

Motori e moto: una passione-amore incredibile che avvinse profondamente Vittorio Conti per molti anni della sua vita. Per essa lasciò l'università, si sacrificò, lavorò duramente e rischiò anche la pelle.

Frequentando, nel tempo libero dagli studi liceali, una officina meccanica situata nella casa vicino al ponte di Mancinella, poté liberare finalmente questo suo vivo interesse per i motori che gli "covava" dentro.

Terminato il Liceo Classico, si scrisse all'università di Roma e per i continui trasferimenti nella capitale non ricorreva al treno ma si affidava alla sua fedele INDIAN (motocicletta americana degli anni Venti), regalo del padre, acquistata presso la concessionaria locale in traversa Santa Maria.

Dopo due anni, però, abbandonò gli studi universitari confessando al genitore il suo amore per la moto, più forte di quello dei libri.

« Mio nonno », rivela Carlo, figlio di Vittorio, « accettò pur con dispiacere la decisione, anche se avrebbe voluto che in casa Conti ci fosse stato qualcun'altro per continuare la tradizione medica di famiglia. Ritornato dal servizio militare, riprese e concretizzò finalmente il suo antico progetto, quello di costruire una moto sua ».

Con Tullio De Stefani, amico di sempre, aprì un' officina nella zona delle conce. Un operaio della FOMM, a cui chiesero la collaborazione, li aiutò nella fusione del primo telaio, dove fu applicato un motore FAINI.

Vittorio Conti lo trovò come ferro vecchio in un magazzino. L'idea di servirsene fu un tutt'uno con il ritrovamento. Dopo averlo smontato e esaminato per alcuni giorni, pensando come modificarlo, Vittorio trovò la soluzione che gli permise di realizzare il suo sogno, quello di costruire una motocicletta.

« Il motore che mio padre trovò serviva per azionare la pompa del serbatoio supplementare dei MAS apparsi nel mare Adriatico nella guerra del 1915/18 e utilizzati dalla nostra Marina contro le navi austriache. Mio padre, con un'intuizione a quei tempi straordinaria, apportò delle modifiche strutturali, abbassando la testata. In questa maniera il motore aumentò di potenza tanto da essere impiegato con successo nelle corse. Con questa prima motocicletta partecipò a molte gare anche su circuiti che la nascente passione motoristica faceva organizzare dovunque. Ricordiamo quella del Chienti-Potenza o in classiche in salita come la Tolentino-Colle Paterno. Gareggiò anche in altre parti delle Marche e in Abruzzo, ottenendo moltissimi successi. »

A Lecco, dov'era lo stabilimento produttore del motore FAINI, arrivarono notizie di questo giovane che correva e vinceva con una motocicletta che montava un loro motore. Alla direzione della fabbrica le gesta di Conti furono talmente apprezzate che si misero in contatto con lui.

« Alla fine lo invitarono presso i loro uffici. Mio padre accettò e andò a Lecco in sella alla sua INDIAN, impiegando nel tragitto, cinque ore. Lassù ebbe un colloquio con il titolare che si complimentò, non solo per le vittorie ottenute, quanto soprattutto per l'intelligente intuizione dimostrata nel modificare il motore.

egli infatti relazionò i dirigenti della fabbrica sulle modifiche apportate. Dopo il colloquio fu stipulato un accordo con il quale lui otteneva l'esclusività della vendita diventando concessionario per le Marche ed Abruzzo. Nello stesso tempo, continuando a correre, pubblicizzava la ditta. »

L'officina, situata nei locali in seguito occupati dal lanificio Buschi, vide aumentare la produzione, tanto da rendere necessario l' aumento del numero degli operai che arrivò a circa trenta unità.

« Mio padre correva e vinceva. Miglior pubblicità di questa non poteva farla.

L'attività dell'officina andava bene. Aveva rilevato la partecipazione di De Stefani, così decise di passare alla produzione di una motocicletta con una cilindrata più grossa. Produsse telai più grandi sui quali furono montati motori della FRERA di Torino e della JAP MOTORS prodotti in Inghilterra, da dove venivano fatti arrivare. In un anno se ne montarono un centinaio. »

Sul catalogo che la ditta Conti fece stampare per diffondere la produzione, comparve per la prima volta una motocicletta riservata alle donne.

« Era un progetto innovativo per quei tempi, che precorse con largo anticipo la nascita della Vespa. Leggera e molto maneggevole, con il telaio incavato e basso sul quale potevano sedersi comodamente le donne, la motocicletta non ebbe grande successo sul mercato perché di

donne sportive, coraggiose e con possibilità economiche, non se ne trovarono molte. Poi arrivò la crisi economica del 1929 dall'America, che si ripercosse in Europa. La politica della Banca d'Italia, con la restrizione del credito, portò alla mancanza di denaro circolante. Questo fatto determinò la chiusura di molte industrie e anche di quella di mio padre. A quel tempo non si falliva perché il fallimento era un disonore. Così, prima che si arrivasse a quel punto, quando egli vide che l'attività non andava, chiuse la fabbrica e smise di correre. »

L'attività era durata otto anni. Alcuni amici con i quali aveva corso, Benelli, Morini, Baschieri, Guzzi, cercarono di convincerlo a continuare a correre e gli proposero di gareggiare con le loro moto, ma rifiutò con queste parole: « Dopo otto anni di corse la pelle l'ho portata a casa. Adesso basta! »

Le gare, infatti, erano allora molto pericolose perché la maggior parte si svolgevano su strade aperte al traffico, non certo automobilistico. Infatti, di auto ne circolavano pochissime, mentre di carri e carriaggi vari, tantissimi. Capitava così che dietro una curva se ne poteva trovare uno contro il quale qualche concorrente andava a scontrarsi.

Conti, però, era piuttosto spavaldo. Incurante dei pericoli insiti nei percorsi, e per l'ambizione di tagliare il traguardo prima di tutti, raggiungeva medie orarie piuttosto elevate per quel tempo. Famosi i suoi duelli motociclistici con Ezio Anzuinelli, che ancora qualche appassionato superstite ricorda per averli visti direttamente durante lo svolgimento del Circuito "Chienti-Potenza" quando, affrontando la curva della strada per San Severino, entrambi andavano a sfiorare la fontana esistente in quel punto.

« Mio padre mi diceva che in ogni corsa ci scappava il morto, anche perché l'abbigliamento non era molto protettivo. I caschi e le tute non erano certo quelli di oggi. »

Nel 1931 Vittorio Conti non lo si vide più sfrecciare con le sue motociclette e il mondo dello sport motociclistico perse un autentico protagonista.

Dopo essere stato sempre presente sulle cronache motoristiche per otto anni ed aver conquistato medaglie e trofei con i suoi brillanti piazzamenti, Vittorio Conti appese al fatidico chiodo casco, occhiali e guanti.

« Anche le medaglie, che allora erano d'oro massiccio e pesanti, sparirono quando nel 1936, come mi raccontava mio padre », dice Carlo, « la Società delle Nazioni decretò le sanzioni nei confronti dell'Italia. Per la guerra all'Etiopia, le navi italiane che portavano rifornimenti laggiù e che dovevano attraversare il Canale di Suez, pagavano il pedaggio in oro. Fu lanciata allora la fatidica operazione "Oro alla Patria". Mio padre, nonostante fosse contrario al Regime e non avesse mai ricoperto cariche politiche, da buon italiano, dette il suo contributo in oro offrendo le sue medaglie vinte nelle corse, tutte prodotte con quel prezioso metallo ».

L'inattività non durò a lungo perché un giorno gli ritornò la voglia di riprendere i ferri del mestiere e tornare ad occuparsi di meccanica, ma in un altro settore.

« Quello che realizzò e che nessuno a Tolentino conosce a fondo, voglio svelarlo su queste pagine. Mio padre si mise a inventare tutte quelle apparecchiature domestiche che oggi vanno per la maggiore in tutte le case: la lavapanni, la cucina elettrica, la caldaia elettrica per riscaldamento, il rubinetto elettrico che scaldava l'acqua mentre usciva, la macchina da caffè. Fu un vero pioniere che precorse i tempi. Ma la cosa più sorprendente di tutti è che mio padre fu il precursore del motore a reazione. Un piccolo esemplare da lui costruito nel 1931 sarà uno dei pezzi rari del museo che sto ultimando. »

Subito dopo la guerra, la passione per i motori riaffiorò prepotentemente. Provò a ricominciare.

Nel 1945, con l'ingegner Forconi, direttore dell' Azienda Elettrica Municipalizzata, si recò a Lecco per riprendere i contatti con la ditta FAINI. Fu un viaggio rischioso e quasi avventuroso, attraverso zone dove i combattimenti erano finiti da poco e i segni erano ancora visibili: strade distrutte, ponti interrotti, segnaletica inesistente.

« Mi ricordo che disse di avere attraversato il Po su un ponte di fortuna costruito su barche. Arrivato a Lecco, purtroppo, trovò lo stabilimento FAINI distrutto dai bombardamenti e i proprietari dispersi. Allora abbandonò l'idea per sempre. »

Piero Ciarapica