

S P E C I A L

# CROSSFIRE



EDIZIONE PRIMAVERA  
2021 - N.50 - 6 EURO  
EDITRICECUSTOM.IT

**WALTER VILLA**  
CAMPIONE D'UMILTÀ

**TRIUMPH  
MOTORCYCLES**  
SCRAMBLER 1200  
& STEVE MCQUEEN

**ITALJET**  
LA DINASTIA  
DEI MUSTANG

**DUCATI**  
MULTISTRADA BY  
STEREOMOTORCYCLES

**DAB  
MOTORS**  
LM-S  
UNA SPECIAL  
DI SERIE

**IN  
PROVA:**

**YAMAHA**  
MT 07 & 09

**MAGNI  
ITALIA**  
01/01

**EDOARDO  
PURGATORI**  
SU **BRIXTON**  
CROSSFIRE 500 X



BMW R 100 R - FIRENZE MOTORCYCLES



LAVERDA 750 - LA DIVA



BANDIT9 - ROYAL ENFIELD



# ITALJET: LA DINASTIA DEI MUSTANG

**NEL 1962 IL PRIMO MODELLO 50 SPORTIVO DEL MARCHIO, NEL 1965 IL PRIMO MUSTANG, L' SS, UN CAVALLO DI RAZZA SIA DI NOME CHE DI FATTO. SI EVOLVERÀ FINO AL 1970 DIVENTANDO UN SIMBOLO PER TUTTI I GIOVANI MOTOCICLISTI DELL'EPOCA. LA SAGA SI CONCLUDERÀ NEL '71 CON IL NEW MUSTANG**

**P**

Prima di parlare dell'Italemmezeta (poi Italjet), è irrinunciabile e doveroso spendere qualche parola su Leopoldo Tartarini, creatore del marchio, facendo qualche passo a ritroso nel tempo per farsi un'idea, seppure sommaria, di questo eclettico e capace personaggio, forniere di idee innovative in fatto di moto e non solo.

Il padre di Leopoldo gestiva un'officina con rivendita di moto, dove il futuro fondatore della Italjet cresce a contatto con questi mezzi, iniziando ben presto a metterci le mani, e poi a correre e a vincere nelle gare di gran fondo. Memorabili le sue vittorie alla Milano-Taranto del '52 con un sidecar autocostruito motorizzato BSA e al Giro d'Italia del '53 (assoluto) e '54 (di classe) con una Benelli Leoncino ufficiale.

Dal'55 è pilota ufficiale Ducati. Purtroppo un brutto incidente al Motogiro, unitamente alla soppressione di questo tipo di gare stradali - giudicate troppo pericolose - mette fine anzitempo alla sua carriera agonistica. Ciò, comunque, non gli impedisce - prima del ritiro definitivo - di partecipare, su una Ducati Desmo, alla 24 ore di Barcellona e di stabilire un record che terrà banco per sette anni.

Essendo ancora un uomo Ducati - e dotato di una mente molto attiva - non potendo più gareggiare si inventa un'impresa a dir poco visionaria per quei tempi: il giro del mondo in sella a due Ducati 175 monoalbero, coinvolgendo nell'impresa l'amico Giorgio Monetti.

L'Italjet Mustang De Luxe del 1966 nella sua ultima versione, la marmitta a spillo era un irrinunciabile accessorio dell'epoca





Vista dall'alto dell'ultima versione del Mustang Veloce, con il classico cinturone sul serbatoio



Moped	ITALJET	48 cc.
Engine	TWO STROKE	
Bore	mm. 38	
Piston stroke	mm. 42	
Displacement	cmc. 47,6	
Lubrication	Fresh oil mixed lubrication 1:2,5	
Carburetor	Delorto	
Consumption	litres 12x100 Km. (to CUNA Standard)	
Electrical equipment	Flywheel Magneto	
Transmission	by chain	
Frame	large section steel tube	
Wheels	2x18	
Silencer	extremely low noise factor. Max 80 phons	
Tank capacity	litres 9	
Colour	Gold and blue	
Weight	42 kg.	
Gear box	3 speed with indicator	

Questo modello estremamente sportivo in catalogo nel 1962 e denominato semplicemente Ital jet è stato il capostipite degli originali cinquantini prodotti da Leopoldo Tartarini

Nella foto in basso, a destra il Mustang SS, al centro la prima versione del Mustang Veloce e a sinistra l'ultima del 1970



L'avventura prende il via a Bologna il 30 settembre 1957, per concludersi nella stessa città il 5 settembre 1958. Dovevano essere circa 60.000 chilometri da coprire nell'arco di un anno con ritorno trionfale a Borgo Panigale ma, racconta lo stesso Tartarini "le distanze erano stimate con il compasso e a palmi sulla cartina, risultando poi nella realtà quasi 100.000". Oggi di quest'impresa esiste un libro (Il giro del mondo di Tartarini e Monetti) e anche un film (Una mappa per

due) disponibile in DVD. In questo contesto ci soffermeremo sulla nascita del marchio e sulla saga dei Mustang, i "50ini" che lo hanno reso famoso e che hanno lasciato traccia indelebile nei centauri in erba nel decennio a cavallo tra gli anni '60 e 70. Solo una piccola parte della storia Italjet, che ha fatto molto più: dalla **Grifon 650** con motore bicilindrico **Triumph**, fino a specializzarsi (e vincere) con moto da Trial, ma anche da velocità, diventando per

un periodo detentrica del marchio **Indian**, importando per prima in Italia le moto **Yamaha**, per poi dedicarsi alla produzione di ciclomotori e scooter sempre innovativi rispetto allo standard. Basti pensare che il piccolo Pack 2 è stato esposto perfino al prestigioso museo MOMA di New York.

CC  
48

La Italemmezeta s.p.a. costruisce esclusivamente ciclomotori e motoleggere di altissima qualità, sia per i materiali impiegati sia per le finiture di lusso e la originalità della linea di tutti i suoi prodotti, che la distinguono nettamente dalla produzione della concorrenza.

Sulla 125 è montato il famoso motore MZ tedesco, che tanti successi ha ottenuto in campo sportivo.

I ciclomotori vengono equipaggiati con motori F.B. Minarelli, che per le loro qualità non hanno bisogno di ulteriori presentazioni.



BABY

Ciclomotore 48 cc. - ITALJET - "BABY" -  
Motore: monocilindrico a due tempi  
Distribuzione a luci d'introduzione contrapposte  
Altezzaggio: mm. 33  
Corsa: mm. 42  
Cilindrata totale: cmc. 47,6  
Potenza fiscale: CV 1  
Potenza max. effettiva: CV 1,24  
Accensione: Volano magnete 18 W - 6 V Bobina A.T. int.  
Trasmissione primaria: ad ingranaggi elicoidali innesto a frizione a dischi multipli in bagno d'olio.  
Cambio di velocità: a 3 marce comandato sul manubrio  
A richiesta con presellettore a pedale



ITALJET  
DE LUXE

Moped 48 cc. - ITALJET - de luxe only for expert  
Engine: two stroke  
Bore: mm. 38,8  
Piston stroke: mm. 42  
Displacement: cmc. 49,6  
Compression ratio: 1:9  
Power: CV 3 (3,0 m. 8.400)  
Carburetor: Delorto UA 17 S  
Electrical equipment: Flywheel Magneto  
Transmission: by chain  
Gear box: 3 speed with indicator  
Max speed: 50 miles



TRIAL

Ciclomotore 48 cc. - TRIAL -  
Motore: monocilindrico a due tempi  
Distribuzione a luci d'introduzione contrapposte  
Altezzaggio: mm. 38  
Corsa: mm. 42  
Cilindrata totale: cmc. 47,6  
Potenza fiscale: CV 1  
Potenza max. effettiva: CV 1,24  
Accensione: Volano magnete 18 W - 6 V Bobina A.T. int.  
Trasmissione primaria: ad ingranaggi elicoidali innesto a frizione a dischi multipli in bagno d'olio.  
Cambio di velocità: a 3 marce comandato sul manubrio  
A richiesta con presellettore a pedale



ITALJET

Ciclomotore 48 cc. - ITALJET  
Motore: monocilindrico a due tempi  
Distribuzione a luci d'introduzione contrapposte  
Altezzaggio: mm. 33  
Corsa: mm. 42  
Cilindrata totale: cmc. 47,6  
Potenza fiscale: CV 1  
Potenza max. effettiva: CV 1,24  
Accensione: Volano magnete 18 W - 6 V Bobina A.T. int.  
Trasmissione primaria: ad ingranaggi elicoidali innesto a frizione a dischi multipli in bagno d'olio.  
Cambio di velocità: a 3 marce comandato sul manubrio  
A richiesta con presellettore a pedale



SATURNINO

Ciclomotore 48 cc. - SATURNINO -  
Motore: monocilindrico a due tempi  
Distribuzione a luci d'introduzione contrapposte  
Altezzaggio: mm. 33  
Corsa: mm. 42  
Cilindrata totale: cmc. 47,6  
Potenza fiscale: CV 1  
Potenza max. effettiva: CV 1,24  
Accensione: Volano magnete 18 W - 6 V Bobina A.T. int.  
Trasmissione primaria: ad ingranaggi elicoidali innesto a frizione a dischi multipli in bagno d'olio.  
Cambio di velocità: a 3 marce comandato sul manubrio  
A richiesta con presellettore a pedale



Pubblicità per la versione stradale del Vampire, di fatto mai commercializzato

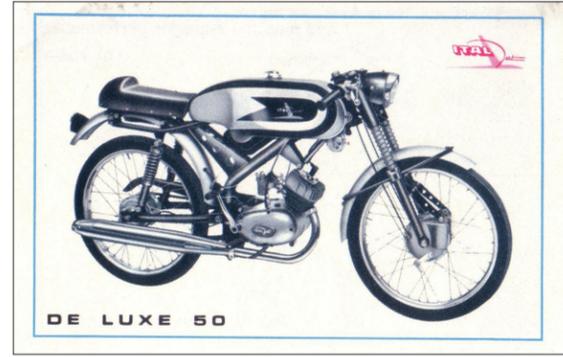
Nel 1962 in catalogo accanto al Saturnino e al Trial l'Ital jet è presente in versione carenata e in versione De Luxe, cosa che si ripete nel 1964, mentre il Saturnino viene sostituito da un visionario modello denominato Rodeo

L'avventura Italjet ha inizio nel febbraio 1960, quando, già concessionario Ducati e Benelli, Tartarini vuole diventare a sua volta costruttore e fonda la sua azienda. Inizialmente la ditta si chiama **Italemmezeta** e nel 1961 produce tre versioni di una 125 denominata Italia, che monta motore MZ e telaio costruito dallo stesso Tartarini. Il 1962 vede la produzione dei primi 48 cm<sup>3</sup> motorizzati Minarelli a tre marce. Si impone subito all'attenzione un modello

sportivo dalle forme singolari denominato Italjet. Il serbatoio è lungo e sagomato con due punte rivolte verso il basso e il telaio ha una strana conformazione che unisce elementi in tubo a fazzoletti di lamiera stampata generosamente forati. Accanto a questo (unitamente ad un ciclomotore utilitario chiamato Baby) l'anno successivo sono in catalogo ben due evoluzioni del modello, che appare ora con il nome Ital Jet (staccato). La versione Standard

ha la sella ridisegnata rispetto all'anno prima ed è proposta, addirittura, anche con la carena. Poi c'è la versione De Luxe (che in seguito sostituirà il nome Ital Jet per questo modello) priva di carena, ma con un curioso cupolino in plexiglas, il parafango anteriore avvolgente e il serbatoio che ha perso le due belle punte inferiori. Questa versione Export monta un carburatore da 17 mm e dichiara 3 CV a 8.400 giri/min. Sempre con il marchio Italemmezeta - e con

Il Vampire 1965 è stata un'altra felice e performante intuizione di Tartarini, oggi sicuramente tra i modelli più ricercati del marchio



Il modello De Luxe, discendente dal primo Ital Jet rimane in listino, evolvendosi, fino al 1967

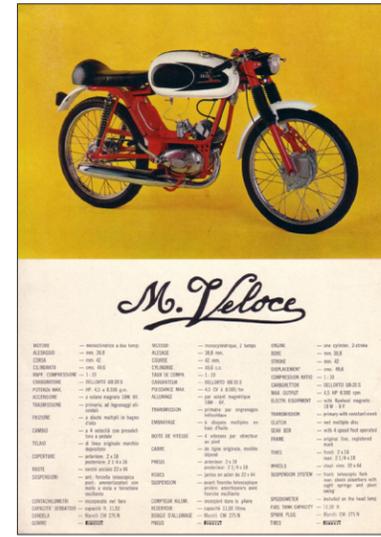
Un Mustang Veloce in versione personalizzata. Notare la termica maggiorata, i comandi arretrati, i cerchi in alluminio e la sella dell'SS



il logo rappresentato da una testa di cavallo - nel 1964 l'Ital jet si presenta con un restyling che prevede una carena più rastremata, una nuova colorazione e un parafango anteriore minimale. Miglioramenti anche per la versione De Luxe che ritorna al bel serbatoio con le punte inferiori e beneficia della stessa nuova livrea del modello base. La sella ha un aspetto più sportivo e compare il freno anteriore a quattro ganasce con prese d'aria finte. Questo modello, con varie migliorie, rimarrà in catalogo a fianco di nuovi modelli fino al '67. Nel frattempo il nome **Italjet** fa un passo

importante: da denominazione di un modello diventa il marchio della casa bolognese, sostituendo di fatto il marchio Italemmezeta, anche se anagraficamente la ditta è ancora registrata con questo nome. Il 1965 è l'anno del primo **Mustang**, denominato **SS**. Inizialmente lo stesso modello viene proposto per il mercato estero anche con il nome di **Cobra SS**, ma sarà ricordato da tutti come Mustang. L'impatto è forte, dovuto soprattutto all'enorme serbatoio squadrato, volutamente in contrasto con lo striminzito sellino.

Questo sarà il modello che per primo si imporrà sia per doti velocistiche che per la linea al di fuori dei canoni del periodo, rendendo famoso il marchio bolognese e rappresentando in breve il modello di confronto per tutti i 50 sportivi dell'epoca. Lo stesso anno vede la nascita del Vampire (in un primo tempo chiamato Vampiro), un modello in serie limitata dedicato alle corse e prodotto in poche unità, ma che con il tempo diverrà leggendario. L'anno successivo (1966) viene presentata la prima versione del Mustang Veloce:



Mustang Veloce (1967-1968) Il Mustang Veloce rappresenta l'evoluzione del Mustang SS, verrà declinato in tre versioni cambiando nel tempo estetica, telaio e sospensioni ma rimanendo sempre equipaggiato con il motore Minarelli P4 SS. Qui a fianco il particolare doppio freno a 4 ganasce



l'evoluzione della specie. Stesso telaio, ma linee completamente diverse e, come il suo nome promette, è ancora più esuberante del suo predecessore grazie all'adozione del nuovo motore Minarelli P4 SS. Con questi due modelli l'Italjet tiene tutti i teenagers del periodo con il naso incollato alla vetrina dei concessionari, lasciando un segno riconoscibile in questo segmento per giovanissimi, che in nessun paese come in Italia ha avuto tanta vitalità e tanto seguito. C'è da dire che entrambi i modelli hanno carattere da vendere, le loro forme si staccano

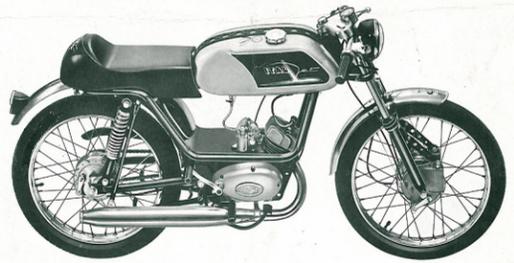
nettamente dalla concorrenza e molta della loro componentistica non è comune ad altri marchi. **Inoltre la versione Veloce è commercializzata con il carburatore da 20 mm e consente già di superare i 90 km/h, questo, unito alla naturale propensione del motore P4 SS ad essere elaborato, creerà attorno ai modelli sportivi della Italjet un alone di rispetto che rimarrà inalterato negli anni.** Al fianco del Mustang Veloce rimarranno in listino fino a tutto il '67 anche il Mustang SS e il De Luxe, entrambi dotati di Minarelli P4S

ed entrambi evoluti fino ad avere lo stesso bellissimo mozzo anteriore a quattro ganasce presente sul Mustang Veloce. Contemporaneamente a questi modelli c'era una versione Mustang GT (non proprio piacevole), una versione fuoristrada denominata Trial (che sarà coniugata un tre generazioni '66- '68 e '70), di cui la prima versione con doppio tappo carburante resta la più carismatica, e tre cinquantini a ruota bassa: lo Scout, il Ranger e il Go-Go, tutti motorizzati Minarelli P4S. Nel 1967 il marchio commerciale Italjet

## MUSTANG SS E MUSTANG VELOCE

# Italjet

## Mustang veloce



Nel Mustang l'impatto estetico è forte e non mancano soluzioni esclusive e originali come il serbatoio con due tappi, uno vero per il rabbocco carburante, l'altro finto che ospita il tachimetro. C'è poi la cinghia che tiene il serbatoio, in stile prettamente Racer, il freno a quattro ganasce (nelle prime versioni con le prese d'aria finte), le splendide leve rivestite e un paio di pedane montate sul forcellone per guidare in posizione più defilata.

A sottolineare l'aspetto sportivo, in certi casi oltre ai cerchi anche i parafranghi sono in alluminio. Il motore è un Minarelli P4, contraddistinto da un cambio a pedale a 4 rapporti e gruppo termico tondeggiante con **carburatore da 17**. In seguito verrà montato il P4 S caratterizzato da un gruppo termico più squadrato. I dati dell'epoca dichiarano una **compressione di 10:1 e 4,2 CV a 9.500 giri/min**, con una

velocità di punta di **90 km/h**. Era anche prevista una versione motorizzata Sachs a 5 marce prodotta solo per il mercato straniero e in piccola serie, per la quale la casa dichiarava **5,2 CV a 9.500 giri/min** e una velocità massima di **95 km/h**. Pur avendo i suoi detrattori che giudicavano il suo serbatoio sproporzionato, il Mustang SS ha subito successo, piazzandosi tra i modelli più desiderati dagli adolescenti dell'epoca, grazie anche alle sue performances da primo della classe e al suo carisma esclusivo. A tutt'oggi, quando si parla di Mustang, per molti ex giovanotti l'SS è "l'Italjet". La colorazione più diffusa prevedeva l'abbinamento nero/argento, ma ci sono state anche livree rosso/argento o rosse con fregio perimetrale nero sul serbatoio. Nel '66 viene presentato al pubblico il Mustang Veloce, la naturale evoluzione della specie, con forme molto più slanciate, come il serbatoio che ricorda quello delle contemporanee Aermacchi sportive, ma estremizzato al massimo. Uno dei dettagli da capogiro è il freno anteriore a quattro ganasce con prese d'aria dinamiche marchiati Italjet. Per il 1966 e '67 il telaio è lo stesso del Mustang SS e le livree disponibili spaziano tra blu/oro, rosso/oro e altre versioni meno diffuse. Due anni dopo la sua presentazione il modello subisce un restyling completo e le colorazioni saranno solo due: quella più appariscente in rosso/bianco con fregio nero sul serbatoio, e quella più sobria in nero/argento.

Oltre al telaio di nuovo disegno, rinforzato sull'attacco del forcellone e modificato nel sottosella, il serbatoio ha il tappo di rabbocco ora dislocato sulla destra, inoltre dispone di una nuova grafica e di ginocchiere in gomma. Diverso anche il disegno del portaoggetti e della sella. Il motore montato sul Mustang Veloce è il P4 SS, che dispone di dettagli più performanti rispetto al P4S, come l'albero motore a conformazione tonda (non più a mannaia) per avere più pressione nel carter, e la biella con gabbia a rulli anche sullo spinotto. Il Mustang Veloce in questa conformazione era già in grado di sviluppare 5 CV a 9.500 giri e superare i 95 km/h. Naturalmente la soglia ambita erano i **100 km/h** e quasi nessuno si accontentava di mantenere il motore originale. Oltre ai tanti kit di elaborazione disponibili c'era un esercito di "tecnici" che apriva e riapriva motori nei propri scantinati, e non erano pochi gli autodidatti che ricorrendo solo a lima e tela smeriglio riuscivano ad arrivare vicino alla soglia dei **110 km/h**. Anche l'estetica di questo modello veniva spesso alterata. Una delle modifiche più in auge era il montaggio del sellino del Mustang SS che ben si accoppiava al serbatoio tondeggiante cui spesso venivano tolte le ginocchiere. Altre modifiche soventi erano l'abbassamento dei manubri sulla piastra inferiore e l'eliminazione di soffiotti e gusci sulla forcella.

## VAMPIRE

Già dalla metà del 1965 si sente parlare sempre più spesso di istituire nelle competizioni di velocità una classe dedicata ai più giovani, una categoria sviluppata su moto di piccola cilindrata, derivate dalla serie. Succede così che il Patron dell'Italjet, uomo con il DNA del pilota nel sangue, decide di non attendere oltre, e il 16 ottobre di quell'anno presenta un modello provvisoriamente chiamato "Vampiro" sviluppato in collaborazione con la Minarelli, che ormai da qualche anno fornisce i motori alla Italjet. La presentazione avviene all'autodromo di Monza, seguita da una dimostrazione pratica delle possibilità di questo modello, che stabilisce subito medie superiori a **120 km/h** (la media migliore su km lanciato quel giorno sarà di **124,137 km/h**). L'istituzione della categoria Cadetti viene ufficializzata il 4 dicembre 1965 e l'Italjet inizia subito la produzione in serie limitata con il nome definitivo di "Vampire". Il Vampire vince già alla gara di debutto della categoria Cadetti, e saranno molte le vittorie che con vari piloti questo modello farà sue. Nonostante la categoria Cadetti consenta una cilindrata massima

di 60 cm<sup>3</sup>, la cilindrata del Vampire resta inferiore ai 50 cm<sup>3</sup> (38,8 x 42). Il motore è stato comunque sapientemente elaborato, la compressione è salita a 13:1 e la potenza massima è di 7 CV a 11.000 giri/min. La trasmissione primaria è a denti dritti e il carburatore è un Dell'Orto UA 17 S. Anche il telaio è abbastanza simile a quello della gamma Mustang, ma anziché avere un unico trave centrale sotto il serbatoio, sono due i tubi che dal canotto vanno orizzontalmente verso la sella, in più è realizzato in acciaio al cromo molibdeno e ha un peso di soli **4 chili e 800 grammi**. Al debutto il freno anteriore a 4 ganasce con prese d'aria finte è quello del Mustang prima serie, i cerchi sono in alluminio e il serbatoio in fibra di vetro. Il peso a secco è di circa **50 chili**. Alla fine del 1967 arriva la seconda generazione di Vampire che sarà commercializzata solo nel '68, dopodiché il Vampire scompare. Il motore è il P4 SS che dispone di testa e cilindro di maggiori dimensioni, pur mantenendo il cilindro in ghisa. Il carburatore impiegato ora è di **20 mm** e la nuova evoluzione dell'elaborazione ha portato la

potenza massima a **11 CV a 11.000 giri/min**. Il telaio è invariato, nuova invece la forcella a molle esterne e lo splendido freno anteriore a 4 ganasce, marchiati Italjet, con prese d'aria a periscopio (lo stesso montato anche sul Mustang Veloce). Nuovo anche il serbatoio, con il tappo ora più arretrato, e la sella munita di codino come le macchine da competizione. L'aspetto ora è sicuramente più professionale, ma la veste più spartana della prima versione rimane

più accattivante. Pochi gli esemplari costruiti sia della prima che della seconda serie, e questo ha contribuito a rendere ancora più "leggendaria" la stirpe del Vampire. Tra queste due serie da corsa la pubblicità dell'epoca proponeva anche un Vampire stradale con luce posteriore e faro, ma anche con i portanumero. Fonti affidabili inerenti all'epoca affermano però che ne furono allestiti solo pochissimi esemplari per la pubblicità e mai realmente commercializzati.



sostituisce quello di Italemmezeta nella ragione sociale dell'azienda e il jet stilizzato sostituisce definitivamente la testa di cavallo come logo ufficiale.

Sul finire dello stesso anno il Mustang Veloce viene completamente rivisto pur restando fedele a se stesso: nuovo telaio di diverso disegno e con tubi di maggior diametro (22 mm anziché 20) nuova sella e serbatoio (con il tappo spostato sulla destra) e nuova colorazione.

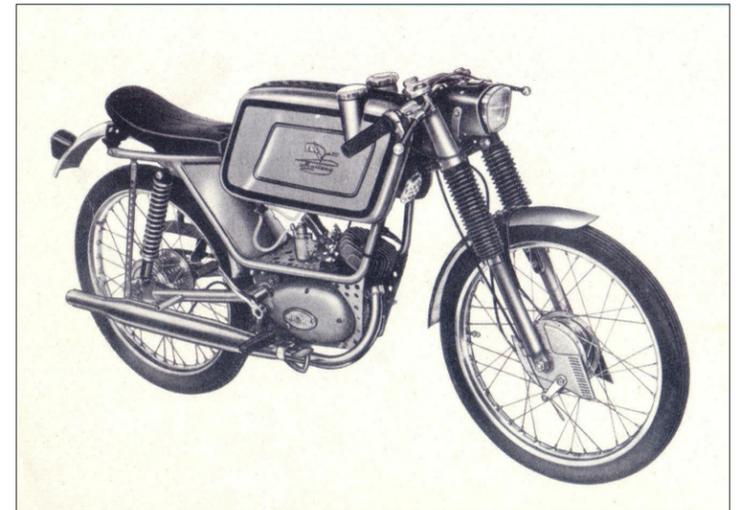
La versione bianca e rossa con grafica nera sul serbatoio verrà commercializzata dal 1968 riceverà entusiastici consensi, al punto che ancora oggi è indicata da moltissimi appassionati come una delle più belle espressioni di questo segmento.

Seguiranno diversi altri modelli, sia da cross che da strada, ma nessun altro cinquantino della casa eguaglierà il carisma sprigionato dal Mustang SS e dal Mustang Veloce.

Nel 1970 arriva la terza generazione di Mustang Veloce, ma pur mantenendo il telaio e migliorando le sospensioni, l'estetica non sprigiona la magia propria della precedente versione.

Seguirà il New Mustang (1971) un modello da turismo che ormai non ha più niente in comune con i suoi agguerriti predecessori e che veste la nuova grafica del logo Italjet che prevede solo la scritta a caratteri maiuscoli. Di fatto sta iniziando una nuova era per questi mezzi, pensati ora per una clientela più vasta, che predilige mezzi meno estremi. Questo anche in seguito alla stretta operata dai tutori dell'ordine, non più disposti a chiudere entrambi gli occhi sulle prestazioni e sulla rumorosità che contraddistinguevano le versioni più estreme.

Uno dei tratti caratteristici della Italjet è sempre stato il telaio a doppia culla superiore, una caratteristica che oltre che piacevole si è dimostrata anche valida dal punto di vista tecnico. L'unica limitazione era l'impossibilità di montare i gruppi termici di maggiore dimensione che all'epoca cominciavano a farsi strada con le elaborazioni più blasonate



Nel 1965 arriva il Mustang SS, contraddistinto da una linea originale che non poteva passare inosservata

