

III fenomeno Caf  Racer

I listini attuali pullulano di moto non carenate, le cosiddette "nude", e il morbo delle preparazioni si allarga a macchia d'olio... unendo a tutto questo la nostalgia verso il motociclismo degli anni Sessanta e Settanta si ottiene un fenomeno che   ormai diventata una filosofia: il fenomeno Caf  Racer.



Tutto nasce dal leggendario Ace Caf  di Londra, un locale pubblico sulla North Circular, nato nel 1938 come punto di ristoro per trasportatori.

I bombardamenti della seconda guerra mondiale lo rasero al suolo, ma venne ricostruito nel 1949 diventando uno dei pi  famosi locali del mondo.

L'Ace Caf  acquista la sua fama proprio negli anni '60 come punto di ritrovo dei Rockers, ragazzotti con la brillantina in testa e vestiti con giubbotti di pelle nera, e delle moto Caf  Racer.

La storia di questo mitico locale sembra finire nel 1969, ma nel 1997 rinasce completamente rinnovato, diventando quasi una meta di pellegrinaggio per molti appassionati.

“Moto, Rock ‘n roll e Ace Caf ... Tre semplici espressioni, ma che rappresentano da sempre la pi  potente fusione tra motori, buona musica e compagnia, con quel misto di passione, libert  ed indipendenza tipico di quel periodo...”

L'Asso ha un ineguagliabile significato quasi religioso per un sempre crescente numero di cavalieri provenienti da tutto il mondo che ne condividono la passione. Le motociclette e la musica potrebbe cambiare, ma lo spirito rimane sempre lo stesso... Tra la miriade di corse che si svolgono durante tutto l'anno”.

Negli anni '60 era abitudine tra i Rockers sfidarsi in furiose gare clandestine attorno all'isolato dell'Ace Caf : le grosse motociclette inglesi di allora, soprattutto BSA, Triumph o Norton, venivano trasformate dai vari preparatori come Paul Dunstall per la Norton, Eddie Dow per la BSA, i fratelli Rickman con i loro telai Metisse e tanti altri. Cos  nacquero le Caf  Racer, le prime special sportive dell'era moderna. Spesso infatti non si trattava di semplici preparazioni, ma di veri e propri trapianti dei pezzi migliori di una marca su quelli di un'altra.



Nel 1950 i fratelli McCandless di Belfast costruirono un nuovo telaio per la Norton Manx, un doppia culla continua in tubi Reynolds 531, tutto saldato con il canotto di sterzo triangolato che rese immediatamente tutti gli altri telai dell'epoca preistorici. Harold Daniels, pilota di punta della Norton, dopo averlo provato, disse che era cos  confortevole che sembrava di dormire su un letto di piume: nacque quindi il nome "Featherbed". Nel novembre del 1951, al Salone di Londra ne venne presentata la versione stradale, denominata Wideline e adottata sulla Dominator Model 88; dal 1960 venne introdotta anche la versione Slimline, differente nella culla della sella. Il punto di forza di questo telaio stava nella concezione del progetto: essendo stato costruito intorno ad un motore monocilindrico ad albero a camme in testa, era largo ed alto e questo permetteva di alloggiare al suo interno qualsiasi propulsore creando

vari ibridi: con il motore Ariel 1000 quattro cilindri nascevano le Noriel, con il BSA Gold Star le NorBSA, con il Vincent le Norvil, e con il Triumph le Triton.

Quest'ultimo incrocio era il più diffuso per l'elevata diffusione di Triumph nei demolitori e per la maggiore reperibilità ed economicità dei pezzi per l'elaborazione; oltre a ciò, il motore più prestazionale di quel periodo era proprio quello di 650 cc della Triumph Bonneville T120R, ma il telaio a cui era accoppiato era definito come *"un cammello incinto che scodinzola"*. Poi, a seconda del budget a disposizione, si montavano i serbatoi olio e benzina in alluminio, il freno anteriore Manx, i cerchi in alluminio, i carburatori Amal GP in magnesio, i collettori di scarico più rastremati chiamati swept-back accoppiati alle marmitte del Gold Star, contraddistinte da un suono particolare; al posto dei supporti del faro anteriore originale si mettevano quelli di John Tickle, che aveva a catalogo tante altre parti come pedane arretrate, mezzi manubri ed altro.



Si ottenevano così moto con potenze tra i 50 e i 60 cavalli, cambio a 4 o 5 velocità e peso in ordine di marcia tra i 120 e i 150 kg.

All'epoca la Triton era *"the best engine in the best frame"*.



Per chi non era capace di eseguire le modifiche c'erano parecchi specialisti, uno per tutti Dave Degens, del Dresda Autos, che è anche riuscito a vincere una 24 ore a Barcellona con una Triton nel 1964; continua tutt'oggi a costruirne, e il suo telaio Dresda ricorda molto il "Letto di Piume" pur avendo tubi di diametro minore.

In generale ogni moto era un pezzo unico che rispecchiava la personalità e le convinzioni motoristiche del proprietario: ognuno è libero di entrare in questo mondo come meglio crede.

I difetti a volte diventano pregi: vibrazioni e marmitte rumorose erano e sono tuttora ben accolte, perché fanno di una moto un oggetto vivo.

Pezzi cromati e marmitte rialzate sono solo il primo passo di una sana preparazione in stile Cafe Racer: a volte, si raggiunge il punto di non ritorno: si modifica il telaio, si cambiano le sospensioni, si mischiano pezzi presi da diverse moto...

Nel panorama motociclistico attuale, i listini sono ricchi di nomi che rievocano questo particolare stile: la Voxan e la Borile Café Racer, la Moto Guzzi V11 Café Sport...

Di quelle mitiche marche inglesi che alimentarono il fenomeno Café Racer è rimasta solo la Triumph, ma nonostante ciò la cultura Café Racer si allarga a macchia d'olio, per la sempre crescente volontà di moto genuine e aggressive allo stesso tempo: le parole d'ordine erano e restano eleganza, buon gusto e sportività.

Ducati Monster e Triumph Speed Triple sono le regine indiscusse di questo fenomeno, per il loro spirito bastardello e sportivo; riscuotono tuttavia consensi anche Aprilia Tuono, Moto Guzzi V11, BMW Rockster o MV Agusta Brutale.

Triumph centri altri successi commerciali anche con moto ultraclassiche come la "Bonnie" Bonneville e la "T-Bird" Thunderbird.

Tutte moto dalla personalità forte - non a caso sono europee - e dai motori forzuti soprattutto ai bassi regimi: nella cultura dello "sparo" la potenza massima non importa, si sdrammatizzano le prestazioni, cavallo più o cavallo meno non importa.

Il "vintage" è di gran moda, e certo è che il fascino di una vera moto di trent'anni fa è un'altra cosa: *"o le si ama o le si odia"*.

Lo stile Café Racer rimane comunque la preparazione casalinga: si lavora in una cantina dove si smonta e rimonta la propria moto, con le mani sporche di grasso e gli amici intorno a perder tempo. E poi, quando il gioiello è pronto, tutti al Café a bere qualcosa discutendo di moto fino a tarda ora.

I cultori di questa filosofia, come la gran parte dei motociclisti, amano radunarsi e incontrarsi, formando sette e club.

Hanno un look ricercato, abbinano a sobri giubbotti in pelle caschetti aperti e occhialoni da aviatori. Qualcuno osa un po' di più, con camicie dai collettoni tipo Pulp Fiction, ma non sono più gli elementi ai margini della società come i Rockers londinesi dell'Ace Café che fu.