



Scuderia Luciano Peruzzi 1972-1973

La Ditta Peruzzi Luciano con sede a Limite sull'Arno (FI) iniziava la sua carriera nelle corse di velocità in salita classe 50 cc nel 1972, quando, collaborando insieme a Franco Ravagli, esperto juniores, ed al pratese Giorgio Paci, iniziava a realizzare i Bimm-Minarelli da corsa, assemblando i motori ufficiali della Minarelli di Bologna con i telai della Bimm di Prato.



La stagione sportiva del 1972 vide un continuo testa a testa fra la Moto Bimm con Pier Paolo Bianchi, Franco Ravagli e Sante Franceschini ed il Guazzoni con Luciano Gazzola, Guido Sala e Pierluigi Conforti che conquistava il primo posto nel Campionato Toscana della Montagna.

Nel 1973 la Ditta Peruzzi Luciano Elaborazioni Sportive di Limite sull'Arno dava vita al Moto Club "Arno" ed iniziava la stagione agonistica nelle corse in salita classe 50 cc con Sante Franceschini di La Spezia.

La moto era stata realizzata utilizzando un blocco competizione 6 marce (ingranaggino), acquistato al prezzo di lire 300.000 direttamente da Aldo Guazzoni, montato su un telaio derivante da un Testi. Il motore, elaborato dalla scuderia Peruzzi, raggiungeva **15600 giri** con meno di 1000 giri di utilizzazione (da 14500 a 15300).

La prima gara del Campionato Italiano della Montagna '73 (Doria - Creto 25/03/1973 - 120 partenti) portò a Sante Franceschini il primo

Elaborazioni
Sportive
Moto

PERUZZI LUCIANO

Limite sull'Arno - Piazza Fucini
Telefono 57158

GARE
stagione agonistica 1973
Prove di Campionato Italiano



Doria Creto - Genova
1: Franceschini Sante su moto Guazzoni (nuovo record velocità)

Poggibonsi - Castellina
2: Franceschini Sante su moto Guazzoni

Vergato Cerello (Bologna)
2: Franceschini Sante su moto Guazzoni

Figline Valdarno
2: Franceschini Sante su moto Guazzoni
3: Franceschini Sante su moto Ducati 250

Circuito Monza
Franceschini su Guazzoni giro più veloce abbassando record pista da 1,21,3 a 1,19,8 media km. 108,495

VISITATECI!

Vendite Moto Sportive a condizioni favorevoli

PIAZZA FUCINI TEL. 57158

successo con il Guazzoni della Scuderia Peruzzi, battendo Pier Paolo Bial su Minarelli Ufficiale.

La Doria Creto vide la presentazione del famoso Minarelli P6, ma, da la sconfitta, la Minarelli si ritirò momentaneamente dalle gare per circa mese, lasciando a Bianchi la facoltà di correre con il suo Guazzoni priv con cui aveva vinto l'anno precedente.

Quando la Minarelli rientrò a Vergato Cerellio vinse su Franceschini, nelle gare successive, in sella al Guazzoni-Peruzzi, si dovette sempre contentare della piazza d'onore, essendo costretto a competere con Paolo Bianchi che pesava circa 15 kg meno!





Il Campionato italiano della Montagna 1973 terminò con la vittoria di Pier Paolo Bianchi su Minarelli ufficiale seguito da Sante Franceschini su Guazzoni della Scuderia Peruzzi.

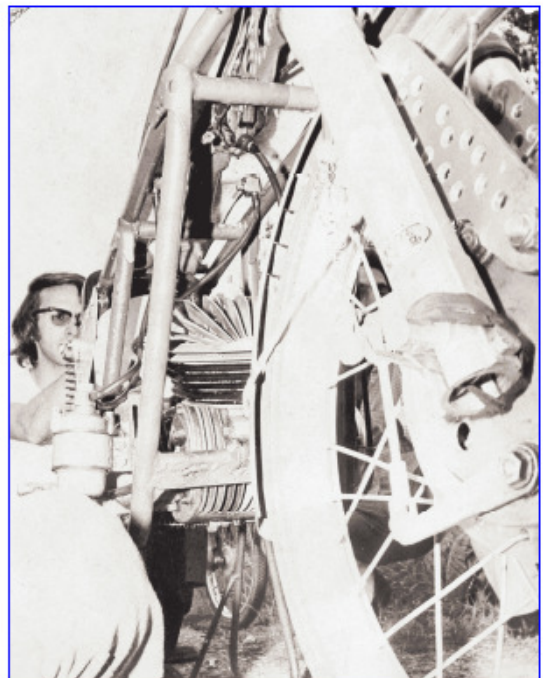
Quell'anno tra la scuderia Peruzzi e Aldo Guazzoni nacque una collaborazione che poi si tradusse in sincera amicizia, tanto che, da circa la metà del campionato, il signor Aldo partecipava alle corse più vicine a Milano proprio con la Scuderia Peruzzi, condividendo le soddisfazioni che il piccolo Guazzoni riusciva a dare nei confronti di marche e scuderie più potenti.

Dato il numero di giri elevato e la ristretta utilizzazione sempre agli "alti", la componentistica era molto sollecitata e, nonostante il Guazzoni-Peruzzi, raffreddato ad aria, montasse la biella con la gabbietta a rulli argentata, i cuscinetti di banco ad alta velocità e l'accensione elettronica Motoplat, restava sempre il massiccio cilindro in ghisa più o meno elaborato ed il pistone di alluminio, anche questo più o meno elaborato, che subivano forti e disomogenee dilatazioni termiche tali da causare frequenti grippaggi e rotture.

Per mitigare questo problema, insieme alla fabbrica di pistoni Asso di Pontedera, fu elaborato un sistema per minimizzare le grippature del motore e quindi portare a termine la gara mantenendo integre le prestazioni. Il sistema consisteva nel surriscaldare il motore fino ai primi accenni di grippaggio, in modo da segnare il pistone nel punto di maggiore dilatazione.

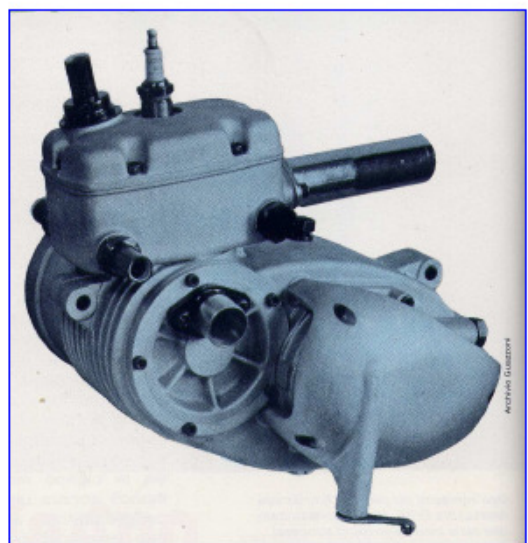
Questo meccanismo, che era ripetuto più volte, faceva sì che i grippaggi avvenissero sempre in punti diversi fino ad ottenere una dilatazione omogenea cilindro-pistone. Quel pistone era quindi inviato alla fabbrica Asso che riusciva a fornirne uno nuovo su misura, capace di dilatazioni più omogenee con il cilindro.

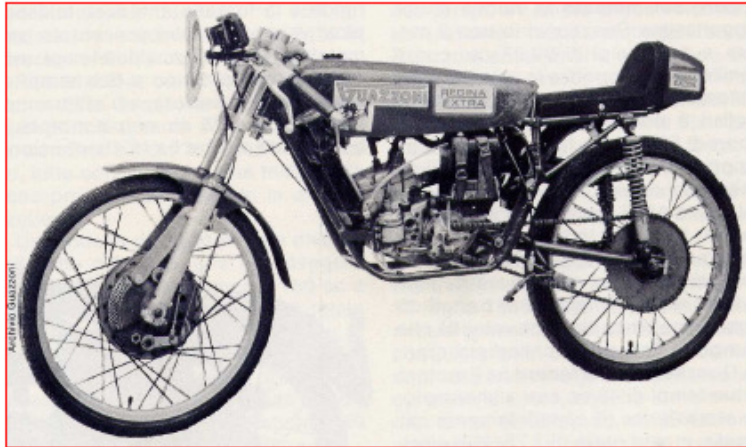
Gli altri segreti che contribuirono alla qualifica di 2° posto nel Campionato Italiano delle Montagna, rispetto gli altri Guazzoni consistevano nella diversa fasatura della valvola rotante, in un diverso rapporto di compressione e non da meno un'attenta e meticolosa messa a punto del collaudatore/pilota Sante Franceschini che in ogni circuito valutava attentamente la scelta dei rapporti alla ruota e la pressione dei pneumatici.



Naturalmente "un cilindro cromato ancor meglio se raffreddato ad acqua" sarebbe stato un notevole passo avanti!

A questo il "Sciur Aldo" aveva cominciato a pensare ad un prototipo di raffreddamento ad acqua costituito da un cilindro dalla forma allungata e da un sistema radiatore e pompa elettrica alimentata da una batteria per la circolazione del liquido di raffreddamento. Anche la trasmissione era leggermente diversa montava, infatti, un rapporto più lungo che necessitava di un allargamento del carter per far entrare la campana della frizione.





Lo sviluppo di questo prototipo fu affidato alla scuderia Peruzzi, che in quell'anno stava collezionando una serie di successi.

Fu così che Aldo Guazzoni regalò a Luciano Peruzzi quello che lui chiamava "ingranaggio raffreddato ad acqua" montato su un telaio anch'esso prototipo, caratterizzato da una doppia

culla stretta più piccola di quella del telaio del Matta, utilizzato di solito nelle gare del Guazzoni ufficiale. La moto era stata studiata per le gare di velocità su circuito ed era corredata di serbatoio, sella e carena in resina.

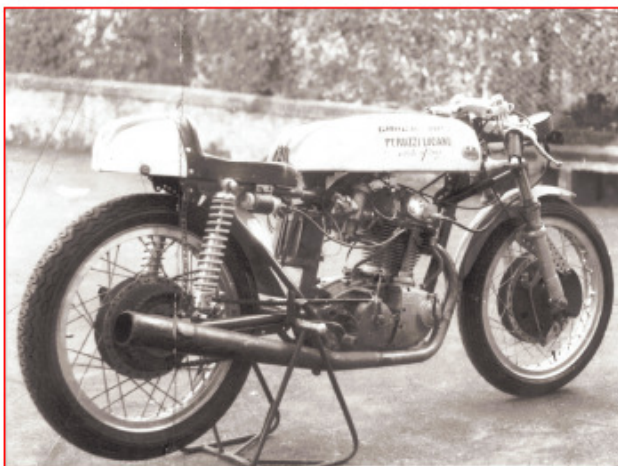
Il prototipo ad acqua purtroppo non fu sviluppato al meglio, poiché il campionato del 1974 non fu disputato dal Moto Club Arno per mancanza di sponsor adeguati. Gli anni successivi videro l'ingresso di altre marche, come la Kreidler, e ancora lo strapotere Minarelli.

Con la fine delle corse, si affievolirono anche i contatti con Aldo Guazzoni, che di lì a poco avrebbe cessato l'attività.

Non posso dimenticare i due bellissimi Ducati 250 cc.....



Il Moto Club Arno e le Elaborazioni Sportive Luciano Peruzzi cessarono ogni attività nell'anno 1976.



Oggi la passione è rimasta e Luciano Peruzzi insieme al figlio Luca si dedicano al restauro ed al collezionismo di moto d'epoca, ma il ricordo di quei giorni, di quell'ambiente e di tutte le persone che vi gravitavano è sempre vivo e parlarne mette sempre un po' di nostalgia.

Luciano Peruzzi