Moto Guzzi SP1000
by Marco Lugato

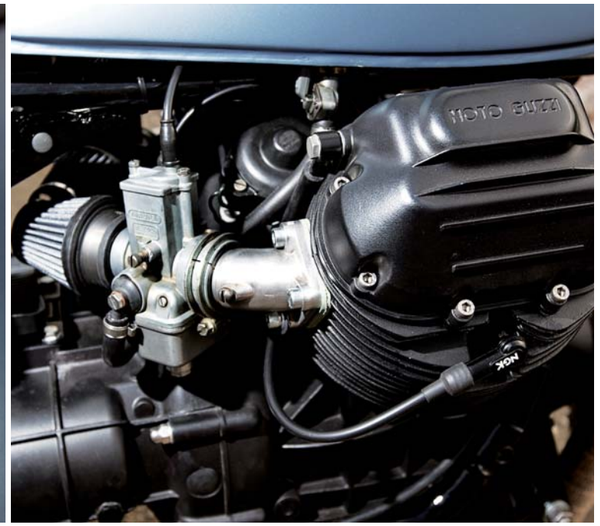
L'Aquila di Lugato

Un uomo discreto, padre di un lavoro radicale e curato. Partendo da una base storica, la poderosa Moto Guzzi SP1000, è riuscito a dar vita ad una Racer multiuso, prepotente e fedele alla sacra artigianalità italiana. Dall'underground, tessuto padre della cultura Cafè, con soddisfazione e stupore spuntano realtà come quella di Marco, intrise di sacrificio e arte, discrezione e fascino, fiore all'occhiello del "New Italian Cafè"

Testo Jhon P. **Foto** Roberto Brodolini roberto.brodolini@specialmag.it

Moto Guzzi SP1000

by Marco Lugato



Il progetto del restauro della SP1000 nasce quasi per caso a inizio anno, quando Francesco Venturi, un giovane architetto del Veneziano, amico di Marco Lugato, decide di portare in officina due enormi casse contenenti i "pezzi" della mitica Guzzi. Dopo una lunga riflessione, il preparatore inizia a mettere insieme le idee e prova a realizzare il sogno del suo amico, che vorrebbe una scrambler. Da qui partono tutti i lavori radicali per l'assemblaggio: dall'adattamento del serbatoio Laverda anni '70, alla costruzione della base per la sella, disegnata e costruita artigianalmente tagliando e saldando la lamiera, posizionandola in modo da adattarla al telaio, per raccordarla al parafango posteriore. Un grosso lavoro di taglia e cuci iniziale! Si passa poi all'adattamento della forcella, presa in prestito da una Kawasaki ZX-6R 2002, quindi alla costruzione del perno del cannotto dello sterzo. Stessa "musica" per i perni delle ruote, un duro lavoro per adattare i due cerchi in alluminio completi di mozzi al telaio del 1980. Finito di faticare sulla ciclistica, si passa all'impianto frenante, poderoso e prestigioso: Brembo Serie Oro, fissato su piastre in alluminio ricavate dal pieno, raccordato con tubi freno aeronautici, azionati da una pompa radiale PT da 19, fissata su un manubrio Renthal, con riser in alluminio ricavati dal pieno. Una volta assemblato il tutto, e controllatane la funzionalità, la moto viene smontata per passare in carrozzeria per la sabbiatura e la verniciatura: nero lucido per il telaio, carta da zucchero opaco per serbatoio e parafango posteriore. Stesso destino per il motore, che, dopo essere stato smontato pezzo per pezzo, per potersi sincerare dell'effettivo funzionamento di tutti gli organi principali, viene sabbiato e verniciato in tutte le sue parti. Il tocco finale è lo scarico, interamente realizzato a mano, bendato e arricchito da un silenziatore Supertrapp. La scelta di far passare l'impianto proprio sotto la coppa dell'olio dona una linea più corsaiola a questa super scrambler.

Italian style Ed ecco gli attori di questa "pieces" dal successo preannunciato: Renzo Marchiori, Alberto Striato, meccanica di precisione, Eddy, della carrozzeria Rolling Paint, Francesco Venturi, proprietario della moto, e Franz Garage hanno contribuito ad arricchire un progetto tutto made in Italy. La soddisfazione di poter parlare di un progetto totalmente italiano, miscelato alla competenza dei nostri preparatori, rende lecito l'entusiasmo derivante da una sempre maggiore schiera di uomini che dedicano la loro vita alle passioni. Un nuovo periodo di gloria per i nostri motoristi e carrozzieri, da sempre considerati i migliori al mondo, che nel realizzare oggetti come questa scrambler ritornano ad impartire lezioni di gusto e competenza.

SCHEDA INTERVENTO Prezzo N.D.

Estetica ■Serbatoio Laverda anni '70 ■Sella artigianale ■Contachilometri Harley-Davidson **Meccanica** ■Smontaggio motore, sabbiatura e verniciatura ■Collettori artigianali ■Terminale di scarico Supertrapp ■Fasce termiche Cool it **Ciclistica** ■Sabbiatura e verniciatura telaio ■Modifica del telaio per alloggiare serbatoio, sella e parafango ■Forcella ZX-6R 2002 ■Manubrio e riser Aprilia Tuono ■Pompa freno ant. radiale PT ■Pinze ant. Brembo Serie Oro ■Dischi ant. flottanti 320 mm Brembo Serie Oro ■Cerchi e mozzi in alluminio ■Pneumatici tassellati

---

Un passato tra i cordoli Marco Lugato, classe 64, cresce a Marghera (VE) e già dai primi anni dell'adolescenza dimostra di aver ereditato la passione motociclistica di suo padre: dopo le prime esperienze in Vespa e Ciao, arriva subito la prima moto da cross, un'Aprilia 250 con cui inizia le scorribande nel quartiere. A vent'anni passa ad una Kawasaki KLR 600 4 tempi, con la quale si diletta nelle gare di enduro non titolate... Ma nel profondo c'è l'attrazione per le moto da strada, che non tardano ad arrivare! Inizia la sua carriera professionale come meccanico auto prima, e poi moto, fino ad approdare nella storica concessionaria Kawasaki di Mestre "Bassi & Marchiori", dove viene spronato a partecipare al Trofeo Kawasaki GPZ 600 nel 1987, in cui dimostra forte tenacia e capacità di guida. Causa l'inesperienza, su sette gare parte sempre in prima fila ma non riesce a terminare mai altrettanto bene. Partecipa nel 1988 al Trofeo Kawasaki GPZ 500 e su sette gare disputate conquista altrettanti podii, terzo assoluto in classifica finale. Vista la buona stagione trascorsa, nell'89 si iscrive al Campionato Italiano Superbike con una Kawasaki ZXR 750, ma, a causa del budget economico ridotto, partecipa solo a due gare, portando a casa comunque un buon punteggio; nello stesso anno ripiega sul Trofeo Alpe Adria, nel quale, a causa di una brutta caduta e della mancanza di sponsor, decide di abbandonare la carriera in pista e dedicarsi alla professione di meccanico moto.

Dalle sportive alle custom La sua carriera nel settore moto inizia nell'officina di Renzo Marchiori a Mestre (VE), la cui grande esperienza titolata nel settore fa sì che Marco acquisisca professionalità, manualità e conoscenze tecniche. Dopo qualche anno approda nell'officina della Concessionaria Motopolis di San Donà di Piave (VE), nella quale continua a lavorare sulla preparazione delle moto da pista e supermotard. Nonostante l'impegno lavorativo, Marco si diverte spogliando le moto giapponesi per realizzare streetfighters di livello e trasformare motocicli anni '70/'80 in autentiche Cafè Racers. Dopo essersi cimentato nelle "trasformazioni" sportive e cafè, si avvicina al mondo custom. Gli viene offerta la possibilità di ricoprire il ruolo di responsabile tecnico della Concessionaria Ufficiale Harley-Davidson di Bassano del Grappa (VI): inizia qui una nuova esperienza che gli permette di affrontare nuove sfide, tra cui le preparazioni su base HD, progetti con telai rigidi e motori Rev Tech. Si prodiga anche nella preparazione del modello XR 1200 per il Trofeo. Dopo quattro anni decide di rientrare nella sua provincia e di ritornare "a casa", dividendo l'officina con il suo grande maestro Renzo Marchiori. Da qui l'aspettativa di realizzare nuovi progetti -nel quale rientra l'officina Moto di Ferro che sarà operativa da gennaio 2011- e di seguire la propria ispirazione creativa rivolta ai modelli anni '70/'80 e Harley-Davidson. ■

Moto di Ferro c/o Officina Renzo Marchiori
Via Miranese, 209/211 - 30171 Mestre (VE) - Tel.: 340/2839420

Agile ed efficace in ogni situazione. Sensazioni di guida emozionanti