

Scuola Officina

MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA

10121 BOLOGNA

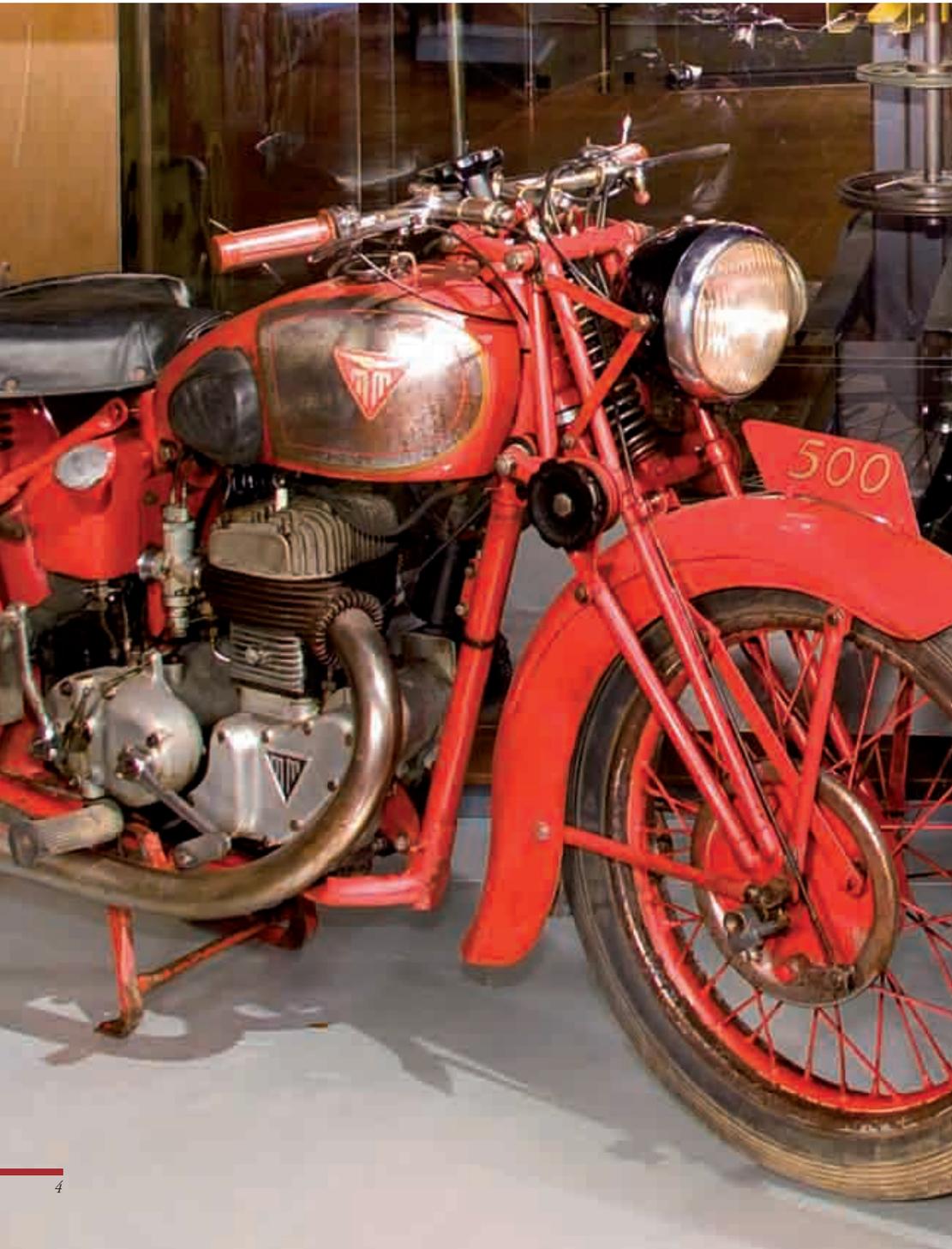


Spazio alle arti e al design
Piazzale dell'Industria, 15
40138 Bologna (BO)

numero 27 - 2008 - L'AMICHO VENTOTTIMO

luglio 2008





Motociclette forever?

ANTONIO CAMPIGOTTO, MAURA GRANDI

Durante le manifestazioni dedicate alla mostra "Moto bolognesi del dopoguerra", le visite degli appassionati, gli incontri informali è stata più volte espressa la volontà del Museo di chiudere un capitolo espositivo temporaneo, alimentando invece l'ipotesi di una sede permanente in grado di configurarsi come luogo deputato a raccogliere il patrimonio di oggetti, documenti, saperi di tutto ciò che attiene alla motoristica bolognese e, in un'ottica sovra-locale, regionale.

Negli ultimi anni si è creata una viva attenzione attorno alla museografia di questo settore, grazie all'iniziativa di privati ma anche di aziende, le quali hanno ben compreso come la loro storia sia a pieno titolo da inserire tra i fattori significativi delle moderne strategie di mercato.

Le istituzioni pubbliche hanno a loro volta recepito le potenzialità offerte dalla presenza di marchi storici di eccellenza assoluta, con i loro musei aziendali, come pure di grandi collezioni private. Ne è testimonianza "Terra di motori", iniziativa promossa dalla Regione Emilia-Romagna che ha valorizzato questa particolare ricchezza traducendola in un'opportunità di arricchimento dell'offerta turistica territoriale.

La museografia italiana del settore si è recentemente confrontata con le più significative esperienze straniere nel corso dell'11th World Forum for Motor Museums. L'edizione 2009, organizzata dalla Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari e dall'APT Emilia-Romagna, si è svolta dal 6 all'11 settembre in varie sedi tra Rimini, Modena e Bologna, facendo tappa in quest'ultima città martedì 8 con una sessione al mattino presso il Museo Ducati, mentre nel pomeriggio i congressisti sono stati ospitati dal Lamborghini Excellence Centre di Sant'Agata Bolognese.

Uno sguardo al programma della manifestazione ed ai suoi partecipanti fa balzare immediatamente all'occhio l'assoluta mancanza di istituzioni o collezioni pubbliche, non solo in Italia. Se da una parte va considerata la difficoltà di costituire nuclei significativi di veicoli a motore, da individuare, inseguire ed acquistare sul mercato, dall'altra si sconta la persistente scarsa considerazione dell'importanza di queste macchine, delle quali perlopiù in riferimento a grandi marche ed in rare occasioni – e qui facciamo esplicito riferimento al nostro paese – vengono sottolineate le valenze este-



MOTORCYCLES FOREVER!

In the last ten years the Industrial Heritage Museum has been carrying on systematic research into Bolognese motorcycle industry, which turned into three valuable exhibitions. Now the effort continues with thematic studies such as the one displayed in the exhibition dedicated to M.M. motorcycles which opened in December.

M.M. 125 Speciale Corsa, 1927, la moto in dotazione ai piloti ufficiali della Casa bolognese

Nella pagina precedente: M.M. 500 D Gran Turismo in dotazione ai Vigili Urbani di Bologna, 1939



M.M. 125 Monza, 1926
(a sinistra) e 125
Milano-Napoli, 1925

Due versioni della M.M.
250: la 47 A, stradale, 1947
(a sinistra) e la 47 AS,
da competizione, 1948

M.M. 250 A Sport, 1937
(a sinistra) e 350 47 C
Turismo, 1948



tiche con l'ovvio richiamo al "bello" tipico del made in Italy, lasciando tutto il resto al ristretto ambito degli appassionati del settore.

La strada percorsa in questi anni dal Museo del Patrimonio Industriale è a nostro avviso, ci sia permesso sottolinearlo, importante ed innovativa. In primo luogo perché ha cercato di ovviare ad un grave ritardo culturale restituendo al settore della motoristica l'importanza storica che gli compete. Poi perché, preso atto che l'assenza del settore pubblico è stata surrogata dall'attività appassionata e assolutamente virtuosa dei privati, ha deciso di coinvolgerli in un percorso museale in cui le loro collezioni – che abbiamo definito veri e propri "giacimenti culturali", forse facendo storcere il naso ai puristi dell'arte – sono state il punto di partenza imprescindibile per le tre esposizioni organizzate negli ultimi anni.

Il Museo ha potuto valorizzare gli oggetti di queste collezioni – come pure la documentazione che in molti casi li accompagna, raccolta dai collezionisti più avveduti – secondo una pratica museografica ormai consolidata in cui, utilizzando le molteplici fonti a disposizione del ricercatore, l'oggetto motocicletta è stato il punto di partenza per ricostruirne la storia tecnica e produttiva (la progettazione, le innovazioni introdotte, l'azienda costruttrice, la produzione, le fortune commerciali e sportive), come pure quella dei tecnici, dei piloti e di altri protagonisti. Ricostruendo – nel caso di Bologna – le radici di un distretto produttivo il cui sviluppo è stato strettamente intrecciato con la crescita economica e sociale della città. Settore che, nonostante la difficile crisi odierna, resta tra i più importanti della locale industria meccanica.

L'impegno di ricerca decennale intrapreso dal Museo, con il contributo prezioso di Enrico Ruffini, ha permesso di delineare la storia

della produzione locale di motocicli dal 1920 al 1950, ricostruendo le vicende di 71 ditte costruttrici ed esponendo 185 pezzi (moto, motori, side-car, motocarri e motofurgoni) con relative schede tecniche. Un patrimonio di informazioni e di documentazione che merita di essere sistematizzato e reso disponibile per gli studiosi e gli appassionati.

Ma il Museo continuerà a lavorare in questo ambito. Da molte parti ci viene chiesto di affrontare anche il decennio degli anni '50, giungendo fino all'avvento della motorizzazione popolare a quattro ruote. Un impegno non impossibile, ma sicuramente gravoso; basti pensare che nel decennio 1951-1960 sono presenti in ambito bolognese una cinquantina di costruttori che producono un grandissimo numero di modelli.

Il presente comunque è una piccola ma significativa esposizione dedicata alla figura di un grande tecnico bolognese di cui si è persa la memoria, Mario Mazzetti, fondatore e progettista della M.M., che resterà aperta al pubblico fino al 31 maggio 2010. A questa ne potranno seguire altre, sempre di dimensioni contenute, dedicate a marche non ancora studiate, a segmenti produttivi, alle moto da corsa, ai tecnici più importanti.

MOTO M.M. IN ESPOSIZIONE

Collezione Giampaolo Tozzi
125 Milano-Napoli, 1925
125 Monza, 1926
125 Speciale Corsa, 1927
250 A Sport, 1937
500 D Gran Turismo, 1939
250 47 A, 1947
250 47 AS, 1948
350 47 C Turismo, 1948
500 47 D Gran Turismo, 1947
350 51 CTS, 1951
350 CTS, 1954
250 A, 1955
250 Sport Competizione, 1956
125 2T, 1955

Collezione Maximiliano Grassilli
350 47 C Turismo, 1947

Collezione Massimiliano Zanardi
250 51 A Super Sport, 1951

Due M.M. datate 1955:
la 125 2T (a sinistra)
e la 250 A

M.M. 250 Sport
Competizione, 1956

