare l'industria bellica.



In questa zona sono raccolti i tentativi, perlopiù fallimentari, intrapresi dall'industria motociclistica per entrare nel settore scooter, sull'onda del successo di Vespa e Lambretta. Questa è la Motobi col motore Catria 175.



Oltre ai Costruttori più grandi, come MV, Parilla, Aermacchi anche molti artigiani si cimentarono con lo scooter. Esercizi tecnici talvolta interessanti, ma con costi produttivi così alti da non consentire di arrivare alla produzione di serie.

Sergio Serpetti in veste di 'guida' tra i pezzi della sua collezione. La sua 'lezione' sugli scooter è quella di un appassionato che nel racconto ripercorre trent'anni di ricerca e documentazione, testimoniata oltre che dai mezzi completi da centinaia di oggetti legati a questo mondo, tutti esposti sui tavoli e le pareti dei locali.

