

## COMUNICATO STAMPA

### *Moto Bolognesi C.M* *Trent'anni memorabili 1929-1959*

Istituzione Bologna Musei | Museo del Patrimonio Industriale  
11 febbraio - 3 giugno 2018  
Inaugurazione: sabato 10 febbraio 2018 h 16.30

*Bologna, 9 febbraio 2018. Inaugura domani 10 febbraio 2018 alle ore 16.30, al Museo del Patrimonio Industriale di Bologna, la mostra **Moto bolognesi C.M. Trent'anni memorabili 1929-1959**, che rimane aperta al pubblico fino a domenica 3 giugno 2018.*

L'esposizione è incentrata sul periodo d'oro per Bologna nel **settore produttivo motociclistico**: nei decenni 1920-'50 il territorio bolognese è infatti un centro di importanza nazionale in quest'ambito, grazie a una concentrazione senza eguali di piccole e medie aziende produttrici di moto finite (oltre 70 attive con alterne fortune in quegli anni) e un numero ancora maggiore in grado di fornire tutto ciò che serve per assemblare qualsiasi motociclo.

In quegli stessi anni si situa l'avventurosa storia della **C.M.**, non dissimile da quella di molte aziende bolognesi.

La mostra presenta **15 motociclette degli anni 1930-'50**, tra i più importanti **modelli realizzati dalla C.M.** e tra i più significativi esemplari presenti nelle collezioni di Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna. Un ricco apparato di immagini fotografiche e di cataloghi, in gran parte inedito, è visibile in tre proiezioni su schermo e a video.

In concomitanza con l'inaugurazione viene presentato il **volume** omonimo a cura di **Enrico Ruffini** e **Antonio Campigotto**, edito da **Giorgio Nada Editore**, dedicato alla storia della C.M., alle figure dei fondatori e dei prestigiosi tecnici che con essa collaborarono, a tutti i modelli prodotti, alle gare in cui le sue moto si distinsero.

#### **Alle origini del motociclismo**

**Mario Cavedagni**, il fondatore, e il suo tecnico di fiducia, **Renato Sceti**, si formano come meccanici presso la G.D, la prima importante marca locale, distinguendosi anche come piloti-colaudatori. Ne sono ancora dipendenti nel **1929** quando viene registrata una nuova ditta, la C.M., che fin dagli esordi si avvale di prestigiose collaborazioni esterne, come i **fratelli Laurenti** e **Alfonso Drusiani**.

Per trent'anni, senza altre risorse che una piccola officina e pochi operai diretti con grande competenza, la C.M. mantiene una presenza significativa sul mercato, facendo fronte alle sue volubili richieste, ma anche alle avversità, in primo luogo la scomparsa di Mario Cavedagni, grazie alla coraggiosa gestione della moglie **Irma Ginepri** negli anni Quaranta.

Le macchine proposte dalla C.M. sono eccellenti per il turismo, lo sport e l'impiego commerciale, i modelli abbracciano tutte le cilindrato con ogni possibile variante, ma sempre con adeguati criteri costruttivi e finiture curate ed eleganti.

Un metodo di lavoro incomprensibile, per la logica moderna, ma che è il suo tratto distintivo. L'**organizzazione del lavoro** rimarrà negli anni pressoché immutata: in azienda ci si occupa di assemblaggio e finiture, responsabile **Mario Cavedagni** con **Renato Sceti**, oltre che dei telai con il fratello **Ildebrando**, infine della parte commerciale; ai **fratelli Laurenti** spettano i modelli, ad

**Alfonso Drusiani** i motori; ditte specializzate forniscono i restanti componenti, dai magneti ai serbatoi, dalle forcelle agli impianti elettrici; ad altre infine spettano la verniciatura e le cromature.

La **prima moto, una 175 con distribuzione a tiges**, pronta già alla fine del 1929, si impone nella Milano-Roma-Napoli del 1932 con Cavaciuti, Zini e Pagani, richiamando l'attenzione dei clienti cui sono subito proposte le versioni Turismo, Gran Turismo e Sport.

Durante il quinquennio 1935-'40 non si contano i perfezionamenti e le modifiche: teste lubrificate, tubi di scarico unici o doppi, bassi o rialzati, cambi comandati a mano o a pedale, telai rigidi o elastici, strumentazioni di bordo più o meno ricche, mozzi e freni delle migliori marche. Ancora oggi si stenta a credere come tale variatissimo listino sia potuto uscire da una fabbrica con solo 25 operai, 10 apprendisti e 5 impiegati.

### Guerra e dopoguerra

Dopo l'entrata in guerra dell'Italia, il 10 giugno 1940, la vendita delle moto si riduce drasticamente per essere infine vietata, lasciando solo qualche spazio ai motocarri. Mario Cavedagni muore il 14 novembre 1940 e alla conduzione della C.M subentra la vedova, **Irma Ginepri**, che affronta con coraggio le difficoltà del periodo bellico assistita da fedeli collaboratori. Si adopera per salvare l'occupazione delle maestranze, nascondere macchine e scorte, studiando il da farsi una volta finita la guerra. In tal modo la C.M già verso la fine del 1945 è nuovamente presente sul mercato con qualche moto di tipo prebellico prodotta con rimanenze di magazzino o avventurosi acquisti. Nel 1946 il listino offre pochi ma aggiornati articoli: moto 250 e 500 con distribuzione a tiges, nonché un motocarro 600, utile nei cantieri della ricostruzione.

La nuova produzione inizia nel **1948** con una motoleggera 125, economica e facile da guidare, che vedrà poi le versioni Turismo, Sport, Gran Sport. L'anno seguente è la volta della 250 bicilindrica a 2 tempi, massima espressione della tecnica C.M, destinata a continui aggiornamenti. Aggiornato il listino, forse troppo assortito, vengono introdotte alcune novità organizzative e tecniche: gli operai, riassunti o nuovi, sono circa 20; mancando le forniture di Drusiani, vengono montati in ditta i componenti del motore e del cambio ordinati a Case specializzate.

Ritorna, infine, in azienda **Renato Sceti** che, dando il suo apporto alla messa a punto della celebre Mondial 125 brevettata da Drusiani, fa parte dell'équipe che la segue nelle prime grandi affermazioni e nella conquista dei prestigiosi **Record Mondiali di Velocità del 1948-'49**.

Nel 1949 **Franco Cavedagni**, divenuto maggiorenne, condivide con la madre Irma la conduzione della ditta, con una nuova ragione sociale. Questo accordo coincide con una svolta nell'indirizzo produttivo: abbandonata la linea classica a 4 tempi di grossa o media cilindrata, viene sviluppata quella a 2 tempi, moderna e gradita, di cilindrata 125 e 250.

La 250, creata nel 1949 da Sceti, avrà una carriera sportiva tale da essere considerata una delle più interessanti "quarto di litro" fabbricate in Italia. Dai primi modelli Turismo si ricavano moto dalle caratteristiche eccezionali come la Sport e la Supersport SS.

Nel settore 4 tempi viene proposto nel 1954 il Francolino 175 nei tipi Turismo con distribuzione a tiges e Sport o Centauro con distribuzione ad albero a camme in testa.

Per il mercato dei mezzi di trasporto a tre ruote sono infine proposti il mototriciclo 49, il furgoncino 48, il Muletto 160 e, soprattutto, il motocarro 175 a 4 tempi.

L'aggiornamento del catalogo e l'assidua presenza nelle competizioni assicurano alla C.M, fino al 1955, un costante aumento nelle vendite. Una tendenza positiva di cui gode tutto il mercato delle due ruote, che sta però per esaurirsi. L'impiego utilitario della moto cederà spazio, di lì a poco, a quello dell'automobile, divenuta accessibile nel prezzo per larghi strati della popolazione.

ne.

Inizia una fase negativa, a danno soprattutto delle moto di grossa cilindrata o di classe, a vantaggio di ciclomotori e scooter. Ne soffre gravemente la C.M, che ha spesso adottato motori veloci, ciclistica speciale, finiture impeccabili. Il crollo delle vendite nei settori alti della produzione non è compensato dal recupero con le cilindrato minori o con i motocarri. Il marchio C.M viene concesso alla Ditta Negrini di Vignola per i suoi ciclomotori.

La C.M vede crescere le passività, così nel 1958 viene imposta l'amministrazione controllata, seguita dalla procedura fallimentare nel 1959.

### L'attività sportiva

Fin dalle origini la C.M dimostra attenzione per la sperimentazione rivolta all'agonismo. Le motivazioni stanno certamente nella grande esperienza di Mario Cavedagni e Renato Sceti, gloriosi piloti G.D, ben coscienti che le vittorie sportive rendono più facili le vendite.

L'esordio sportivo avviene l'8 maggio 1930 al **V Gran Premio Reale** di Roma dove la C.M 175 del pilota Primo Zini, che della Casa è anche meccanico collaudatore, giunge al 2° posto. Memorabile poi il successo nel 1932 di **Celeste Cavaciuti, Primo Zini e Nello Pagani**, ai **primi tre posti alla Milano-Roma-Napoli**. A seguire, qualche altra affermazione e diversi piazzamenti, soprattutto nelle gare di Regolarità, allora molto in voga. Dal 1934, con la 250, gareggiano per la Regolarità **Giuseppe Boselli**, poi titolare di F.B e Mondial, per la Velocità **Guglielmo Sandri e Nino Martelli**. Ma nel 1935-'36 diminuiscono le competizioni a causa delle restrizioni dei carburanti imposte dalla Società delle Nazioni per la Guerra d'Etiopia.

La C.M si fa valere nella 350 dove le grandi Case italiane sono assenti, modificando il tipo monoalbero a seconda delle esigenze dei piloti, come **Nino Martelli, Marino Guarnieri e Domenico Carancini**.

Nel dopoguerra le moto tradizionali non ottengono grandi successi, fatta eccezione per quelli di **Hugo Moradei** su Gheppio 250 in Brasile, di **Luigi Albertazzi** su 500 nel motocross e di **Guido Borri** su 560 side nella Milano-Taranto. Le nuove 125, 160, 175 moderne, sono invece adatte alle gare di Regolarità, di Velocità in piano ed in salita, di Gran fondo come la Milano-Taranto, la 12 Ore di Imola, il Motogiro, dove si fanno valere.

La C.M non può permettersi piloti ufficiali, ma le sue moto, semplici, sicure, veloci, di prezzo ragionevole, sono utilizzate fino agli anni Sessanta da molti piloti privati nelle categorie MSDS, Cadetti e Juniores.

### Museo del Patrimonio Industriale

Il Museo del Patrimonio Industriale studia, documenta e divulga la storia economico-industriale di Bologna e del suo territorio ricostruendone le vicende dal XV secolo, con l'affermarsi dell'industria serica, all'odierno distretto meccanico della motoristica e dell'automazione.

Il nucleo storico del museo è costituito dalle collezioni dell'Istituto Aldini Valeriani che ha rappresentato per il territorio un elemento strategico di innovazione nel campo della formazione professionale. Dal suo costituirsi alla metà del XIX secolo, la scuola introduce progressivamente al posto del vecchio apprendistato di bottega, ormai superato, un insegnamento che coniuga il sapere e il saper fare con lezioni teoriche integrate ad attività manuali e dimostrazioni di modelli e di macchine. Nelle sue officine si sono formati generazioni di imprenditori e tecnici che hanno dato vita alla moderna identità industriale della città.

Già dagli inizi del XX secolo, in città, sono attive piccole officine meccaniche che si occupano di costruire o assemblare i primi prototipi su due ruote. Si tratta di nomi gloriosi dell'industria bo-

lognese che in alcuni casi cessano precocemente la proprio attività, in altri danno vita ad aziende che scrivono pagine significative nello sviluppo di questo settore. Il Museo, con il progetto “Moto bolognesi”, ha attivato una ricognizione puntuale delle vicende produttive delle officine motoristiche locali (oltre 70 biografie ricostruite e un ricchissimo archivio fotografico realizzato grazie all’aiuto del mondo del collezionismo) e in esposizione ha valorizzato alcuni dei protagonisti di questo mondo composito. Sono presenti motocicli, motori e componenti di protagonisti di primo piano quali la G.D degli anni Venti quando produceva moto in grado di imporsi a livello nazionale, la F.BM.-Minarelli punto di riferimento per la produzione del secondo dopoguerra, figure rilevanti della componentistica come Verlicchi e Marzocchi e aziende come Ducati che hanno consolidato il loro brand fino a diventare eccellenze internazionali. Viene infine documentato un altro aspetto della produzione motoristica legata alle quattro ruote: la prestigiosa attività dei fratelli Maserati col marchio omonimo e poi successivamente con la O.S.C.A. Maserati il cui ultimo esemplare, prodotto dall’azienda di S. Lazzaro di Savena, è attualmente visibile in Museo.

#### **Museo del Patrimonio Industriale | Fornace Galotti**

Via della Beverara 123 | 40131 Bologna  
Tel. +39 051 6356611 | Fax +39 051 6346053  
museopat@comune.bologna.it  
[www.museibologna.it/patrimonioindustriale](http://www.museibologna.it/patrimonioindustriale)

#### **Orari di apertura (fino al 28 febbraio 2018)**

dal martedì al venerdì: h 9.00 - 13.00  
sabato: h 9.00 - 13.00 e 15.00 - 18.00  
domenica: h 15.00 - 18.00

#### **Orari di apertura (dal 1 marzo 2018)**

dal martedì al venerdì: h 9.00 - 13.00  
sabato e domenica: h 10.00 - 18.30

#### **Biglietti**

€ 5 intero | € 3 ridotto  
gratuito Card Musei Metropolitan Bologna e la prima domenica del mese

#### **Informazioni per la stampa - Ufficio stampa Istituzione Bologna Musei**

e-mail [UfficioStampaBolognaMusei@comune.bologna.it](mailto:UfficioStampaBolognaMusei@comune.bologna.it)  
Elisa Maria Cerra - Tel. +39 051 6496653 - e-mail [elisamaria.cerra@comune.bologna.it](mailto:elisamaria.cerra@comune.bologna.it)  
Silvia Tonelli - Tel. +39 051 6496620 - e-mail [silvia.tonelli@comune.bologna.it](mailto:silvia.tonelli@comune.bologna.it)

La mostra è realizzata in collaborazione con



Comune di Bologna



Cultura  
è Bologna

Museo del Patrimonio Industriale | Fornace Galotti  
Via della Beverara 123 | 40131 Bologna  
tel. +39 051 6356611 | [museopat@comune.bologna.it](mailto:museopat@comune.bologna.it)  
[www.museibologna.it/patrimonioindustriale](http://www.museibologna.it/patrimonioindustriale)

L'Istituzione Bologna Musei è sostenuta da

Regione Emilia-Romagna



Comune di Bologna



Cultura  
è Bologna

Museo del Patrimonio Industriale | Fornace Galotti  
Via della Beverara 123 | 40131 Bologna  
tel. +39 051 6356611 | [museopat@comune.bologna.it](mailto:museopat@comune.bologna.it)  
[www.museibologna.it/patrimonioindustriale](http://www.museibologna.it/patrimonioindustriale)