

COMUNICATO STAMPA

Istituzione Bologna Musei | Museo del Patrimonio Industriale

Moto bolognesi degli anni 1950-1960 *La motocicletta incontra l'automobile*

17 ottobre 2021 - 15 maggio 2022

Mostra realizzata con il contributo di Associazione Amici del Museo del Patrimonio Industriale e Fondazione Aldini Valeriani

Dal 17 ottobre 2021 al 15 maggio 2022 il **Museo del Patrimonio Industriale di Bologna** è lieto di presentare all'interno del proprio percorso espositivo la mostra *Moto bolognesi degli anni 1950-1960. La motocicletta incontra l'automobile*, realizzata grazie al contributo dell'Associazione Amici del Museo del Patrimonio Industriale e della Fondazione Aldini Valeriani.

Dai primi anni Duemila il progetto '**Moto bolognesi**' costituisce uno dei principali ambiti verso cui si è indirizzata l'attività di ricerca del **Museo del Patrimonio Industriale di Bologna**, istituzione culturale votata allo studio, alla documentazione e alla divulgazione della storia economico-industriale della città e del suo territorio, attraverso la ricostruzione delle vicende succedutesi dall'affermarsi dell'industria serica nel XV secolo fino all'odierno distretto meccanico della motoristica e dell'automazione protagonista su scala mondiale.

A partire dalle collezioni permanenti del museo, dove sono presenti esemplari di motocicli, motori e componenti di alcune aziende locali che ebbero un ruolo di primo piano nel settore motoristico, il progetto è nato con l'obiettivo di realizzare una puntuale e completa ricognizione **dell'industria motociclistica in area bolognese** - terra di motori per eccellenza - dalla **nascita negli anni Venti del Novecento** fino allo **sviluppo raggiunto intorno alla metà del secolo**, contestualizzandone gli scenari di evoluzione tecnica, produttiva e aziendale.

L'impegno nell'indagine condotta su fonti composite - documenti, memoria orale, immagini fotografiche e filmate, giornali e riviste specializzate del tempo - ha consentito la ricostruzione di un centinaio di biografie di aziende, la schedatura tecnica di modelli e pezzi analizzati e la formazione di un ricchissimo archivio fotografico realizzato grazie all'aiuto del mondo del collezionismo, oltre a riflettersi - con una modalità di restituzione e valorizzazione più visibile al pubblico - in un **articolato ciclo di momenti espositivi** concepiti secondo una scansione cronologica, che hanno raccontato le pagine di storia della produzione motociclistica felsinea. Appuntamenti immediatamente riconosciuti da collezionisti, cultori appassionati o semplici curiosi interessati come imprescindibili occasioni per ammirare pezzi di pregevole rarità.

Se la prima mostra nel 2004 aveva analizzato il tessuto produttivo degli anni 1920-1930, formato da piccole officine meccaniche che si occupavano di costruire o assemblare i primi prototipi su due ruote da cui emersero i primi nomi gloriosi dell'industria bolognese, nel 2006 oggetto di attenzione era stato il periodo 1930-1945 in cui le aziende e i piccoli costruttori locali affrontarono le ristrettezze del mercato e i vincoli imposti in quegli anni con caparbia vitalità e sorprendente inventiva, per poi proseguire, nel 2008 con la storia degli anni difficili della ricostruzione post-bellica 1946-1950 e la ripresa delle attività industriali indirizzate soprattutto verso i micromotori e le piccole-medie cilindrate. Negli ultimi anni sono stati dedicati ad alcuni focus monografici sulle marche M.M, Italjet e, nel 2018, sulla C.M attiva dal 1929 al 1959.

Il nuovo, settimo, capitolo, che costituisce idealmente anche la conclusione di questo lungo percorso di approfondimento, ha per titolo ***Moto bolognesi degli anni 1950-1960. La motocicletta incontra l'automobile*** ed è allestito nello spazio mostre del Museo del Patrimonio Industriale dove, accanto a una selezione di **32 motociclette** realizzate dai più importanti marchi del decennio, filmati provenienti dall'Istituto Luce e immagini d'epoca completano il percorso espositivo tra produzione e agonismo.

Nel secondo dopoguerra, dopo i primi difficili anni della ricostruzione, riprende la produzione motociclistica nazionale e ben presto **Bologna** si conferma come **uno dei poli produttivi più dinamici d'Italia**. Tra industria e artigianato, le imprese del motociclismo bolognese recepiscono le necessità del periodo, incentrando le loro proposte sulle piccole e medie cilindrate, dimostrando una sorprendente vivacità produttiva e una grande cura sia tecnica, nella meccanica e nella ciclistica, sia estetica, nelle forme e nella livrea.

Delle **55 marche** di motocicli finiti, solo alcune si avviano ad avere un assetto e una organizzazione produttiva moderni, con significativi riscontri economici: le lombarde/bolognesi **F.B Mondial** e **MI-VAL**, in città **Ducati** e **Moto Morini**, la **DEMM** a Porretta Terme. Marche storiche prestigiose come **C.M** e **M.M.**, con alti livelli qualitativi in tutte le lavorazioni, soffrono i mutamenti in corso e affrontano il declino. Altre sono agli inizi, destinate ad un futuro brillante, come **Cimatti**, **Testi** e **Malanca**. Accanto a piccolissimi produttori, sono molte le ditte che, con un esiguo numero di addetti, producono motocicli interessanti e di buona qualità, come, ad esempio, **Berneg**, **COMET**, **F.B.M.**, **DKW-Cavani**. Attorno a loro continua ad esistere una molteplicità di officine in grado di soddisfare le esigenze legate alla componentistica.

Dal punto di vista delle **competizioni agonistiche** - vetrina strategica per propagandare la narrazione vittoriosa dei marchi nel mercato commerciale - i Campionati Italiani e quello Mondiale, le gare nazionali e internazionali, così come quelle di gran fondo su strada, assurgono a eventi sportivi per eccellenza, gli unici in grado di assicurare prestigio e notorietà.

Nelle cilindrate da 125 a 250, primeggiano **Ducati**, **Mondial**, **Moto Morini**, aziende che possono permettersi gli elevati costi delle squadre corsa. In particolare, la **Mondial** dal 1949 al 1951 si fregia del titolo di Campione del Mondo 125 conduttori e marche; vince il Campionato Italiano 125 dal 1950 al 1952 con **Ubbiali** e dal 1955 al 1957 con **Provini**. La **Morini** si aggiudica, invece, il Campionato Italiano 125 nel 1953 e 1954 con **Mendogni**. La storia sportiva **Ducati**, appena iniziata, vede già molte importanti affermazioni, come il Motogiro del 1956 con la 125 **Marianna** di

Maoggi e il Campionato Italiano 125 nel 1957 con Spaggiari.

Grandissimo seguito hanno la **Milano-Taranto** e il **Motogiro d'Italia**. La prima si disputa su un percorso che prevede anche il passaggio da Bologna. La Mondial si aggiudica nel 1954 il primo posto assoluto con la 175 di Remo Venturi. Il **Motogiro**, organizzato dal quotidiano sportivo bolognese "Stadio", si corre in più tappe con partenza e arrivo a Bologna. Per tutte le sue 5 edizioni, ha un seguito grandissimo: vere e proprie folle di appassionati si accalcano nella settimana di gara lungo gli oltre 3.000 km del percorso. I mezzi di informazione (i quotidiani sportivi e non, le riviste del settore, la radio, la televisione, i cinegiornali) lo seguono con grandissima attenzione e ne riverberano l'importanza, esaltando le gesta di piloti e moto. Una visibilità che attira subito l'interesse delle case costruttrici, sia le piccole presenti in gran numero, ma soprattutto quelle più importanti a livello nazionale, organizzate con meccanici e attrezzature al seguito. Nelle edizioni 1955, 1956 e 1957 si classificano primi assoluti Provini su Mondial, Mendogni su Morini, Maoggi su Ducati.

Merita attenzione anche il crescente entusiasmo per il **motocross**, in cui si cimenta con successo MI-VAL e Mondial, vincitrice del Campionato Italiano 1957 con Ostorero.

Negli anni Cinquanta non vi sono **piloti** bolognesi di rilievo, con una importante eccezione: **Leopoldo Tartarini**, indicato dalla stampa come "la grande promessa del motociclismo italiano". Dopo una partecipazione alla Milano-Taranto nel 1952, 1° tra i side-car, nel 1953 corre con una Benelli 125 da lui preparata, dapprima il Motogiro, dov'è 1° assoluto, quindi la Milano-Taranto classificandosi 2°. Nel 1955 e 1956 è pilota ufficiale Ducati, ma senza fortuna. Un rovinoso incidente, l'anno successivo, lo induce ad abbandonare le corse. Ciò nonostante trova grande fama e una straordinaria occasione promozionale con il giro del mondo insieme a Giorgio Monetti, sulle Ducati 175.

Nel corso della mostra, grazie alla collaborazione con il **Museo Ducati**, saranno presentati uno scooter e 6 motociclette, di cui 5 inserite a rotazione mensile presentate con speciali dirette sulle pagine Facebook dei due musei, tra i più importanti esemplari da corsa del decennio, provenienti direttamente dalla collezione permanente del museo di Borgo Panigale.

Per quanto riguarda la **pubblicità**, solo le marche più importanti (Ducati, Moto Morini, Mondial, DEMM, MI-VAL) possono permettersi gli alti costi della grafica e degli spazi promozionali sulle riviste di settore. I contenuti delle inserzioni cambiano nelle scelte grafiche a favore di disegni e di fotografie sempre meglio definite e accurate, e nell'abbandono degli slogan a favore di singole parole che richiamano la qualità del prodotto (come velocità, sicurezza, economicità).

Utili veicoli promozionali diventano i riferimenti alla corsa allo spazio e all'immaginario legato alla presenza degli extraterrestri (risale al 1953 il film *La guerra dei mondi* con i marziani alla conquista della terra).

Ma il decennio 1950-1960 è anche il periodo in cui assume grande importanza l'**industria automobilistica**, con prodotti il cui costo è ormai accessibile, avviata ad una inarrestabile crescita nel mercato dei mezzi destinati alla mobilità della popolazione. Se è vero che le motociclette accompagnarono il processo di motorizzazione a quattro ruote di massa sino agli ultimi momenti del boom economico per poi lasciare spazio alla crescente circolazione di autovetture sulle

strade italiane, il loro ruolo nel passaggio dalla scarsità di motori postbellica allo sviluppo della motorizzazione degli anni Sessanta non fu transitorio. Il settore produttivo motociclistico ebbe infatti un peso determinante nella formazione e nello sviluppo dell'industria meccanica nazionale e, nel caso specifico bolognese, a informare la struttura produttiva del territorio secondo logiche alternative alla grande impresa.

Il percorso espositivo, oltre alle 32 motociclette, è arricchito da una serie di materiali multimediali, tra i quali i sette contributi **filmati provenienti dall'Istituto Luce**, di cui uno a colori incentrato sul "Motogiro" del 1957 e sulla fabbrica Ducati, che restituiscono il mondo competitivo e variegato che circondava la produzione e l'agonismo. Da segnalare anche **tre multi-visioni** che presentano le inserzioni pubblicitarie apparse sulle riviste del settore; un **album fotografico** del motociclismo bolognese con gare, ambienti e i protagonisti e una selezione di immagini dedicate alle **attività sportive della Ducati negli anni 1955-1960**.

Una banca dati multimediale, consultabile secondo vari percorsi di indagine, racchiude inoltre schede tecniche, immagini, marchi e note informative dei 98 produttori di motociclette attive sul territorio dal 1904 al 1960. Si tratta di un'esautiva "enciclopedia" del motociclismo bolognese che restituisce gli studi intrapresi in questi anni per il progetto, ed è stata resa possibile dal contributo del mondo del collezionismo che ha conservato e offerto a disposizione una ricca documentazione composita: **fotografie d'epoca, pubblicità, riviste del settore, manuali, cataloghi** e molto altro.

Un ricco calendario di eventi, visite guidate e laboratori per ragazzi completa infine l'offerta di valorizzazione e mediazione culturale del progetto espositivo verso differenti fasce di pubblico.

Museo del Patrimonio Industriale

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 bolognese che in alcuni casi cessano precocemente la propria 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 100 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 San Lazzaro di Savena, è attualmente visibile in museo.

Le marche e i modelli in mostra

1. Berneg, Berneg Fario 175
2. B.M. Bonvicini, B.M. 175 Sport
3. Cimatti, Cimatti 125
4. C.M, C.M Francolino 175
5. COMET, Comet 175 Turismo
6. COMET, Comet 250
7. DEMM, Demm 175 Turismo Lusso
8. DEMM, Demm 49 Competizione
9. DKW, DKW RT 125
10. Ducati, modelli esposti in rotazione:
Ducati 125 Gran Sport "Marianna"
Ducati 125 bialbero Grand Prix
Ducati 175 F3
Ducati 125 GP Desmo
Ducati 98 Super Sport
11. Ducati, Ducati Sport 175
12. Ducati, Ducati Scooter Cruiser 175
13. F.B Mondial, F.B Mondial 125 Competizione
14. F.B Mondial, F.B Mondial 175 Competizione
15. Fochj Reva, Fochj 48

16. Fochj Reva, Fochj NSU 98
17. Italmoto, Italmoto 160
18. Mengoli, Mengoli 160
19. Mengoli, Mengoli 175 Sport
20. Meteora, Meteora 125
21. MI-VAL, Mivalino Normale
22. M.M., M.M. 250 Supersport AS
23. M.M., M.M. 250 SS
24. M.M., M.M. 125
25. Moto Morini, Moto Morini 175 Turismo
26. Moto Morini, Moto Morini 250 Re Bello Competizione
27. Moto Morini, Moto Morini Briscola 175
28. Müller, Müller 200 (motore Müller)
29. Müller, Müller NSU175
30. Nettunia, Nettunia Super Sport 160
31. Testi, Testi Sachs125 Super Sport
32. Testi, Testi Sachs 98 Turismo

Informazioni

Museo del Patrimonio Industriale
Via della Beverara 123 | 40131 Bologna
Tel. +39 051 6356611 | Fax +39 051 6346053
museopat@comune.bologna.it
www.museibologna.it/patrimonioindustriale
Facebook: Museo del Patrimonio Industriale
Instagram: @museopat
YouTube: Museo del Patrimonio Industriale

Orari di apertura

sabato, domenica, h 10.00 - 18.30

Biglietti

€ 5 intero | € 3 ridotto | € 2 ridotto speciale giovani 18-25 anni | gratuito possessori Card Cultura

Informazioni per una visita in sicurezza

www.museibologna.it/patrimonioindustriale/documenti/52490

Istituzione Bologna Musei

www.museibologna.it
Instagram: bolognamusei

Ufficio stampa Istituzione Bologna Musei

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

La mostra è realizzata con il contributo di

