

l'avviamento elettrico, tutto ben prima della Grande Guerra 1914-1918. Di storia quindi l'Indian ne ha scritta e fatta tanta, e ben meritava una ricca monografia anche in italiano. Questa appena edita dall'ASI si fa apprezzare per l'abbondanza di materiale originale d'epoca, in parte di provenienza italiana, e certamente frutto di lunghe ricerche che hanno fatto emergere anche documenti sconosciuti. Molto interessanti anche le pagine dedicate al declino dell'azienda che ne rendono ben comprensibili i motivi anche attraverso la documentazione fotografica.

Perché il nome Indian? L'autore lo ritiene un omaggio al sacrificio dei Pellerossa, scacciati dalle loro terre e sterminati dai "visi pallidi". L'ultima parte ci riconduce in Italia per un'ampia carrellata sui cultori nostrani della Marca, fotografati artisticamente in pose varie, con le moto e l'accompagnamento di note tra poesia e vita vissuta. Completando così il quadro nazionale e contribuendo alla spiegazione del titolo. Insomma, un'opera preziosa, istruttiva e singolare nella sua formazione, all'altezza del mito Indian, un'opera cui manca solo a nostro avviso qualche riga di commento a certi aspetti tecnici e storici.

La progettazione della moto

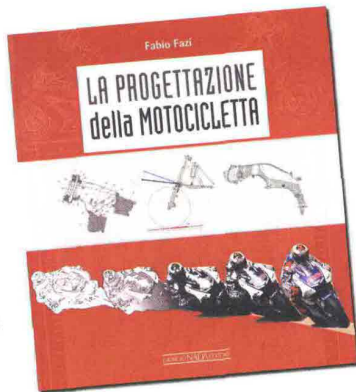
di Fabio Fazi

160 pagine in 25x27 cm con 190 tra foto, grafici e disegni

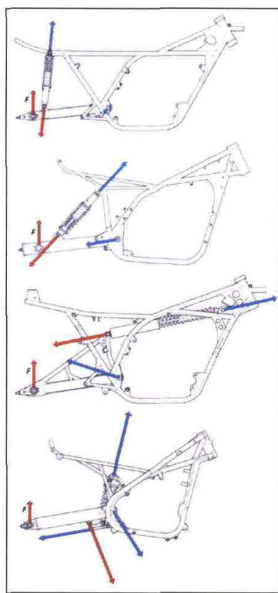
Giorgio Nada Editore, via Claudio Treves 15/17, 20090 Vimodrone (MI)

Prezzo 29 euro

L'autore attualmente è Direttore tecnico del Campionato Mondiale Superbike e si potrebbe quindi supporre che la materia del suo volume riguardi presente e futuro,



• Evoluzione della sospensione posteriore dal volume di Fazi.



spazi temporali pressoché incompatibili con il carattere della nostra rivista. Bisogna però aggiungere al suo "status" che nel 1977 si è laureato con una tesi riguardante le "deformazioni in un telaio motociclistico" poi ha collaborato nell'ordine cronologico con Honda-Italia, Bimota, Morbidelli, Gilera Corse, Ducati, MBA, BYRD (Yamaha Belgarda Corse). Spostandosi poi sulle stradali con Renault e BMW. Ha quindi accumulato una mole di esperienza, indirizzata soprattutto alla ciclistica. Ma quello che rende interessante la lettura del suo volume anche ai cultori di moto d'epoca è la segnalazione con disegni, grafici e foto dei più illustri

"precedenti storici" nei vari settori. Spiegando perché si è passati da una soluzione all'altra, commentando pregi e difetti del progresso. Certo che le formule di cui abbonda il volume, peraltro necessarie alla dimostrazione di certi concetti, al lettore comune risulteranno un po' indigeste...

BMW, le moto del secolo (1923-2000)

di Claudio Somazzi e Massimo Bonsignori

272 pagine in 24x28 cm con 475 fotocolor e 36 b/n

Skira Editore, www.skira.net, via Torino 61, 20123 Milano

Prezzo 45 euro

Già una decina di anni fa gli autori avevano dato alle stampe un ponderoso volume dedicato alle BMW, frutto della loro passione per queste

moto e delle vicende di cui sono state protagoniste. Il volume era stato accolto con interesse anche all'estero, persino negli USA e in Australia, ed è ormai esaurito da tempo. Gli autori si sono quindi rimessi al lavoro per una nuova edizione, conservando il meglio della prima, arricchendola del materiale raccolto nel frattempo e aggiornandola al 2000.

Il nuovo omaggio alle moto tedesche è quindi riuscito ancora più consistente, autorevole e ampliato anche a livello fotografico. Di particolare interesse pratico il capitolo "Il parere dell'esperto" dedicato ad ogni modello, dalla prima R32 500 del 1923 alla R 1150 RT e GS del 2000. Senza trascurare sidecar e tipi militari. E poi non mancano i consigli per la manutenzione, gli acquisti (anche alle aste), la reperibilità ricambi e il noto dilemma conservato o restaurato? Insomma, un bel volume a sfondo pratico e culturale, dove non solo gli appassionati della BMW possono trovare pane per i loro denti.



R 60/6 • R 75/6 • R 90/6



IL PARERE DELL'ESPERTO

ColleZIONISTICAMENTE, i modelli della serie Barra Sei non presentano tra loro grandi differenze. Con le moto degli anni settanta si inaugura un periodo cronologico e tecnologico più vicino al presente che non al passato, e quindi entrano in gioco nella scelta dei modelli anche fattori come la possibilità di utilizzo quotidiano. In questo senso, la R 60/6 è meno richiesta per via dei freni a tamburo e dei carburatori e sghigliettina tipici della serie precedente, mentre sono maggiormente richiesti i modelli R 75/6 e, soprattutto, R 90/6, moto che garantisce ancora oggi ottime prestazioni a fronte di bassi consumi e manutenzione ordinaria (da segnalare solo un eccessivo consumo di olio). Restano differenze di prezzo sostanziale tra i modelli a uno o due dischi dei freni, più alta la quotazione della versione 900 cc rispetto alle sorelle minori. Per quanto riguarda i colori, si tratta di una questione di gusto. Nell'uso quotidiano, la serie Barra Sei si fa preferire alla Barra Cinque soprattutto per la maggiore sicurezza (freni a disco e forcellone allungati), le prestazioni più elevate e i minori problemi elettrici (la batteria in dotazione era di maggiore capacità rispetto ai modelli prodotti fino al 1972, che erano poco sostenuti da una batteria sottodimensionata), fermo restando la possibilità di utilizzare di tutte le agevolazioni previste per la moto d'epoca (assicurazione a prezzo convenzionato, bollo per moto storiche ecc.).