

Scuola Officina



MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA

numero **1-2** 2021

GENNAIO-DICEMBRE

anno XL

ISSN 1723-168X
Prezzo € 10,00



Moto bolognesi degli anni 1950-1960

ANTONIO CAMPIGOTTO, BENEDETTO FRAGNELLI, ENRICO RUFFINI

La motocicletta incontra l'automobile

GLI ANNI DELLA CRESCITA ECONOMICA

■ Negli anni Cinquanta l'Italia si lascia alle spalle le macerie della guerra ed è protagonista di una grande crescita economica, trainata dall'industria meccanica con il considerevole apporto di quella motoristica. Rispetto alla media nazionale, l'Emilia-Romagna è caratterizzata da una ripresa più lenta, ma a cominciare dal 1954 si registra una decisa accelerazione, testimoniata dalla nascita di una molteplicità di piccole e medie aziende. L'industria motociclistica, soprattutto a Bologna, ne costituisce uno dei volani. Il mercato del dopoguerra, dopo un'iniziale offerta di motori ausiliari e piccole cilindrate in grado di sod-

disfare le esigenze della motorizzazione popolare, amplia la sua gamma produttiva con una grande quantità di modelli, soprattutto tra i 48 e i 175 cm³, rivolgendosi ad acquirenti che stanno via via raggiungendo un'accettabile disponibilità economica. Solo le grandi marche nazionali, come Benelli, Gilera o Guzzi, forti del loro nome e di una grande capacità produttiva, continuano a proporre moto di cilindrata maggiori. Inoltre, si assiste alla prepotente affermazione degli scooter con Vespa, in primo luogo, e Lambretta cui le statistiche del settore attribuiscono oltre il 20% dei veicoli circolanti. E all'orizzonte, sul finire del decennio, si profila l'avvento dell'automobile.

Lo scenario bolognese è ancora una volta estremamente vivace, con le sue 55 marche di motocicli finiti, perlopiù di piccole e medie cilindrate, senza considerare le moltissime attività legate alla componentistica. Solo alcune hanno o si avviano ad avere un assetto ed una organizzazione produttiva moderni, con significativi riscontri economici: in città Ducati e Moto Morini, a Porretta Terme la DEMM; inoltre le lombarde-bolognesi F.B Mondial e MI-VAL. 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.

Accanto a piccolissimi produttori, meccanici volenterosi che si cimentano con la realizzazione di qualche esemplare per poi scomparire, 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. Per quest'ultima, come anche per altri costruttori, tra cui F.M.B.-Telaimotor, Guizzo-Palmieri & Gulinelli, Meteora, R.E.V.A.-Fochj, Testi, assistiamo alla proposizione di molti modelli, con motori diversi, come N.S.U. o Sachs magari della stessa cilindrata, con qualche variante nella ciclistica e nella livrea. Una vivacità produttiva per certi versi sorprendente, che non sempre trova riscontri positivi da parte degli acquirenti.

Mario Michelini e il pilota Tarquinio Provini (accosciato) con la Mondial 250 bicilindrica, 1956

Archivio famiglia Marzocchi, foto W. Breveglieri



	1946	1951	1956	1961	1966
Totale veicoli circolanti	410.903	896.074	1.969.183	5.987.348	9.150.362
Automobili circolanti (% sul totale dei veicoli)	149.649 (36,42%)	425.283 (47,46%)	1.030.663 (52,31%)	2.449.123 (40,91%)	6.356.578 (69,46%)

Fonte: ACI, Serie storiche sullo sviluppo della motorizzazione (...) in Italia negli anni 1921-2011

MOTO E AUTO

■ Il grande sviluppo della motorizzazione che caratterizza il decennio Cinquanta, di cui è protagonista soprattutto il comparto motociclistico, all'interno del quale – come si è già sottolineato – gli scooter Vespa e Lambretta hanno un ruolo di primo piano, registra tuttavia anche la crescita, dapprima discreta poi sempre più impetuosa, della produzione automobilistica, che passa dalle 118.287 unità nel 1951 a 693.672 nel 1961.

Un contributo fondamentale è dato dalla Fiat con la fabbricazione di utilitarie espressamente indirizzate ad un mercato che ha nuovi interessi e maggiori disponibilità economiche. Alla Topolino, prodotta dal 1936, subentra quindi, nel 1953, la Fiat 1100, a cui si aggiunge nel 1955 la Fiat 600 e nel 1957 la Nuova 500, che però non incontra i favori del pubblico e viene sostituita tre anni dopo dalla 500 D.

Le aziende di motocicli, per far fronte al nuovo pericolo commerciale, realizzano esperimenti di veicoli a 3 ruote, come la Isetta della Iso Rivolta e il Mivalino della MI-VAL, entrambi del 1953, oppure il 4 ruote Piaggio 400 nel 1957, produzioni che però non vengono premiate dagli acquirenti. L'esponentiale crescita del numero di automobili, fino al definitivo "sorpasso" rispetto ai motocicli, è testimoniata dai dati registrati dall'Automobile Club d'Italia.

L'importanza dell'automobile trova riscontro anche nella nascita di una nuova testata motoristica: se "Motociclismo" e "La moto", nel loro ambito, sono le protagoniste indiscusse e più autorevoli, nel febbraio 1956 fa la sua comparsa nelle edicole il primo numero di "Quattroruote", destinata ad essere, come lo è tuttora, la più importante rivista di settore. In apertura si leggono queste argomen-



tazioni: "L'automobile è un mezzo che deve e può rendere la vita quotidiana di tutti più facile e più serena, sia nel lavoro che nel riposo. L'automobile non deve più considerarsi un mezzo agonistico o un oggetto di esibizione; sta per tramontare l'epoca in cui gli uomini si dividevano in quelli che hanno e quelli che non hanno l'automobile. Tutti, fra pochi anni, avranno l'automobile, ed avere l'automobile è una grande gioia e una grande comodità anche se la vettura è piccola e modesta".

Reparto montaggio F.B Mondial,
anni '50

Archivio famiglia Martinelli-
Drusiani



Moto Cimatti pronte per
la spedizione, anni '50

Museo del Patrimonio Industriale,
Archivio fotografico

Immagine pubblicitaria della Moto Morini 125 Supersport con, sullo sfondo, il lago di Suviana nell'Appennino bolognese, 1950 ca

Maurizio Morini, Archivio personale



LA PROGETTAZIONE

■ Un progetto può essere frutto di fantasia, imitazione o mestiere, con intuizioni che portano a soluzioni geniali, nate dall'esperienza di meccanici e operai in possesso di una preziosa manualità e abitudine a ragionare in modo

logico, oppure dalle conoscenze tecniche di diplomati che, nel dopoguerra, trovano impiego nell'industria meccanica. I passaggi sono obbligati: la fase iniziale vede il progettista fissare le idee basilari, definite poi in modo più accurato in un progetto di massima, dell'insieme e delle singole parti. A seguire, il progetto esecutivo disegna ogni componente, indica le misure esatte e fornisce tutte le notizie utili per procedere alla lavorazione. Di primaria importanza è la scala, quasi sempre 1:1 trattandosi di pezzi non voluminosi.

Autore di un progetto può essere una sola persona, come nel caso di Mario Mazzetti (M.M.), Franco Morini (F.B.M.), Fabio Tagliani (Ducati), Piero Pranpolini (F.B Mondial), oppure l'ideatore si limita al progetto di massima e affida quello esecutivo a tecnici specializzati. È il caso di Marcello Laurenti i cui disegni e consigli sono forniti, tra gli altri, a Mario Cavedagni (C.M) e ad Alfonso Drusiani (F.B Mondial, COMET).



Gli strumenti "del mestiere" sono pochi e semplici: tavolo, tecnigrafo, regolo calcolatore o macchina calcolatrice, tabelle e prontuari per le funzioni trigonometriche, valori della conicità, tolleranze, pesi specifici. E, ovviamente, matite con anima di grafite o portamine a scatto e mine calibrate, penne a serbatoio o a cartuccia, carte speciali opache o trasparenti. Tutto quanto serve per realizzare disegni ortogonali e prospettici. I primi sono utili perché mantengono invariate le misure delle parti che compongono la figura, i secondi perché agevolano la lettura dei manuali di istruzione e dei cataloghi dei pezzi di ricambio, nei quali trovano spazio e si affermano anche i disegni esplosi, e della pubblicità su giornali e riviste.

Finiti i disegni per il progetto esecutivo, con un processo fotografico vengono fatte delle copie in eliografia, destinate ai tecnici dell'officina e della fonderia.

Reparto montaggio del Mivalino nello stabilimento MI-VAL di Gardone Val Trompia (Bs), 1955 ca

Museo del Patrimonio Industriale, Archivio fotografico



Inserzione pubblicitaria "La moto", maggio 1955



Fabio Taglioni (a sinistra)
con Giorgio Monetti e Leopoldo
Tartarini sulle Ducati 175 T
alla partenza del giro del mondo,
30 settembre 1957

Giorgio Monetti, Archivio
personale

LE LAVORAZIONI

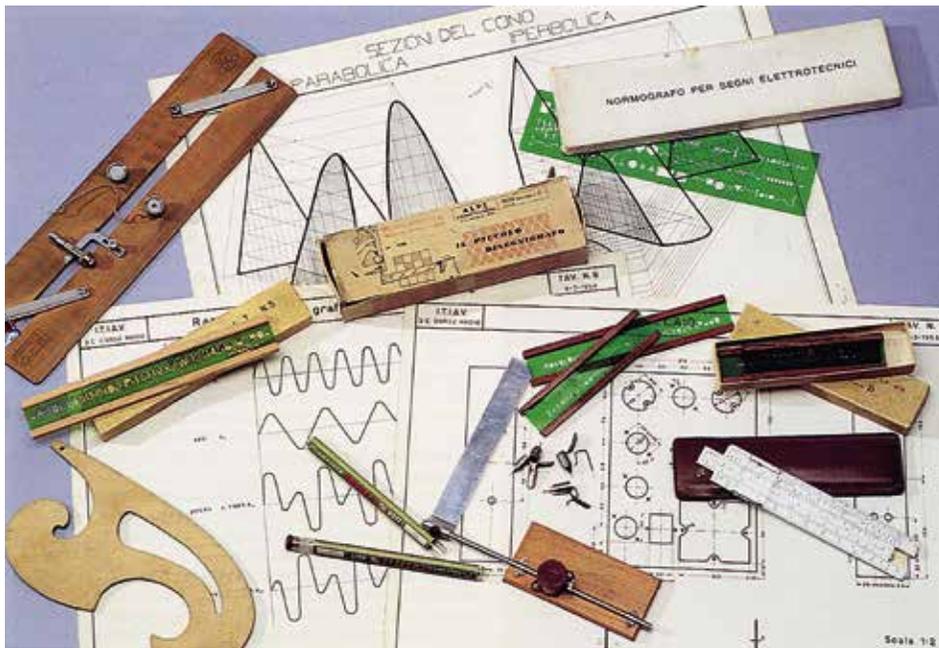
■ Nelle officine viene dato corpo alle idee progettuali, il disegno dei grandi fogli eliografici biancocelesti si concretizza nei componenti che prendono forma dalla materia prima metallica. L'evoluzione delle tecniche spinge verso la razionalizzazione del ciclo produttivo, l'aggiorna-

mento degli impianti e delle attrezzature. Sollecitazioni solo parzialmente recepite dalle aziende motociclistiche di Bologna, dove ancora numerose sono le attività di carattere artigianale.

Le industrie più moderne sono dotate di grandi capannoni destinati alle varie fasi della produzione: dalle lavorazioni



Fabio Taglioni al tecnigrafo
Archivio Museo Ducati



Strumenti per il disegno tecnico
in uso negli anni '50
Museo del Patrimonio Industriale,
Archivio fotografico

con un'ampia gamma di macchine utensili al montaggio del gruppo motore e dei telai, dai lavori di carpenteria leggera al trattamento elettro-galvanico e alla verniciatura; infine la sala collaudo e la falegnameria per gli imballaggi dei prodotti finiti, immagazzinati e pronti per il trasporto. La maggior parte dei produttori si rivolge alle numerose ditte che in città e nei dintorni sono in grado di fornire qualsiasi tipo di lavorazione e parti componenti pronte per il montaggio finale, con ordini provenienti anche dal

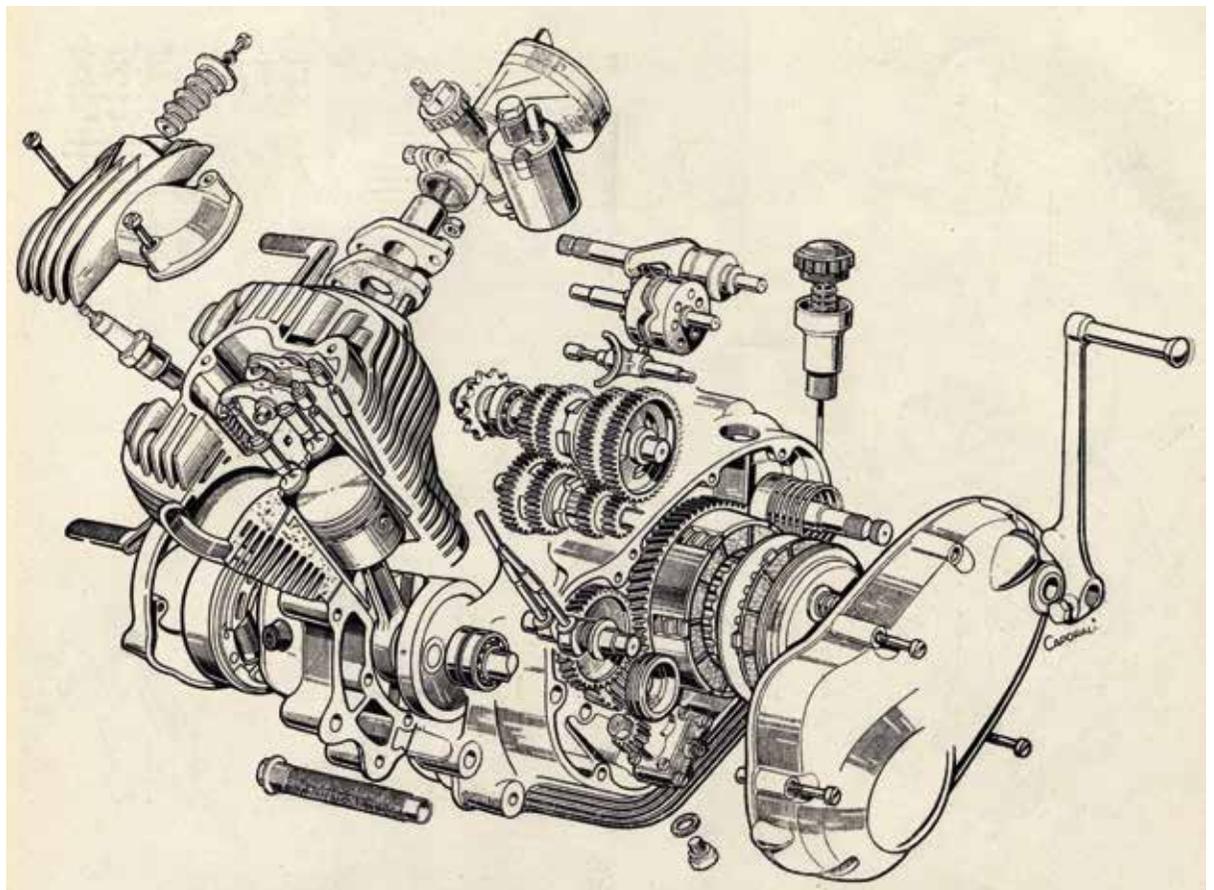
mercato nazionale. Discorso a parte riguarda il motore. Le marche più importanti, come C.M, DEMM, Ducati, F.B.M., MI-VAL, M.M., Moto Morini, hanno le competenze tecniche per progettare e, quasi sempre, costruirlo in proprio. Le altre si rivolgono ad apprezzati costruttori locali, quali la stessa F.B.M. (poi F.B Minarelli e Morini Franco, destinati ad essere tra i più importanti in Italia), Negrini, OMES, Veggetti, o a noti ed affidabili produttori esteri, soprattutto NSU e Sachs.

Va registrato anche un significativo aggiornamento delle tecniche produttive e nell'impiego dei materiali costruttivi. L'evoluzione dei motori si accompagna a quella della ingranaggia per alberi a cames, dinamo, trasmissioni, cambi, riduttori, pompe olio. Si tratta di pezzi di ottima fattura, apprezzati anche da aziende estranee al mondo delle due ruote.

L'acciaio forgiato è il metallo che costituisce l'albero o gli alberi, sui quali sono ricavate di lavorazione le cames che comandano le valvole. Queste sono ottenute per forgiatura dell'acciaio mediante ricalcatura con forte pressione sul pezzo, oppure praticando estrusione con stampi e matrici. Ricevono poi trattamenti di tornitura, fresatura e rettifica. Le officine bolognesi impegnate nella meccanica di precisione sono in grado di realizzare per stampaggio i più comuni tipi di valvola, ma chi cerca soluzioni particolari deve rivolgersi a case specializzate come la torinese Livia o l'americana Eaton Yale.

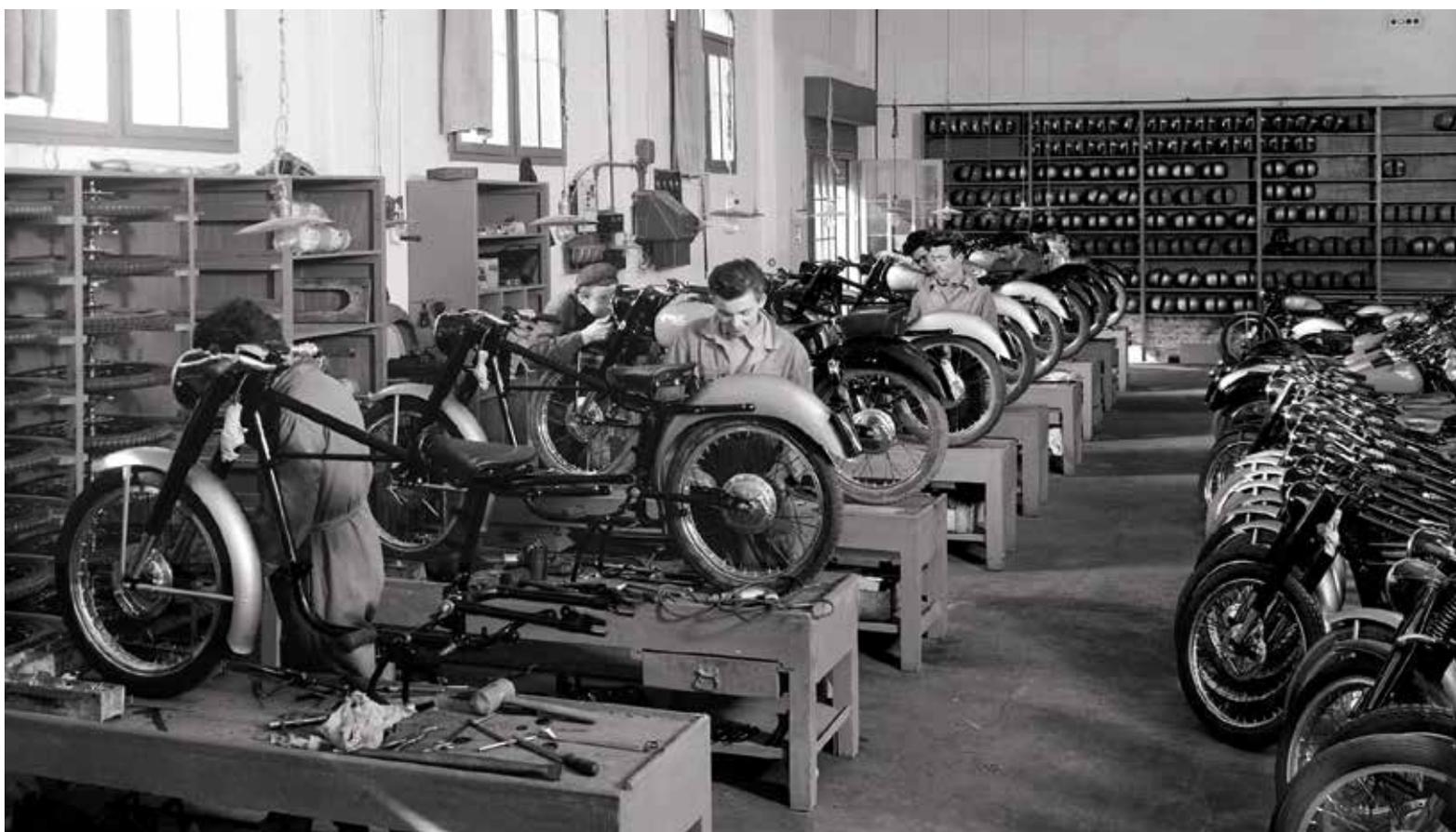
Il razionale progetto e l'accurata costruzione sono indispensabili per il buon funzionamento dell'albero motore, che somministra l'energia fornita dal carburante a tutti gli organi della macchina. L'indotto locale risponde ad ogni esigenza. L'albero lavora per trasmettere il moto

Disegno esploso del motore Moto
Morini Sbarazzino 98
"La moto", dicembre 1957





Sbavatura delle fusioni di carter motore per motocicli, anni '50
Museo del Patrimonio Industriale,
Archivio fotografico



Reparto montaggio dello stabilimento Moto Morini di Via Berti, inizio anni '50
Maurizio Morini, Archivio personale

Reparto montaggio Cimatti.
A destra, motoleggere 75 pronte
per la consegna, inizio anni '50
Museo del Patrimonio Industriale,
Archivio fotografico



rotatorio ad altri meccanismi non coassiali, occorre quindi un'ideale trasmissione, a catena o a raggi. La fabbricazione delle catene esige grandi numeri e interessa poco i produttori bolognesi, che ricorrono ad industrie nazionali famose, come la milanese Società Italiana Catene Calibrate Regina Extra.

Oltre la catena, per trasmettere il moto rotativo ci sono gli ingranaggi. I due metodi, che possono sembrare antitetici, molto spesso si integrano e si completano. Per la produzione di ingranaggi si adoperano acciai speciali che ricevono la tempera superficiale, o cementizia, affinché venga indurita la superficie, mentre i denti sono ottenuti rettificando i loro fianchi. Per la tagliatura dei denti si procede con frese profilate, oppure con frese a creatore, ma è anche possibile la dentatura per taglio.

Il sistema di funzionamento necessita di assoluta precisione nel disegno e nella fabbricazione delle varie parti, come sanno fare solo i tecnici e le officine eccellenti.

Un altro settore degno di nota è quello dei modellatori, ben 25 nel 1954 secondo la Camera di Commercio di Bologna, e delle fonderie, almeno una decina in quegli stessi anni, attività con una grande tradizione al servizio di tutta l'industria metalmeccanica, non solo locale.

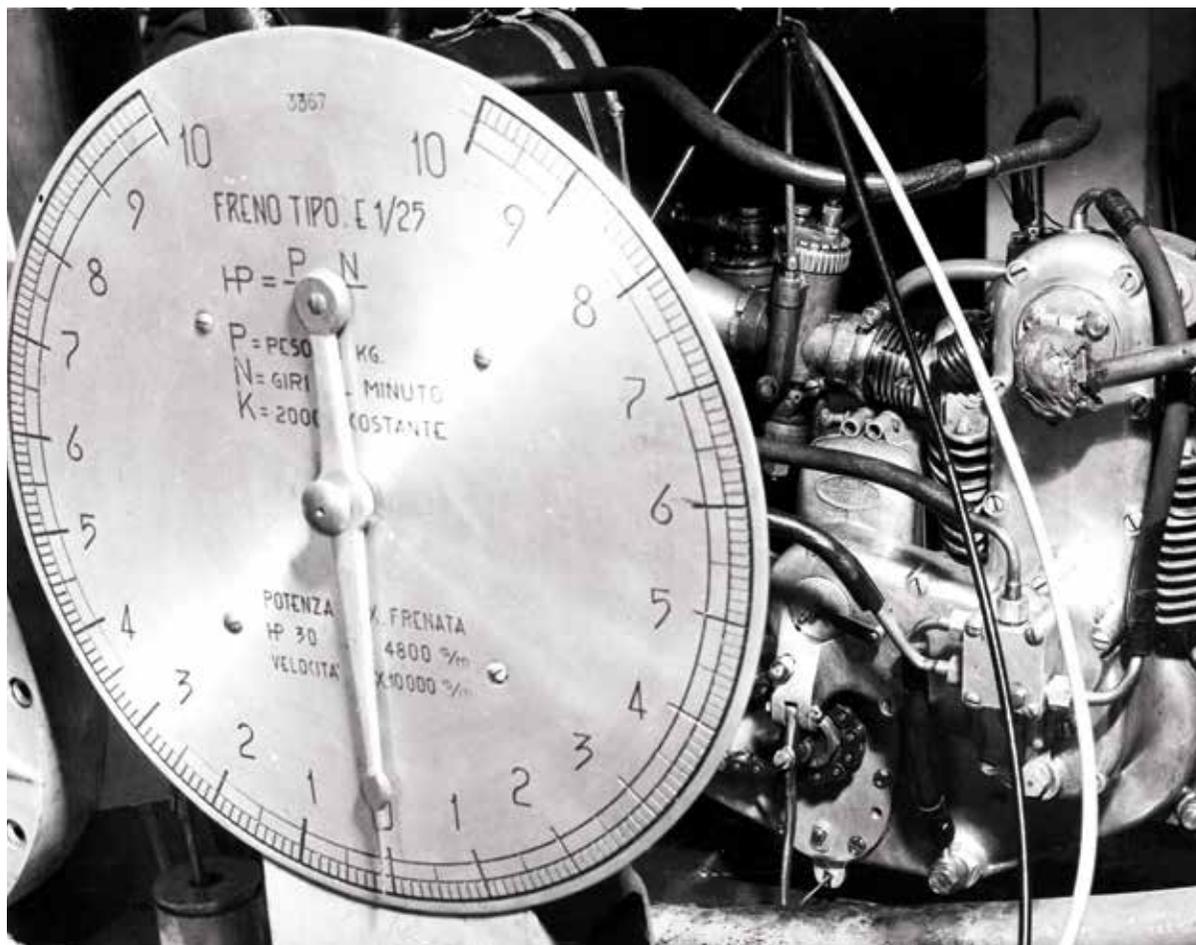
La meccanica progredisce ed altrettanto fa la siderurgia, anche se in modo meno appariscente. Tra i materiali predomina l'acciaio, lega di ferro e carbonio. Si impiegano inoltre acciai speciali, al nichel, al cromo, al nichel-cromo, al manganese, al silicio. Un vero maestro nell'utilizzo delle leghe di alluminio è Adriano Amadori, che con la ditta omonima produce cerchi, mozzi freni e ruote complete.

GRANDI MARCHE, GRANDI COMPETIZIONI

■ Al termine della guerra le gare locali, prima così diffuse, si diradano perdendo importanza e anche visibilità sulla stampa. A Bologna si corre solo nel Circuito Viale Oriani-Via Trento e Trieste, dal 1948 al 1951, mentre la Bologna-Osservanza si disputa dal 1948 al 1950 e nel 1954. Su iniziativa del Moto Club Ruggeri nasce nel 1958 la Bologna-S. Luca, che si terrà fino al 1963.

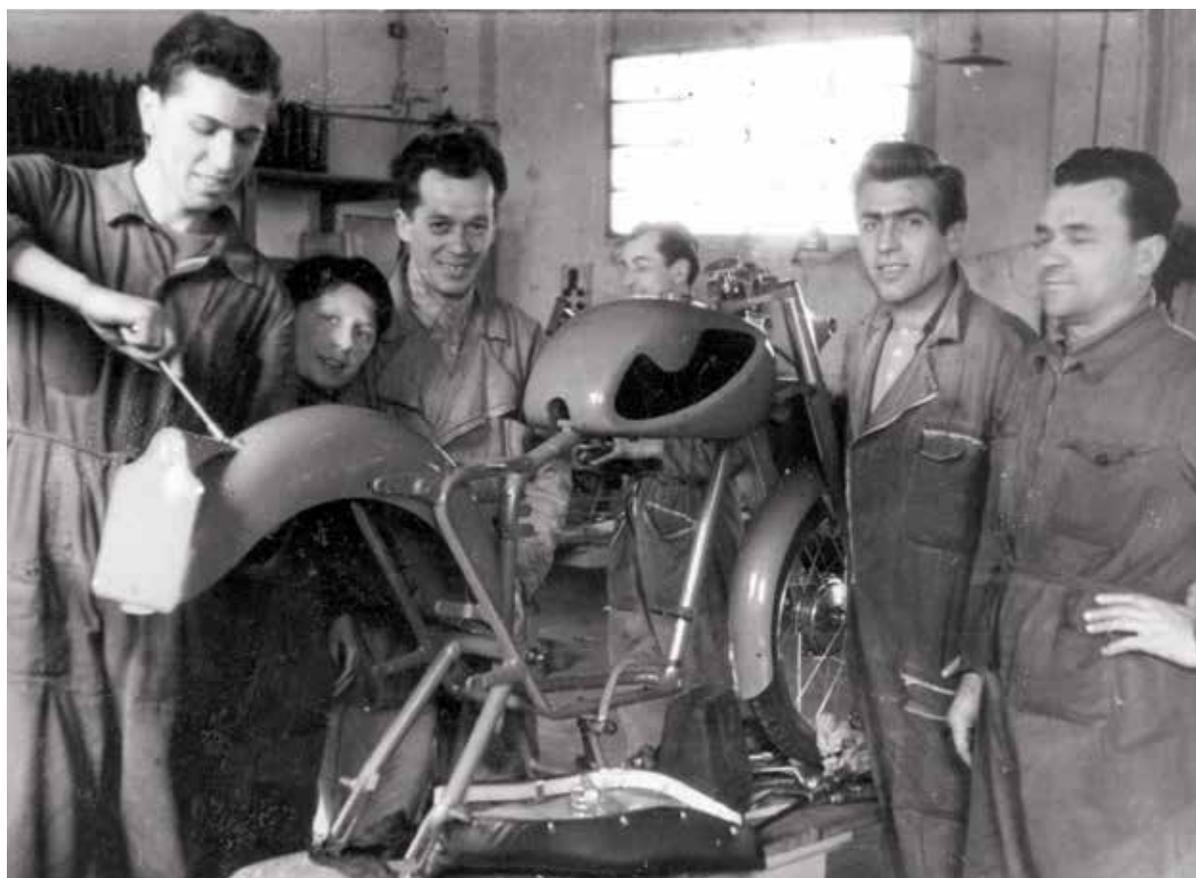
Dalla fine degli anni Quaranta i Campionati Italiani e quello Mondiale in più prove, le gare nazionali e internazionali, così come quelle di gran fondo su strada quali la Milano-Taranto e il Motogiro d'Italia, assurgono ad eventi sportivi per eccellenza, gli unici in grado di assicurare prestigio e notorietà. Primeggiano, nelle cilindrata da 125 a 250, Benelli, Ducati, Guzzi, F.B Mondial, Moto Morini, MV Agusta, Parilla, aziende che possono permettersi gli elevati costi delle squadre corsa.

Mondial e Morini si contendono per diversi anni vittorie e Campionati Marche e Conduttori in Italia e all'estero, nelle classi 125, 175 e 250. In particolare, la Mondial dal 1949 al 1951 si fregia del titolo di Campione del Mondo 125 sia Conduttori (con Nello Pagani, Bruno Ruffo e Carlo Ubbiali) che Marche; duplice successo ripetuto nel 1957 nelle 125 (con Tarquinio Provini) e 250 (con Cecil Sandford). Vince il Campionato Italiano Conduttori 125 dal 1950 al 1952 (con C. Ubbiali) e dal 1955 al 1957 (T. Provini); nel 1957 anche nella 175 (sempre con T. Provini); infine, nel 1960, ancora nella 125 (Francesco Villa). La Morini si aggiudica, invece, il Campionato Italiano 125 nel 1948 (Raffaele Alberti), 1949 (Umberto Masetti), 1953 e 1954



Quadrante del freno
dinamometrico applicato ad
un motore Moto Morini 125
monoalbero, anni '50

Maurizio Morini, Archivio personale



C.M 125 in preparazione per
la Milano-Taranto,
metà anni '50

Giampaolo Tozzi, Archivio
personale



Da sinistra, i piloti Dave Chadwick,
Luigi Taveri, Sammy Miller
e Romolo Ferri con le 125 Desmo,
Tourist Trophy, 1958
Archivio Museo Ducati



Luigi Zinzani sulla Moto Morini
125 monoalbero, Aerautodromo
di Modena, 1951
Maurizio Morini,
Archivio personale



Al box Mondial, da sinistra, Giuseppe Torrici, Alfonso Drusiani, il pilota Tarquinio Provini, Omer Melotti, Gran Premio di Germania sul Circuito Solitude, 1956

Archivio famiglia Martinelli-Drusiani

(Emilio Mendogni). La storia sportiva Ducati, da poco iniziata, vede già molte importanti affermazioni, come il Motogiro del 1956 con la 125 Marianna di Giuliano Maoggi e il Campionato Italiano 125 (Bruno Spaggiari) nel 1957.

Grandissimo seguito hanno la Milano-Taranto e il Motogiro d'Italia. La prima si disputa sul percorso che prevede anche il passaggio da Bologna, a partire dal 1937. Interrotta con la guerra, riprende nel 1950 fino al 1956. La Mondial si aggiudica nel 1954 il primo posto assoluto con la 175 di Remo Venturi. La seconda, svoltasi dal 1953 al 1957 per iniziativa del quotidiano sportivo bolognese "Stadio", si corre in più tappe con partenza e arrivo a Bologna. Nelle edizioni 1954, 1955 e 1956 si classificano primi assoluti Provini su Mondial, Mendogni su Morini, Maoggi su Ducati. Entrambe le gare cessano dopo la proibizione delle corse su strada in seguito ad un gravissimo incidente durante la Mille Miglia 1957.

Negli anni Cinquanta non vi sono molti piloti bolognesi di rilievo, tra i quali però merita una menzione 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°; sempre su Benelli 125, l'anno successivo, nelle stesse gare è, rispettivamente, 2° assoluto e costretto al ritiro. Nel 1955 e 1956 è pilota ufficiale



Gianni Degli Antoni sulla C.M 250 S.S., Aerautodromo di Modena, 1955

Gianni Perrone, Archivio personale

Partenza del II Motogiro d'Italia
da Bologna, in Via Irnerio,
3 aprile 1954
Archivio famiglia Martinelli-Drusiani



Percorso del II Motogiro d'Italia,
1954

"Stadio", 3 aprile 1954





tocross, che fin dal 1947 ha come epicentro il Circuito delle Acque Minerali di Imola, sede di gare nazionali e internazionali, e dal 1950 dei Gran Premi d'Europa e Italiano. In questa specialità si cimenta con successo la F.B Mondial vincitrice dei Campionati Italiani 250 nel 1956, 250 e 500 l'anno successivo, sempre con Emilio Ostorero; come anche la MI-VAL che con lo stesso pilota si aggiudica il titolo della 500 nel 1958 e della 250 nel 1959. Infine, nelle gare in salita ottimi risultati ottiene anche la DEMM.

IL MOTOGIRO D'ITALIA (1953-1957)

■ In Italia la regina delle gare di gran fondo era la Milano-Taranto, nata nel 1911 (con arrivo a Napoli) e ripresa nel 1950. A Bologna, su iniziativa del quotidiano sportivo "Stadio", in accordo con la Federazione Motociclistica Italiana, prende invece forma l'idea di una grande gara a tappe (Saranno dapprima 6, poi 8 e 9), con partenza e arrivo a Bologna (tranne il primo anno, a Milano), con una classifica finale che prevede un vincitore assoluto, ma anche classifiche e premi per classe (nella prima edizione: 50, 75, 125, 175; poi: 75, 100, 125, 175).

Si tratta di un'iniziativa lungimirante e di grande portata per la città, nella prospettiva di riaffermare in ambito nazionale l'importanza della sua attività industriale, in forte crescita, attraverso il comparto allora più conosciuto: la produzione motociclistica. Ne sono ben coscienti, tra le case costruttrici locali, Ducati e Moto Morini, che impegnano ingenti risorse finanziarie e tecniche nella progettazione e realizzazione dei modelli destinati alle competizioni, gestendo una squadra corse con piloti ufficiali, tecnici e meccanici in grado di seguirli in prova e in gara.

Il Motogiro, per tutte le sue 5 edizioni, ha un seguito

Leopoldo Tartarini su Ducati 125 "Marianna" al IV Motogiro d'Italia, 1956

Pasquale Mesto, Archivio Italtjet

Ducati, ma senza fortuna. Nella terza edizione del Motogiro si ritira per un'uscita di strada durante la settima tappa; un altro rovinoso incidente, l'anno successivo, lo induce ad abbandonare definitivamente le corse. Ciò nonostante trova grande fama nel 1957-'58 con il giro del mondo insieme a Giorgio Monetti, sulle Ducati 175, una straordinaria occasione promozionale per la Casa di Borgo Panigale.

Va sottolineato anche il crescente entusiasmo per il mo-

STADIO QUOTIDIANO SPORTIVO

MOTOGIRO Gran Sport 250 cc.

IMPONENTI ACCOGLIENZE AI REDUCI DELLA GRANDE CORSA

MAOGGI (Ducati 125 sport) e PERFETTI (Bianchi 175 d. s.)
brillanti vincitori assoluti del quarto entusiasmante Motogiro

Nettissimo successo dei calciatori azzurri a Milano

Un bilancio più che lusinghiero

A Tassinari e Olivato anche l'ultima tappa

Zito (Cesareo 75), Gendusa (Ducati 100), Maoggi (Ducati 125), Moroni (Capriolo 75), Zen (Laverda 100) e Rasati (Kuni 125) primi di classe a Bologna - Tassinari (Morini 175), Maoggi (Ducati 125), Gendusa (Ducati 100), Ghero (Cesareo 75), Perfetti (Bianchi 175), Rasati (Kuni 125), Manchi (Laverda 100) e Jacopini (Laverda 75) vincenti nella rispettiva classe

Enzo Barkan, Presidente della nostra Società sportiva e del Comitato nazionale del Motogiro si congratula con Giuseppe Maoggi nel momento in cui viene consegnato il premio.

Si celebra la vittoria di Maoggi su Ducati nel IV Motogiro d'Italia, 1956

"Stadio", 26 aprile 1956

Ennio Rondelli su Mondial 175
al II Motogiro d'Italia, 1954
Archivio famiglia Ennio Rondelli



grandissimo. Vere e proprie folle di appassionati si accalcano nella settimana di gara lungo gli oltre 3.000 km del percorso. La sua formula, ad iscrizione libera con una diaria per ogni partecipante, fa sì che vi prendano parte non solo i piloti più o meno ufficiali, ma anche quelli "liberi": il 1° anno sono nel complesso 377, il 2° 550, dopodiché viene fissato un limite. I mezzi d'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. L'intento per queste ultime, poco più che

una speranza per le altre, è di una ricaduta a livello di notorietà del marchio e quindi delle vendite, che però, secondo molti addetti ai lavori dell'epoca, non sempre furono pari alle attese.

ASSOCIAZIONISMO DIFFUSO: I MOTO CLUB

■ Gli anni Cinquanta vanno ricordati anche per la presenza e le iniziative di molti Moto Club autonomi sorti a Bologna e un po' dovunque in tutta la provincia. Fenomeno tipicamente emiliano, simile ad altri di carattere sindacale e politico, che manifesta il desiderio di libertà dopo tanti anni di regole e discipline imposte dall'alto. Spesso tali sodalizi contano pochi iscritti, non hanno personalità giuridica, vivono come ospiti di aziende o di negozi. Li



Frontespizio del programma della Corsa in salita Bologna-S. Luca, 1959

Marco Bozzi, Archivio personale

animano l'entusiasmo e la buona volontà, organizzano gare di Regolarità, Campionati sociali, gymkane, raduni, cui partecipano per lo più semplici dilettanti ma anche corridori iscritti alla F.M.I. Il numero dei Moto Club indipendenti diviene massimo verso la fine del decennio e non sfugge all'attenzione della stessa Federazione Motociclistica Italiana, che li elenca in modo preciso.

ATTIVITÀ PROMOZIONALE: LE INSERZIONI PUBBLICITARIE

■ Sulle riviste del settore motociclistico assistiamo ad un radicale mutamento nella concezione e nella predisposizione dei messaggi promozionali. In primo luogo si riduce drasticamente il numero degli inserzionisti: solo le

Moto Club a Bologna

L. Alberti: Via Zamboni 26
 Alpino: c/o Mengoli Roveno, Via Libia 14
 Carburatori Weber: Via Timavo 33
 Cral Gas Acqua: Via Lame 15
 Dopolavoro Ferrovieri: Piazza Calderini 4
 Ducati: Via Marconi 4
 Micro Scooter: c/o Ristorante Cairoli,
 Via Cairoli 2
 M.V.: Piazza Verdi 3
 O. Raggi: Via Andrea Costa 84
 A. e J. Ruggeri: Via Maggiore 104
 L. Sandri Corticella: Via S. Savino 1
 Sport Club Vespa: S. Lazzaro di Savena,
 P.zza Malpighi, 4-2
 Stadio: Via Gramsci 5

Tramvieri: Via S. Vitale 13

U.I.S.P.: Via Marconi 67-2

Moto Club in provincia

G. Degli Antoni: Via Nazionale, Altedo
 S. Gabriele: Via Vecchia, Baricella
 Polisportiva: Via Marconi, Bentivoglio
 Budrio: Via Zenzalino Nord 22, Budrio
 Parisini: Via Crocetta 30, Calderara di Reno
 G.D: Via Cappellana 2, Castello d'Argile
 Progresso: Via Galliera 113, Castel Maggiore
 Castel S. Pietro: Via Mazzini 83, Castel
 S. Pietro
 Imola: Via Appia 39, Imola
 Santerno: Via Appia 11, Imola

Inserzione pubblicitaria
"Il centauro", maggio-giugno 1958

marche più importanti dal punto di vista produttivo e sportivo (tra le "bolognesi": Ducati, Moto Morini, F.B Mondial, DEMM, MI-VAL) sono presenti con assiduità, le altre compaiono in modo sporadico o sono del tutto assenti, probabilmente per il costo degli spazi pubblicitari e della grafica, affidata ormai a figure e studi professionali. Ma cambiano, soprattutto, i contenuti delle inserzioni: le immagini, la grafica e la parte testuale.

- *Parole come slogan*

La novità più significativa è l'abbandono progressivo degli

Inserzione pubblicitaria
"La moto", dicembre 1955

DKW

DKW

Robustezza

Praticità

DKW

Velocità

DKW

Economia!

DKW
4750 - 47200

schnell - sicher - sparsam

GOMME PIRELLI

OLIO SHELL

Rapp. Gen. per l'Italia:
Rag. BRUNO CAVANI
BOLOGNA - Via Mazzini 174 - Telefono 42.776

slogan in favore di sintetici messaggi in forma di parole, ricorrenti e sempre utilizzate in serie, che richiamano l'attenzione su concetti e qualità propri dei veicoli: velocità, ma anche robustezza, durata, economicità, praticità d'uso, sicurezza, ecc.

- *Il disegno e la fotografia*

Se in passato veniva fatto largo uso dello schizzo e dello

Inserzione pubblicitaria
"La moto", novembre 1957

il muletto

il moderno motocarro prodotto
da una modernissima industria

DUCATI

CARATTERISTICHE

4 tempi Cilindrata 200 cc.	Larghezza massima	mt. 1,260
Passo	Carico utile	Kg. 350
Carreggiata	Velocità massima	Km h. 60
Lunghezza massima	Consumo	lit. 4 per 100 Km.

PISTONI BORGGO CATENE REGINA PNEUMATICI CEAT

di **EXTRA** CARBURANTI LUBRIFICANTI
non c'è che **Esso**

scontorno fotografico, le nuove esigenze della pubblicità, in cui lo spazio viene studiato e razionalmente suddiviso, vedono l'introduzione del disegno grafico ben curato e, in forma crescente, delle fotografie, anche alla luce di una migliore qualità di stampa.

arrivano i marziani !!

ad ammirare la nuova

DUCATI 125 Sport

caratteristiche principali
125 cm³ - 4 tempi - distribuzione con valvole in testa a V, comandate da un albero a camme in testa.
Consumo benzina lit. 2,8 per 100 Km.
Velocità massima 110 Km/h.

Dal 1° Ottobre in vendita in tutto il mondo presso tutti i Concessionari Ducati

PISTONI BORGGO CATENE REGINA PNEUMATICI CEAT

Inserzione pubblicitaria
 "La moto", aprile 1952

IL COMPLEMENTO INDISPENSABILE AI VOSTRI AFFARI

BANCA DI CREDIT

TIPO "N", NORMALE 125 c. c.

Motore a 2 tempi
 Cambio 3 marce
 Velocità media 80 Km/orari
 Consumo medio 1 litro ogni 42 Km

STUDIO CAMDI

MI-VAL

METALMECCANICA
 MI-VALE
 ITALIANA VALTROPPIA

BOLOGNESE MOTORCYCLES OF THE 1950S

In the 1950s, Italy was the protagonist of great economic growth, driven by the mechanical industry with the significant contribution of the motor industry.

The post-war market expands its production range with a large number of models, especially between 48 and 175 cm³, targeting buyers who are reaching an acceptable economic availability. The Bolognese scenario is extremely lively, with 55 brands of finished motorcycles, mostly of small and medium displacements, and the many activities related to components. Only some have or are about to have a modern productive organization; alongside there are very small producers who try their hand at the construction of some specimens and also many companies that, with a small number of employees, produce interesting and good quality motorcycles.

- Verso il futuro

Non solo vittorie, eccellenza tecnica e produttiva: attingendo all'immaginario popolare dell'epoca (risale al 1953 il film *La guerra dei mondi* con i marziani alla conquista della terra), possono essere utili veicoli promozionali an-

che i riferimenti allo spazio e alle presenze extraterrestri, qui benevolmente interessate.

- La pubblicità seriale

Tra le modalità comunicative adottate da alcune case produttrici, di assoluta novità appare l'utilizzo della serialità

Inserzione pubblicitaria
"La moto", ottobre 1955



**CAMPIONE D'ITALIA
1947 1948 1953 1954**



**Mod. «Gran Turismo»
L. 295.000 f.f.**

Nella stagione sportiva 1955
la «MOTO MORINI» ha
vinto LE DUE PIU' SEVE-
RE COMPETIZIONI:

**il III GIRO D'ITALIA
MOTOCICLISTICO**

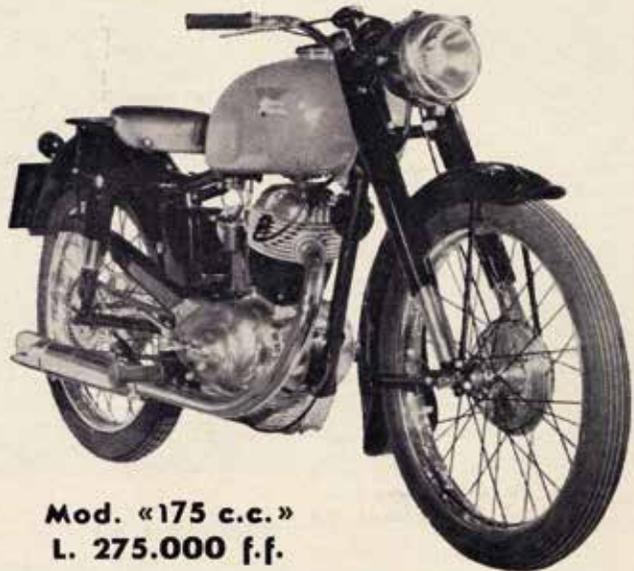
1°) Emilio Mendogni alla
media di Km. 105,635
2°) Fernando Speziali
3°) Giuseppe Mattei

la X Milano Taranto

1°) Mario Preta alla media
di Km. 115,225.

Con queste vittorie la «MO-
TO MORINI» ha afferma-
to le qualità superiori dei
suoi prodotti

Comunica alla Spettabile Clientela che anche per il 1956 i riuscitissimi modelli «175 cc.», «Gran Turismo» e «Settebello», non saranno modificati, e saranno mantenuti invariati i prezzi, senza riduzione alcuna per la stagione invernale.



**Mod. «175 c.c.»
L. 275.000 f.f.**

Olio Mobiloil

Gomme Pirelli

Catene Elios

per le inserzioni pubblicitarie, caratterizzate da una "idea" e una veste comune dal punto di vista grafico e cromatico, ma con contenuti diversi a seconda dei destinatari.
- *Le gare*

Le competizioni, un tempo insostituibile volano per le vendite, ora sono celebrate solo per le vittorie nei Campionati

Italiani e nelle grandi prove di durata, in particolare di Ducati, Moto Morini e F.B Mondial, con qualche eccezione relativa al motocross.

- *Dalla motocicletta all'automobile*

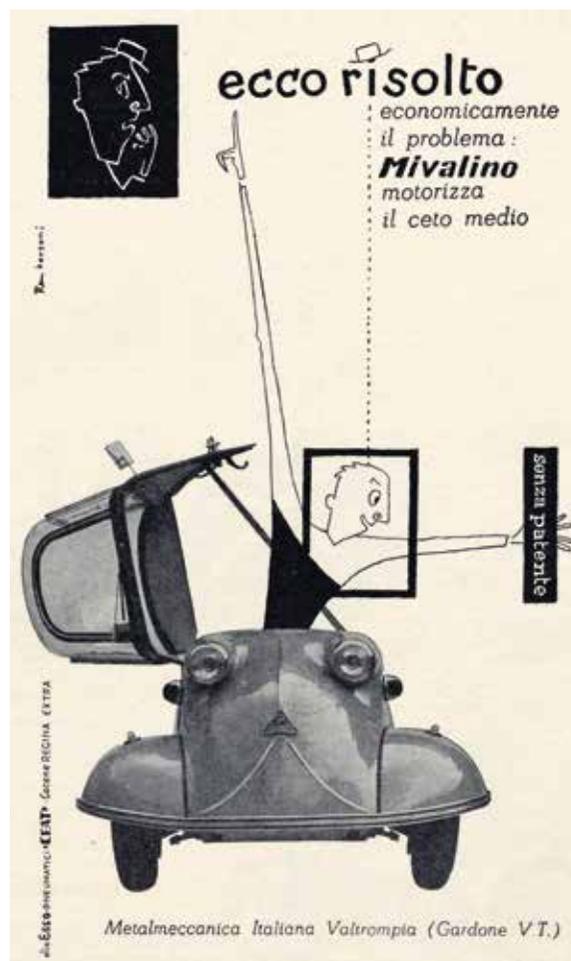
Negli anni Cinquanta si affaccia all'orizzonte lo spettro dell'automobile. La produzione di motociclette, il mezzo di

locomozione delle classi popolari, corre ai ripari, ribadisce la centralità del suo ruolo e torna a rivolgersi alle classi abbienti, in particolare al ceto medio di professionisti e impiegati, anche in versione a tre ruote.

LA LEGISLAZIONE

■ Il motociclismo, negli anni Cinquanta, risponde ancora alle norme del vecchio Codice della Strada emanato nel 1933. Questo definiva motocicli tutti i veicoli a due ruote con motore, non poneva limiti di età per i piloti e non esigeva patente di guida, salvo il caso delle moto in servizio pubblico. Rendeva comunque obbligatorie l'immatricolazione e la targa. Per questi motivi l'industria motociclistica aveva concentrato le attenzioni sulla classe 250, tralasciando la costruzione di motori 175. Nel 1941 vengono autorizzate, per motocicli e moto-carrozze, solo le cilindrata 125, 175, 250 e 500, mentre tornano liberi i mezzi a due ruote con motore di cilindrata non superiore a 100 cm³. La proliferazione di biciclette motorizzate, motoleggere e scooter, che circolano nella più totale anarchia, senza regole, documenti e targhe, spinge a nuovi provvedimenti. Nel 1949 viene imposta la tassa di circolazione sui velocipedi con motore ausiliario e sui motocicli leggeri, mentre nel 1950 vengono definiti "velocipedi con motore ausiliario" quelli non oltre i 50 cm³, obbligando tutti gli altri all'autorizzazione del Circolo Ferroviario con i dati per la tassa di circolazione, all'immatricolazione, all'autorizzazione a circolare con targa. Provvedimenti che tradiscono le difficoltà di mantenere vigente il Codice stradale. Torna ad essere imposto l'obbligo della patente, previo esame alla scuola guida.

Il 30 giugno 1959 viene approvato il Testo Unico del Presi-



Inserzione pubblicitaria
"La moto", aprile 1955

Polizia Municipale di Bologna
in parata sulle M.M. all'uscita dai
Giardini Margherita, inizio anni '50
Giampaolo Tozzi, Archivio
personale



Gita sociale M.M., anni '50
Giampaolo Tozzi, Archivio personale



Stand DKW-Cavani alla Fiera
di Bologna, anni '50
Museo del Patrimonio Industriale,
Archivio fotografico



dente della Repubblica, a cui si aggiunge un regolamento di esecuzione composto da 667 articoli. Le aziende artigiane devono adeguarsi alle nuove norme, scompare il termine “velocipede con motore ausiliario” sostituito da “ciclomotore”, viene dato il permesso di guidare superati i 14 anni di età, le autostrade sono vietate ai veicoli con una cilindrata inferiore a 150 cm³, mentre i programmi per le scuole guida dedicano attenzione alle regole del traffico e alla segnaletica. Il nuovo Codice della Strada resterà in vigore sino al 1992.

LE ESPOSIZIONI

■ Al di fuori delle grandi competizioni agonistiche, dove le marche nazionali più importanti danno sfoggio dello sviluppo tecnologico raggiunto dai loro modelli di punta, assumono una crescente importanza le manifestazioni fieristiche, in grado di attirare un grandissimo numero di espositori e di appassionati delle due ruote. Si svolgono nelle principali città europee, ad Amsterdam, Bruxelles, Francoforte, Ginevra, Londra, Parigi e Stoccolma, dove le case costruttrici italiane presentavano al pubblico straniero le proprie originali creazioni. Anche in Italia vi sono città che ospitano padiglioni motoristici: Bari, nell’ambito della Fiera del Levante, Bergamo, Bologna, Reggio Emilia e Udine. Si tratta, però, di eventi minori poiché i grandi appuntamenti fieristici della mo-

toristica italiana si svolgono a Torino e, soprattutto, a Milano. L’Esposizione Internazionale del Ciclo Motociclo e Accessori di Milano, la cui prima edizione risale al 1914, si svolge – e continua a svolgersi tutt’ora – nella stagione autunnale, solitamente tra la fine del mese di novembre e l’inizio di dicembre, saltuariamente in gennaio. Qui le principali case costruttrici italiane e straniere presentano le novità che saranno messe sul mercato l’anno successivo.

Nei padiglioni del Palazzo della Meccanica, che la ospita negli anni Cinquanta, i visitatori hanno modo di scoprire anche le realtà minori che affrontano le spese di partecipazione per farsi conoscere e trovare un impulso alla loro attività, spesso caratterizzata da difficoltà economiche e alterne fortune. Tutti gli espositori, grandi e piccoli, e i loro prodotti, trovano spazio in una “Guida Ufficiale” pubblicata a cura del Comitato organizzatore.

Il Salone di Torino si svolge invece, a partire dal 1926, nel mese di marzo, aprendo così la stagione motociclistica primaverile. Questa collocazione temporale permette agli appassionati di osservare i motocicli nella loro versione definitiva, spesso con modifiche e migliorie apportate nel periodo successivo alla chiusura della Mostra di Milano. Inoltre, non di rado, essendo stati già esposti in precedenza, presentano un prezzo d’acquisto minore che ne facilita la vendita.



Moto COMET 175 alla
XXX Esposizione di Milano,
1952

Archivio famiglia Martinelli-Drusiani

55 case costruttrici negli anni '50

A.C.S.A.

Costituita nel 1941 come Accessori per Cicli Società Anonima, ed oggetto di successive varianti circa le responsabilità amministrative, l'azienda costruisce telai Veltro adatti a micromotori di vario tipo (Mosquito, Cucciolo, CAB e simili). Ad essi si aggiungeranno, nel 1952, i Veltro 350 Parilla. Gli stessi modelli Veltro sono disponibili anche col marchio Gordio, con motori fino a 125 cm³. Sono in listino anche motobiciclette complete. Specialità della ditta sono i telai Master's in lamiera stampata, per motori con trasmissione a rullo di aderenza, insieme con le forcelle a parallelogramma od a biscottini inferiori. Nel primo dopoguerra sviluppa l'attività commerciale assumendo le rappresentanze di Parilla, MAS, BSA, NSU, Sachs, ma con scarsi risultati e chiude definitivamente nel 1955.

Albertazzi

Prima della guerra Luigi Albertazzi si fa onore come pilota nelle specialità turismo, velocità, cross-country, regolarità, motoalpinismo, spesso alla guida di Rudge e Moto Guzzi. Nel 1945 dispone di un'officina per cicli e moto in Via Savenella, continuando l'attività sportiva, con ottimi piazzamenti anche nel motocross, ad Imola del 1948. Come tecnico si deve ad Albertazzi la realizzazione di numerosi telai elastici per i micromotori Alpino, di cui era rappresentante. Verso il 1950 trasferisce l'Azienda in Via degli Angeli e nello stesso anno vince su Triumph 350 a Gavirate ed a Imola, ottenendo il Trofeo Nazionale Motocross. Ridotto poi l'agonismo, seguita a trattare i prodotti Alpino, anche in versione motoleggera e, nel 1960, prende la gestione di un laboratorio per brunitura e zincatura in Via L. Valeriani.

Baldi

Soltanto una fotografia dimostra l'esistenza di questo ciclomotore, nel decennio Cinquanta. Probabilmente è opera di un'officina Baldi con sede in Viale Guidotti, fuori Porta Sant'Isaia, che ha dedicato molta attenzione al telaio,

di tipo in tubi d'acciaio a doppia culla continua. Il motore assomiglia al modello F.B.M., con cambio in blocco e pedaliera incorporata. Tutto l'insieme sembra un prototipo artigianale, mai costruito in serie.

BERNEG

Subito dopo la guerra Paride Bernardi effettua riparazioni elettromeccaniche in Via Santa Caterina 59, poi si trasferisce nel 1952 in Via Porrettana 146 dove esercita il mestiere del battiferro. Nello stesso anno Bruno Negroni, col fratello Enzo, apre un'officina in Via Andrea Costa 125/3, che nel 1954 diventa "officina meccanica di precisione e costruzione di motocicli", lavorando e completando per la D.B.D. i componenti grezzi provenienti dalla fonderia o dalla forgiatura.

L'attività congiunta delle due ditte come BERNEG inizia a metà degli anni Cinquanta per partecipare, con una produzione di alto livello tecnico, alla grande domanda del mercato motociclistico. Il progetto viene affidato a Corrado Menini, perito industriale già in forza alla Ducati, Bernardi fornisce i telai, i serbatoi, i parafanghi, Negroni si occupa delle parti motore, con relativo assemblaggio. Ad altri pezzi essenziali provvede l'indotto bolognese, nel migliore dei modi.

Sede operativa BERNEG è dapprima l'officina Negroni, ma poco tempo dopo è un ampio fabbricato a Casalecchio di Reno, in Via Porrettana 20/2.

La nuova moto bicilindrica 160 chiamata Iridea viene presentata alla Fiera Campionaria di Milano, nell'aprile 1955, poi, in versione definitiva nel novembre successivo, sempre a Milano, alla XXXIII Mostra del Ciclo e Motociclo insieme ad una 175, la Fario, la cui struttura è molto simile a quella dell'Iridea, ma con qualche numero diverso.

La Fario Sport è ben dotata quanto a potenza e velocità, ma non è in grado di affrontare le gare di Formula 2. A tale scopo, su richiesta di qualche pilota privato, la ditta ha forse elaborato degli esemplari di superiori prestazioni. Va a questo proposito ricordato il 16° posto in Classifica Generale (su 175 macchine Sport) guadagnato da Rubatto nel Motogiro 1957.

L'impegno BERNEG in campo motociclistico si conclude verso il 1961, avendo costruito circa 300 Iridea e 500 Fario. Negrini riprende a svolgere lavori di precisione meccanica, Bernardi si impegna negli anni successivi con un forte programma a base di telai, forcelle, parafanghi ed accessori per ciclomotori e scooter, dando poi vita, nel 1973, alla Società Bernardi Mozzi Motor.

B.M.

Nato a Granarolo Emilia, nel 1903, Marino Bonvicini, conclusa la carriera di corridore ciclista, resta in questo ambiente allestendo un'officina da meccanico. Terminata la guerra, intensifica il lavoro di riparazione e vendita pezzi di ricambio con la costruzione di telai e bici complete, trasferendosi in Via S. Vitale (poi Via Massarenti) alla fine del 1947. Cogliendo l'occasione del nascente mercato ciclomotoristico, produce un telaio in tubi adatto per vari micromotori a rullo o a catena, con forcella anteriore. Nel 1950 realizza una motoleggera Tipo Turismo, con motore 125 monocilindrico. La seguono ben presto seguiti i Tipi

Foglio pubblicitario A.C.S.A.

Enrico Ruffini, Archivio personale



Sport e Gran Sport, quindi anche un Turismo con motore Jlo 175. Dopo il 1953 la B.M., abbandonato il settore biciclette, si dedica esclusivamente alla produzione motociclistica, proponendo in particolare delle motoleggere che utilizzano, via via, negli anni e nei decenni successivi, motori O.M.A., NSU (Fox, Quickly), Franco Morini, Minarelli. L'attività è continuata, con varie ragioni sociali, fino al 1989, anno del suo fallimento.

Casa del ciclo - Eredi Fini

"Eredi Fini" fa riferimento ai coniugi Angelo Fini ed Enrica Mazzetti, che nel 1940 avevano fondato la ditta. Alla loro morte, nel 1956, dei tre figli, Anna Maria, assieme al marito Bruno Ballanti, continua l'attività con la rappresentanza della marca Atala, la costruzione di biciclette e selle, oltre alla vendita di accessori e ricambi per ciclomotori, ma soprattutto di telai con speciali sospensioni elastiche in cui compare lo stemma Fini oppure Ballant, in omaggio al marito.

Dai telai ai ciclomotori completi il passo è breve e verso il 1957 la Casa Del Ciclo può allestire modelli da turismo e sport con motori F.B. Minarelli. Nel 1959 i fratelli Arnaldo e Laura Fini cedono le proprie quote sociali ad Anna Maria, per cui la ditta prende il nome di Casa del Ciclo e Sport, di Fini Anna Maria e Ballanti Bruno, mantenendosi attiva nel settore ciclo-motoristico fino al 1977.

Cavallino

Un motocarrello economico con questa denominazione viene costruito nel 1953 dalla Ditta Savi Ferdinando & C. con officina in Via Saffi 69. Dotato di un motore monocilindrico a 2 tempi, il Cavallino ha scarso esito commerciale e scompare presto dai programmi della ditta.

Cimatti

Le prime notizie della ditta risalgono al 1937, quando Gemma Parrini, nata ad Ospedaletti (Imperia) nel 1917, apre a Bologna, in Via Lame, un negozio per riparare e costruire biciclette, coadiuvata dal marito Marco Cimatti, classe 1912, ex corridore bolognese Medaglia d'Oro nell'inse-



Berneg Fazio Mio
Indirizzo - 4 tempi.
4 marce, 175 cc.

SUBAGENZIE

TARVISIO
GIBIN OMBERTO
GEMONA
BURRA TEODORO
PORDENONE
FOLGHELLO CHIARO
PALMANOVA
DURILI CARLO
CODROIPO
BORTOLOTTI GIOV.
CARNIA
DEL SON PIERO
BUAIA
URELLA GIOVANNI
SPLIMBERGO
PITTARO GEDONE
SACILE
GARGAN PIETRO
CERVIGNANO
DOMTA FAUSTO

CASALECCHIO DI RENO
BOLOGNA
Via Porrettana N. 20.
ARMARE: TEL. N. 32-849
STABIL.: TEL. N. 32-848

Concessionaria per Udine e Gorizia
DITTA GUIDO D'ORAZIO
UDINE - Piazzale D'Annunzio n. 11 - Tel. 7298

guimento su pista alle Olimpiadi di Los Angeles del 1932. Già ben avviata alla vigilia della guerra, la ditta ricomincia l'attività nel 1945 con un negozio-officina in Via Lame ed una rivendita di biciclette, articoli sportivi, radio e cucine in Via U. Bassi. Abbandonate le bici, negli anni successivi la Cimatti decide di dedicarsi al settore moto, impiegando motori Bauer 250, DEMM 125, F.B.M. 160 a 2 tempi e 175 a 4 tempi. Viene proposto anche un ciclomotore con H.M.W. 50 ed un piccolo motocarro con H.M.W. o Cimatti. Nel 1956 l'officina di produzione viene trasferita a Pioppe di Salvaro, nel Comune di Grizzana Morandi. Nei decenni



B.M. 75 Turismo, 1950
Museo del Patrimonio Industriale,
Archivio fotografico

Inserzione pubblicitaria
"Motori", settembre-ottobre 1957

successivi la Cimatti diversifica la produzione con un'ampia gamma di ciclomotori, motoleggere e scooter.

C.M

La guerra assesta duri colpi alla C.M, ma la ricostruzione e la ripresa sono immediate. Nel 1949 cambia la gestione societaria, Franco Cavedagni ha raggiunto la maggiore età e affianca la madre Irma che ha gestito la ditta dopo la morte del marito e fondatore, Mario Cavedagni.

Cambia anche l'indirizzo produttivo, a favore dei modelli a 2 tempi, moderni e bene accetti, di cilindrata 125 e 250. Alla 125, che ottiene buoni successi, viene aggiunta nel 1952 una 160 disponibile nelle versioni Turismo, Sport e Gran Sport, poi ancora nel 1954 una 175 denominata 12 Ore nei tipi Turismo e Gran Sport. Nel 1954 viene proposto il Francolino 175, Turismo e Sport, con distribuzione ad albero a camme in testa. Dotati entrambi di una fine meccanica, sono ben accolti, ma le successive difficoltà della Casa ne pregiudicano il successo commerciale, invano tentato con altri prodotti. È il caso dei ciclomotori Diavoleto con motore Grillo 49 e Trottolino con motore F.B.M. P 2, oppure di un fantomatico scooter 150. Sono allestiti anche degli efficienti veicoli a tre ruote, come il mototriciclo 49, il furgoncino 48, il Muletto 160 e soprattutto il motocarro 175 a 4 tempi.

La C.M aggiorna i cataloghi e registra un graduale incremento delle vendite fino al 1955. Nella seconda metà del decennio l'impiego utilitario della moto cede spazio a quello dell'automobile, divenuta accessibile nel prezzo per larghi strati della popolazione. Ne soffre gravemente la C.M, che per le sue macchine adotta spesso motori veloci, ciclistica speciale, finiture impeccabili. Viene quindi concessa l'applicazione del marchio sui ciclomotori costruiti dalla ditta vignolese Negrini ed equipaggiati con motori C.M, ma di progetto estraneo. Per la Ditta di via Aglebert risulta inutile qualsiasi tentativo di risanare il bilancio, nel 1958 è imposta l'amministrazione controllata, seguita dal fallimento nel 1959.

COMET-B.D.B. Brevetti Drusiani Bologna

Alfonso Drusiani è il celebre tecnico che, nell'officina di Via

Milazzo 32 dove ha continuato l'attività del padre Oreste, ha progettato e costruito per i fratelli Carlo e Giuseppe Boselli le straordinarie F.B Mondial 125 vincitrici di Campionati Mondiali (1949, 1950, 1951), di quello Italiano (1952) e di tante competizioni in Italia e all'estero.

Nel 1951, non trovando l'accordo con i Boselli per la realizzazione di un motore turistico di alte prestazioni, Drusiani decide di agire per conto proprio e con l'aiuto di Marcello Laurenti realizza un prototipo 160 bicilindrico a 4 tempi monoalbero, la cui versione definitiva viene presentata, con il marchio COMET, al XXX Salone di Milano del 1952. Nel Gennaio 1953 costituisce la B.D.B. (Brevetti Drusiani Bologna), della quale è titolare con la sorella Giannina, trovando sede in Via Andrea Costa 125/3, nel capannone della ditta Enzo e Bruno Negrini, dove si eseguono lavori meccanici di precisione. Al primo piano va Drusiani con pochi operai (prima 2, poi 6-7) ed un fattorino, con qualche macchina utensile ed un banco prova. Al piano terra restano i Negrini, con tutto ciò che occorre per costruire motori. La ditta Mario Michelini, che ha sede in Via Andrea da Faenza 12, specializzata sia nello stampaggio di lamiere e profilati sia nella costruzione di telai e sospensioni, è in grado di fornire i componenti per completare le nuove moto di Drusiani.

I commenti del pubblico e della stampa all'esordio ufficiale della COMET 175 sono quasi entusiastici, tanta è la stima che riscuote il suo ideatore come tecnico motorista. Sembra promettere bene anche l'aspetto commerciale, che si avvale di ben 16 concessionari esperti e qualificati. Ben presto giungono però delle lamentele da parte dei clienti per guai meccanici di varia origine, la campagna vendite fallisce e mette Drusiani in difficoltà. Ma non si perde d'animo e l'anno dopo, nel 1954, allestisce un'officina meglio attrezzata in Via Stalingrado 76 dove realizza una bicilindrica 250, le 175 Turismo, Sport e Super Sport con notevoli migliorie, la 175 monoalbero ad ingranaggi adatta per le gare Sport di III Categoria, il modello sperimentale 250 con la distribuzione a pistoncini in luogo delle valvole. Riesce anche a progettare e costruire per la milanese Bianchi una 125 monoalbero a treno di ingranaggi.

L'eccezionale valore tecnico di tali macchine non risolveva



C.M 160 Gran Sport, 1954
Enrico Ruffini, Archivio personale



però le vendite, nonostante un tentativo di ribasso dei prezzi. Alfonso Drusiani e la sorella Giannina sciolgono quindi la loro Società nel febbraio 1956, in attesa della sentenza fallimentare che sopraggiunge nel mese di maggio.

Cremonini

L'azienda viene fondata a San Giovanni in Persiceto da Augusto Cremonini, che già nel 1904 costruisce e vende biciclette con telai di sua produzione. In seguito, i figli Alfiero e Bruno sviluppano l'attività con una ventina di operai al lavoro nei tre reparti di saldatura, verniciatura e montaggio finale. Nonostante i gravi danni prodotti dalla guerra, una tenace volontà di ripresa li porta a riorganizzare la produzione, non solo per il settore biciclette comuni, ma anche per quello delle bici motorizzate. Lo stemma "Cremonini", fa quindi la sua comparsa dal 1949 al 1952 su molte bici con telaio e forcella elastica della Casa e motore di varie marche, come Garelli Mosquito 38 e 38B, Ducati Cucciolo, Industria Torinese e Meccanica ITCM.

D.B.

Motoleggera tipo Sport con motore Sachs 4 tempi, databile 1955-'56. Anche in questo caso la sua realizzazione è comprovata da un'immagine fotografica.

DEMM

Con questo nome Giacomo Daldi e Luigi Matteucci costituiscono a Porretta, nel 1927, una società per lavori meccanici di precisione, che continua un analogo esercizio aperto a Milano fin dal 1919. La DEMM ben presto si afferma, specie nel settore ingranaggeria, e negli anni 1938-'40 inserisce tra i suoi prodotti un motocarro SACMERA con motore Morini di 608 cm³, senza però a riuscire a fabbricarlo in serie.

Nel dopoguerra si dedica alla produzione di motori, scegliendo cilindrata minori, per unità destinate ai tanti costruttori di telai, ma anche da utilizzare in proprio. La

colonna portante della produzione DEMM è un motore a 2 tempi di 49,2 cm³, in listino dal 1953 al 1955. Nell'Esposizione di Milano 1954 vengono presentate una motoleggera 125 e una 175 4 tempi, entrambe nelle versioni Normale, Turismo e Gran Turismo, e il motocarro 175 "Dovunque". Al 1956 risale la prima versione del ciclomotore Dick-Dick 49, con il telaio in lamiera stampata. La serie Dick-Dick con motore DEMM riscuote grande successo nelle versioni Turismo, Sport, Lusso, Special; verso il 1957 arrivano Velodick e Velomatic, con frizione automatica. Seguono i tipi Ciclocarro, Bimatic, Velodemm monomarcia.

Sempre nelle cilindrata minori vanno ricordati i motori a 4 tempi di 53 cm³ montati sui tipi Turismo e Sport dal 1957 al 1963, disponibili anche in versione a 2 tempi. La cilindrata 75 riguarda solo i motori a 2 tempi, sui tipi Turismo, Sport e Ricksciò, a partire dal 1957.

Oltre che per gli apetti commerciali, la Fr.lli Daldi e Matteucci si distingue anche in ambito sportivo, nelle gare in circuito e su strada, ma con importanti successi soprattutto nel Campionato Italiano della montagna.

Gli eccellenti metodi industriali garantiscono nel corso dei decenni all'azienda il successo nell'attività motoristica con una continua, forse eccessiva, differenziazione di modelli e loro varianti.

La produzione si riduce all'inizio degli anni Ottanta, per poi cessare verso il 1988.

De Togni Albino

Erede di una bella tradizione artigiana che ha visto anche la produzione di moto con motore DKW, Albino De Togni si distingue per i suoi tricicli studiati in base al carico e alla portata del telaio snodato. Gli allestimenti variano a seconda dell'uso: piccole consegne, commercio ambulante, trasporto di materiali vari, anche con cassonetti ribaltabili. La ditta Albino De Togni & Figlio, con officina in Via Ferrarese 7 (già Via Galliera), monta sui suoi mezzi gli Alpino della Motobici Stradella, dapprima il 48 S, poi il 60 ST, entrambi a 3 marce,



Inserzione pubblicitaria

"Motor scooter", dicembre-gennaio 1953

Foglio pubblicitario

Collezione Ettore Trentadue e Mariella Vicentini

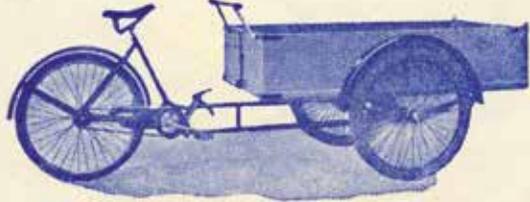
A. DE TOGNI
e Figli
BOLOGNA



V. FERRARESE, 7
*
Telef. 56354

Fabbrica specializzata nella costruzione di furgoncini a pedale, con motore e biciclette porta pacchi

MOTOFURGONCINI con motore Sachs 48-98-125-150-175, con casse per tutti i servizi e di qualsiasi misura.

BOCCA TIPOGRAFICA SALESIANA-BOLOGNA

in posizione laterale o centrale, con una sola ruota motrice e piano di carico anteriore frenante. Il funzionamento è accettabile, ma scomodo per chi guida e non privo di difetti per la frenata ed il raffreddamento del motore.

Meglio quindi la soluzione con guida anteriore e piano di carico posteriore, su due ruote senza differenziale, con motore Sachs 98 a 2 tempi, ma si provano anche i Sachs 48, 125 e 175.

I prodotti De Togni seguono l'evoluzione tecnica della motocicletta e migliorano nei particolari costruttivi e nelle dotazioni: comfort e ripari per il guidatore, avviamento a pedale, ruote a disco, freni in lega leggera, pneumatici in larga sezione, cassoni metallici fissi o ribaltabili, forcelle elastiche in lamiera stampata, impianti elettrici a norma di Codice.

La fase di massima attività corrisponde all'inizio del decennio Cinquanta, quando Albino e il figlio Pietro adottano il motore NSU Fox 125 a 2 tempi per i telai in tubi d'acciaio, con ruote a raggi o a disco. La concorrenza delle tante Case italiane impegnate nel loro settore è tale da costringere in seguito la De Togni ad una attività di assistenza, riparazioni e ricambi, fino alla chiusura nel 1967.

De Togni Luigi

Fratello di Albino, anche Luigi De Togni è animato dalla stessa passione per la meccanica che però interpreta diversamente, attento all'uso pratico ed alle esigenze del mercato. Fin dagli anni Trenta, nel suo negozio-officina situato in Via Imerio 19, costruisce biciclette, ma la guerra mette in crisi questa attività per la mancanza di materiali. Tornata la pace, riprende e amplia la produzione ciclistica, con due aiutanti. Non si limita ai telai, ma accetta anche ordini per verniciatura, cromatura, vulcanizzazione pneumatici, riparazioni. Ottiene anche la rappresentanza della Legnano e partecipa al fenomenale successo dei micromo-

tori, equipaggiando nel 1949 con un Mosquito 38 un suo telaio in tubi d'acciaio con doppia trave centrale, forcelle a parallelogramma, sospensione posteriore a forcellone oscillante.

Probabilmente agli inizi degli anni Cinquanta progetta e costruisce un esemplare unico di vetturetta a 3 ruote con motore Sunbeam 500, denominata Lisetta. L'attività di Luigi De Togni si protrae fino al 1966.

DKW-Cavani

Finita la guerra, la Cortina di Ferro divide le due Germanie e le motoleggere fatte a Zschopau, in Sassonia, vengono escluse dal mercato dell'Europa dell'Ovest. Nella Repubblica Federale Tedesca, dove risiedono gli ex dirigenti della DKW originale ed altri imprenditori, si tenta di ridar vita al gruppo DKW-Auto Union ma il progetto viene osteggiato, soprattutto dalle autorità inglesi, fino al 1949 quando una nuova Auto Union GmbH (società a responsabilità limitata) inizia ad operare con solo due articoli, la motoleggera 125 RT ed il furgoncino F89L. La produzione passa da Ingolstadt a Düsseldorf e le vendite crescono rapidamente.

Cavani sino al 1943 mantiene attivo il settore commerciale, privato per legge della facoltà di vendere moto per uso civile, ma autorizzato per i ricambi e l'assistenza. Subisce furti e angherie, infine i danni causati dal bombardamento del 12 ottobre 1944 lo costringono alla chiusura. Può riattivarsi alla meno peggio dopo il 20 luglio 1945, ma solo per la parte ciclistica delle moto, ricorrendo alle officine locali, non disponendo delle necessarie componenti DKW-Auto Union AG, azienda da considerarsi scomparsa.

La ditta Cavani, che ha sede in Via Mazzini 174, si avvantaggia della vicinanza della OMA, che realizza macchine rettificatrici, dentatrici e motori completi, e della Amadori, che non ha eguali per la costruzione in lega leggera di

cerchi, mozzi, freni adatti a qualsiasi tipo di motoveicolo. Cavani, che nel 1949 progetta e brevetta una sospensione posteriore a forcellone oscillante, applica al telaio made in Bologna il motore DKW 125 RT prodotto dalla nuova Auto Union GmbH, che non ostacola l'iniziativa, rinnovandogli la concessione di rappresentanza. In tal modo Cavani può vendere sia le moto, diciamo, ibride, sia le moto del tutto originali costruite a Ingolstadt o a Düsseldorf.

L'anno 1949 ha un singolare valore storico: viene ufficialmente costituita l'Auto Union GmbH e nel contempo vengono presentate sia la RT 125 W costruita in Germania, sia la RT 125 W costruita a Bologna. A questo tipo base, o Turismo, Cavani dà subito seguito con altre versioni: W Gran Turismo; W Sport, nel 1952, utilizzata con successo anche in gare di fondo e di regolarità; Lusso I serie, in vendita dal 1952 al '56, vincitrice con la squadra corse DKW della 6 Giorni Internazionale di Bad Aussee 1952; Sport I serie prodotta nel 1954-'55; Sport II serie nel 1956; Lusso II serie nel 1957.

Ad inizio 1957, firmato l'atto di cessione a favore del nipote Livio Biagini che da tempo lo coadiuva, la ditta Bruno Cavani cessa ogni attività. Si ignorano i motivi della grave decisione.

Ducati

La SSR (Società Scientifica Radio-brevetti) dei fratelli Ducati, fondata nel 1924, nell'immediato dopoguerra individua nei motori ultra economici il settore in grado di trainare la ripresa.

Su licenza della torinese SIATA inizia quindi la costruzione del micromotore Cucciolo, di cui rileva nel 1948 i diritti per produrlo in proprio ed in esclusiva. Ha un grande successo di vendite, per la sua efficienza e i bassi consumi, e viene proposto, in varie versioni, fino al 1957. Risale al 1949 la motoleggera Ducati 60, così maneggevole da essere pubblicizzata anche per il pubblico femminile; segue l'anno successivo una versione 65 sportiva.

Alla ricerca di nuove fasce di mercato, Ducati propone nel 1952 il Cruiser, uno scooter curato nel design da Ghia, con interessanti ed innovative caratteristiche tecniche, ma che non riscuote interesse.

Nel maggio 1954, pochi mesi prima del passaggio alla gestione statale come Ducati Meccanica, viene assunto l'ingegnere Fabio Taglioni, che con la sua eccezionale competenza tecnica è destinato a fare la fortuna della casa di Borgo Panigale. Appronta subito nel 1955 la Gran Sport 100 "Marianna" e l'anno successivo la versione 125. Instancabile, sempre in ambito sportivo propone nel 1956 le Grand Prix 125 Desmo, la prima moto con questo dispositivo, e 125 bialbero, nel 1957 la 175 F3. Sono anni di grandi affermazioni per la Ducati, nelle gare di durata Milano-Taranto e Motogiro d'Italia e nei grandi circuiti italiani ed esteri, dal Gran Premio delle Nazioni a Monza al Tourist Trophy sull'isola di Man in Gran Bretagna.

Accanto alle moto da competizione, ed anche grazie ad esse, nascono versioni per il mercato, come nel caso della 175 monoalbero presentata nelle versioni Turismo, Sport e Super Sport al Salone di Milano 1956. Con una 175 T Giorgio Monetti e Leopoldo Tartarini portano a termine il loro incredibile giro del mondo.

Alla fine del decennio il mercato mostra segni di stanchezza, i costi impongono alla Ducati di limitare l'attività sportiva a favore del comparto stradale che produce nel 1959 la splendida Elite 200.

1949 - N. 11 - 25 APRILE 1949 - Spett. in ab. postale - Gruppo 7 Lire 100

la moto

Le motociclette alla Fiera di Milano

Un prodotto di classe
per il motociclista esigente



S. p. A. Officine Meccaniche FRATELLI DALDI & MATTEUCCI - Viale Tunisia N. 24 - MILANO

75

CC.

Inserzione pubblicitaria
"La moto", aprile 1960



DUCATI

Cruiser



Motore a 4 tempi - monocilindrico orizzontale - Cilindrata cm³ 175.

Cambio automatico e progressivo del tipo a convertitore idraulico a doppio stadio turbina.

Avviamento elettrico - Carrozzeria a struttura portante con carenatura integrale.

Ruote con pneumatico 3,50/10 montate su cerchio a canale 2,45/10. - Botta di scorta sistemata internamente alla carrozzeria.

Impianto elettrico con batteria a 6 Volt, 30 Ah.

Consumo - 3.1 lt. per 100 Km. - Peso a vuoto Kg. 138. Velocità massima oltre 80 Km./h.

Inserzione pubblicitaria
XXIX Esposizione Internazionale
del Ciclo e del Motociclo.
Guida Ufficiale, 1952

Foglio pubblicitario
Enrico Ruffini, Archivio personale



Falchetto

Non si hanno notizie della moto con questo marchio, dotata di un motore 125 (o forse 160) monocilindrico a 2 tempi, che conosciamo da un'unica fotografia, dalla quale si possono comunque distinguere alcuni particolari tipici della produzione degli anni 1954-'56.

F.B.M.

Vittorio Minarelli, dopo un lungo servizio militare nella seconda metà degli anni Venti, si distingue per la bravura come meccanico nella preparazione delle auto da corsa, ma anche come seconda guida o pilota. Lavora quindi alla Ford Italia, fuori Porta S. Felice, dal 1936 al 1939, dove diventa capo-officina, quindi alla G.D fino al 1943. Dopo il difficile dopoguerra, nel 1951 fonda la "F.B.M.", Fabbrica Bolognese Motocicli, con Franco Morini, giovane di età ma non di esperienza, avendo lavorato come disegnatore alla Ducati e alla Moto Morini con lo zio Alfonso. In un'officina in Via Saffi 37, iniziano un'attività per conto terzi, come la ditta milanese di Aldo Guazzoni.

Nel 1952 la F.B.M. presenta con propria marca l'originalissimo Gabbiano, con motore 125 cm³ e cambio a 3 marce, che ottiene una risposta favorevole dal mercato. Al Gabbiano fanno seguito, nel 1953, il motocarro leggero Gabbiancar ed il Vampir con motore di 200 cm³ a 4 tempi. Nello stesso anno la ditta partecipa con il Gabbiano a diverse manifestazioni sportive e si aggiudica con il dipendente e pilota Arturo Venturi ben 24 prove di regolarità. Gli ordini aumentano, per cui la F.B.M. si trasferisce nel 1954 in Via Ghisiliera 15, dove nasce il Pettiroso, un motore di 48 cm³ a 2 tempi destinato ad avere una fortunata discendenza. Nel 1956 la gamma aziendale diventa più ricca, tanto da rendere necessario l'allestimento di un nuovo stabilimento in Via Battindarno 224/16, ma i dissidi tra Minarelli e Morini portano, verso la fine dell'anno, a separare l'attività e all'inevitabile costituzione di due aziende distinte ed autonome, la F.B. Minarelli e la Franco Morini Motori, che per qualche tempo coabitano nel medesimo stabile (ma Morini

si trasferisce ben presto in Via Triumvirato), seguitando a costruire motori con minime varianti.

F.B Mondial

Interrotta dagli eventi bellici, la lunga collaborazione tra la F.B dei fratelli Boselli e l'officina bolognese Drusiani di Via Milazzo, ora gestita direttamente dalla ditta di Milano, continua nel dopoguerra. Ad Alfonso Drusiani, ormai dipendente, Giuseppe Boselli commissiona una 125 a 4 tempi che fa il suo esordio sportivo nel 1948 e negli anni successivi non ha rivali in tutti i circuiti: è Campione del Mondo nel 1949, 1950, 1951 e Campione d'Italia nel 1952.

Sull'onda del successo sportivo si modella anche una produzione turistica, con una 125 a fine 1949, cui seguono nel 1951 una 200 a 4 tempi e, nel 1952, una 125 a 2 tempi, assieme ad una 160 pure a 2 tempi e lo scooter Sogno con la stessa cilindrata. Il listino 1954 comprende le 125 a 4 tempi Gran Sport e Competizione, i tipi a 2 tempi (con motori F.B.M.) Sogno, Turismo e Sport Lusso, i tipi 200 a 4 tempi Turismo, Lusso e Sport Lusso. Anche per la produzione turistica la Mondial fa ricorso ad officine bolognesi per i gruppi motore-cambio (F.B.M., Mario Michelin, Amedeo Rocca) e componenti varie.

Tornando alle competizioni, nel 1954 è pronta una nuova 175 bialbero che porta l'anno seguente alla conquista del Campionato Italiano Seniores. La 125, rielaborata e maggiorata a 175, può addirittura competere tra le 250. Invece non ha seguito una 250 bicilindrica datata 1956. Le "stradali" di quegli anni si chiamano 125 Champion a 4 tempi, Constellation 200, Sogno 160 a 2 tempi, Metropoli 160 a 2 tempi, Turismo e Sport 175 monoalbero, ciclomotore Mondialino 48 a 2 tempi.

Con il 1957 termina il periodo aureo della Casa, che si aggiudica il Campionato Mondiale Marche per le classi 125 e 250, assieme al Campionato Mondiale Costruttori. Giunta all'apice della sua parabola, la Mondial rinuncia ufficialmente alle corse, anche se dispone di una 125 desmodromica a 4 alberi in testa. Per il mercato il 1958 porta alcune novità ed alcuni rifacimenti: Mondialino 48, 125 a 4 tempi Turismo e Lusso, 175 a 4 tempi Sprint e Super Turismo, 175 monoalbero TV Sport e Super Sport, 200 a 4 tempi Confort. Nel 1959, trentennale della Ditta, viene presentata la cosiddetta "Serie Oro", che comprende ben 7 modelli: i 2 tempi 70 e 75 Scugnizzo, i 4 tempi 98, 125, 175, 200, i ciclomotori Turismo e Lady.

F.M.B.-Telaimotor

Il marchio di fabbrica (a volte con la variante M.F.B.) riprende le iniziali dei titolari, Umberto Fantini e Athos Busi. Fantini, nato a Milano nel 1921, dopo aver preso residenza a Bologna si occupa della costruzione di telai per cicli e moto, come pure di accessori elettrici. Busi è quel medesimo che fin dal 1946 ha lavorato nel suo negozio-officina di Via Fossolo 38 per costruire le moto Nettunia, con buon esito, ma anche con grave indebitamento e fallimento nel 1953. Meglio dotato sotto l'aspetto finanziario, Fantini nel marzo 1959 iscrive alla Camera di Commercio di Bologna la ditta Telaimotor di Fantini Umberto SAS per la fabbricazione ed il commercio di motocicli, micromotori, telai, ricambi ed accessori, parti meccaniche applicate all'elettronica. Il socio Busi mette a disposizione la sede di Via Fossolo. Il capitale iniziale consente un'adeguata attrezzatura d'officina, e il lavoro inizia ancor prima della

necessaria registrazione, tanto che al XXXVII Salone di Milano, nel novembre 1959, i due artigiani sono già in grado di esporre i primi prodotti finiti, una motoleggera 125, una ultraleggera 75, i ciclomotori tipo Donna e Sport. Le contemporanee indagini della Camera del Lavoro definiscono "moderni" gli impianti utilizzati per costruire circa 800 pezzi in 9 mesi.

L'attività industriale della F.M.B. costituisce un esempio di saggia amministrazione, consapevole dei propri limiti ma attenta al progresso tecnico e agli orientamenti del mercato. Ad una prima gamma di successo, con modelli Lusso, Sport, Supersport, succede una seconda generazione negli anni Sessanta, con nuovi tipi destinati anche all'esportazione, ed i Go-cart, con motori Minarelli e Bultaco. Dopo l'uscita di Busi, nel 1966, la ditta produce telai per conto terzi; la cessazione avviene nel 1983.

Grillo

I fratelli Guglielmo e Stefano Marzocchi, tecnici alle dipendenze della SSR Ducati, sono tra le maestranze costrette a lasciare la grande azienda di Borgo Panigale, colpita da una crisi direttiva e organizzativa che dal 1947 riduce progressivamente il personale e porta, nel 1949, addirittura alla chiusura degli stabilimenti.

I Marzocchi adibiscono quindi ad officina un locale della loro casa in Via Zannoni 64 e nel 1948, su richiesta dei fratelli Ducati, ormai estromessi dalla loro azienda, studiano il progetto di una motoleggera con motore di circa 105 cm³ e sospensioni elastiche teleidrauliche. Ne costruiscono un primo lotto sperimentale di 10 unità, quindi la moto viene presentata al Salone milanese del 1949 con il nome Idroflex, commercializzata dalla REOM di proprietà Cavalieri Ducati con sede a Milano. Per completare l'Idroflex il gruppo motore-cambio viene costruito a Bologna, il telaio a Milano.

Quasi coetanea è la realizzazione da parte dei Marzocchi del micromotore Grillo con cilindrata di 49,90 cm³ e distribuzione a 2 tempi. Per un utilizzo ottimale lo abbinano ad un telaio elastico con serbatoio incorporato per il quale ottengono il brevetto nel 1950. Viene reso disponibile anche un ciclomotore di tipo convenzionale e super-economico.

La costruzione dell'interessante motore si limita però a poche centinaia di unità, essendo il programma industriale della ditta decisamente orientato verso la telaistica e le sospensioni idrauliche. Il marchio Grillo e i relativi diritti di costruzione vengono quindi ceduti alla NSV (Nanni Società Velomotori), con sede e direzione in Via Porrettana.

F.B. Mondial *Campione del mondo* **F.B. Mondial**
 1949 - 1950 - 1951
 CAMPIONE ITALIANO 1950 - 1951 - 1952

**... per chi vuol andar sicuro
 per chi vuol viaggiare comodo
 per chi vuol fare economicamente lunghi viaggi
 per chi vuol spendere bene il proprio denaro**

ecco la moto che ci vuole !..

"Sogno,"
 160 cc.

L. 193.000
 ACCESSORI ESCLUSI

Catena REGINA EXTRA • Olio MOBIL OIL • Gomme PIRELLI

Foglio pubblicitario

Mauro Galli, Archivio personale

cilindrata: 150 cc
 velocità: 95 Km
 ruote: 12" o 14"
 cambio: 4 marce
 motore: centrale

Guizzo

palmieri & gulinelli - via battindarno, 226 - bologna

Inserzione pubblicitaria
 "La Mercanzia", dicembre 1958

Guizzo-Palmieri & Gulinelli

Questo nome, a partire dell'anno 1957, contraddistingue tutta la produzione motociclistica della ditta Palmieri & Gulinelli, con sede in Via Battindarno 226, molto qualificata anche per le costruzioni metalliche e lo stampaggio lamiera. Nel 1956 la F.B. Minarelli si trasferisce da Via Ghisiliera in Via Battindarno 224/16, nell'area attigua alla Palmieri & Gulinelli. Ne deriva una proficua collaborazione che vede, come primo risultato, lo scooter Guizzo, con motore monocilindrico orizzontale, derivato, con diverse misure, dal Gabbiano 125 F.B.M.

Presentato dapprima al XXXV Salone milanese del 1957, il motoscooter Palmieri & Gulinelli viene allestito in due configurazioni successive, tra il 1957 e il 1958. Il Guizzo Turismo Internazionale ottiene un certo successo ai Motosaloni di Milano e di Londra, nel 1958. Ben apprezzato all'estero, viene venduto nel Nord Europa,

Benelux e Paesi Scandinavi, ma giungono richieste anche dal Nord e Sud America. A suo vantaggio, gioca l'ottima combinazione motore-struttura portante-trasmissioni, garantita dalle due ditte costruttrici vicine di casa, non certo prive di esperienza.

Va ricordato che, in concomitanza con lo scooter Guizzo prima versione, vengono realizzati nel 1957 anche due ciclomotori, tipo Turismo e Sport, con motore F.B. Minarelli P 3. La produzione velomotoristica della Palmieri & Gulinelli è marginale rispetto a quella scooteristica, volta solo ad accontentare una clientela poco esigente, rinunciando a misurarsi con le tante altre Case che occupano da anni il mercato.

Dopo il 1957 occorre far fronte alla crisi del settore, alla stanchezza del mercato, all'aumento della pressione fiscale. Le prestazioni che si richiedono agli scooter cambiano nel giro di pochi anni e la Palmieri & Gulinelli, che dà lavoro a circa 35 dipendenti, cerca di aggiornarsi, proponendo nel 1962 una terza versione del Guizzo con motore Morini Franco a 2 tempi. Nonostante i miglioramenti di carattere estetico-funzionale, come la verniciatura bicolore e la ruota di scorta, ed un ultimo tipo troppo somigliante alle Lambretta TV ed LI, la ditta abbandona l'attività limitandosi dal 1965 a produrre ricambi.

IMC (Industrie Meccaniche Calzolari)

Angelo Calzolari nasce in provincia di Bologna, a Sasso Marconi, e presto dimostra ottime capacità di tecnico e imprenditore. Nel 1945 con Marco Pagliano costituisce a Vignola una Società per la fabbricazione ed il commercio di prodotti odontoiatrici, stilografici ed affini. Nel 1949 termina la costruzione di un micromotore per il quale ottiene il brevetto nel 1951. Motori di struttura pressoché uguale, ma con la marca Gloria, equipaggiano gli omonimi telai della ditta milanese Alfredo Focesi, che li espone, con grande successo, al XXVII Salone di Milano del 1949. Intanto a Vignola Calzolari studia altri perfezionamenti, che brevetta, però non sappiamo dove realmente i suoi motori fossero fabbricati. Comunque la sinergia tra le due ditte si rivela proficua, tanto da suggerire di trasformare nel 1949 la Calzolari e Pagliano in IMC-Industrie Meccaniche Calzolari & C. S.r.l., sempre con sede a Vignola.

Focesi è per la IMC il cliente migliore, ma non l'unico. Motori IMC 48 di I e II serie risultano venduti a Pietro Negrini, che nel 1949 ha trasferito la sua azienda da Bologna a Vignola. E la stessa IMC, verso il 1954, costruisce con il proprio marchio di fabbrica un ciclomotore il cui gruppo termico rammenta quello del Gloria 3/m, seguendo il mercato, che vuole motoleggere e scooter sempre più efficienti e veloci, a scapito delle cilindrature minime. Nel 1954 viene aperta una succursale a Bologna, in Via Emilia Ponente, che però non basta ad incrementare il lavoro della IMC, il cui fallimento sopraggiunge nel 1957.

Invicta

Con questo marchio opera la Ditta di Adolfo Zanasi, nato a Castelfranco Emilia nel 1882 e tecnico ciclista di lunga esperienza. Negli anni Venti dispone di un'officina specializzata in lavori di verniciatura, nichelatura, cromatura su telai di bicicletta, quasi tutti di propria costruzione. Superate le angustie belliche, Zanasi si dedica nuovamente alle sue biciclette, richieste anche per l'applicazione dei micromotori. Una valida iniziativa, che dopo la sua morte, nel 1949, riprende il figlio Oliviero, nella sede di

Via Schiavonia 3/5 dove si fabbricano le biciclette Invicta ed Impex.

Consapevole delle esigenze del mercato, che richiede il ciclomotore completo, verso il 1950 Zanasi ne presenta uno con motore Grillo (Marzocchi o NSV) monocilindrico a 2 tempi con cilindrata di 49,90 cm³. In veste ultraleggera produce un altro 49 con motore NSU Quickly monocilindrico, sempre a 2 tempi, ed una linea 75 equipaggiata dal gruppo motore-cambio Veggetti, che comprende anche due motofurgoncini, l'uno 75 e l'altro 85. Nei listini della ditta si trova inoltre una Invicta 125 Turismo presentata alla XXIX Esposizione di Milano nel gennaio 1952 che resta in produzione fino al 1954.

I motocicli Invicta offrono prestazioni discrete, ma non comparabili con quelle delle maggiori case specializzate, in continuo progresso tecnico. Pertanto, nella seconda metà degli anni Cinquanta viene gradualmente abbandonata l'attività motociclistica, per tornare a quella più redditizia delle biciclette, con ogni sorta di accessori e ricambi.

Italmoto

L'azienda inizia il lavoro nel 1952, con il finanziamento di Giuseppe Migliori, Tenente Pilota nella Regia Aeronautica ed amministratore di grandi proprietà immobiliari, Dante Tomba, già capo officina della ditta Cavani, e Marco Cappelli, che ha praticato gli ambienti sportivi negli anni Trenta e ben conosce il mercato motociclistico.

La nuova ditta ha sede in Via Ferrarese 171 e si pone come obiettivo la costruzione di una motoleggera Italmoto 160, con un motore monocilindrico verticale a 4 tempi progettato da Bergonzoni e l'utilizzo dei prodotti dell'eccellente indotto bolognese: i modelli per fusione Zarri (ex Laurenti), il gruppo termico O.M.A., gli ingranaggi CIMA, le dinamo Angelo Martelli, le parti telaio Baldi, le forcelle Marzocchi, i freni Amadori, i parafanghi Paioli. I primi esemplari sono in vendita verso la fine del 1952, accolti con molto interesse, sia per il prezzo che per le prestazioni adatte al turismo veloce. Appena uscita la 160, segue la Italmoto 125, di linea convenzionale, con motore monocilindrico a 2 tempi. Per difetto, a quanto sembra, della rete di vendita e di assistenza l'Italmoto non ottiene il necessario successo commerciale. Nel 1953 l'azienda cessa ed ogni suo diritto industriale viene ceduto alla modenese FCA (Fabbrica Candele Accumulatori) Maserati, che continua il programma originale importando da Bologna tecnologia e personale specializzato, poi, a fine anno, se ne differenzia con le versioni 158 e 123 nei tipi Turismo, Lusso e TV.

Laurenti

Edmondo Laurenti, originario di Cento, dal 1908 realizza stampi in legno per fonderia a Bologna, in Via Masini 10. Ne seguono le orme i figli Marcello, Giorgio e Bruno e con il loro apporto l'attività si amplia notevolmente. Fin dagli anni Venti collaborano con la ditta Drusiani, allora fornitrice di motori per la G.D, sodalizio che prosegue nei decenni successivi per i motori della C.M e della F.B dei milanesi Fratelli Boselli. I prodotti Laurenti servono anche la Benelli per le motociclette, la Moto Morini per i motocarri, la Piaggio per le testate dei motori avio. Dei tre fratelli si distingue soprattutto Marcello, non solo come modellista, ma anche per la competenza con cui studia i progetti individuando e suggerendo modifiche e migliorie. Nel 1951 l'officina Laurenti si trasferisce da Viale Vicini a Via Frassinago dove non subisce gravi danni durante la guerra, tornando subito



Foglio pubblicitario Enrico Ruffini, Archivio personale

attiva dopo la Liberazione, così da soddisfare le esigenze di clienti come Calzoni, M.M., F.B Mondial, Moto Morini, ancora Drusiani, con il quale Marcello studia e completa il progetto della Mondial 125 bialbero. Nel decennio Cinquanta sono approntati i modelli per COMET, Ducati, F.B.M., Morini Franco, Italmoto, O.Me.S., Mengoli. Pochi tecnici conoscono così bene i particolari costruttivi dei motocicli felsinei. Si concretizza quindi l'idea di una



Inserzione pubblicitaria "Motor Scooter", novembre 1951

motocicletta firmata Laurenti, equipaggiata nel miglior modo possibile. Il disegno della eccezionale macchina risale al 1953 e si deve al tecnico G. Forni, ma la definitiva presentazione è databile 1956. Il motore è a 4 tempi con una cilindrata di 172,48 cm³. La costruzione di questa bella moto ha però un carattere episodico e non distoglie i Laurenti dalla loro attività principale.

Malaguti

Antonino Malaguti, nato nel 1908 a Lorenzatico, frazione di San Giovanni in Persiceto, frequenta i Corsi professionali dell'Istituto Aldini-Valeriani ed ancora giovanissimo viene assunto in un'officina-garage a Bologna, in Via Toscana. Intraprende anche la carriera sportiva che, con molti successi, prosegue fino al 1931, quando si dedica alla costruzione di telai con il fratellastro Guido Grazia, già attivo in un'officina in Via Mirasole e poi in Via Castiglione. Quando l'Italia entra in guerra, la ditta Fratelli Malaguti è proprietaria di un negozio in Via Santo Stefano, collegato ad un magazzino in Via A. Bondi, e realizza biciclette di gran classe, per turismo e corsa, munite di speciali giunzioni tra i tubi della struttura. I Malaguti avviano la ripresa postbellica attrezzando un'altra officina in Via San Vitale, perfezionando la tecnica delle loro biciclette ma proponendo anche ciclomotori con il Mosquito Garelli. Nel 1958 vengono allestiti invece dei ciclomotori con il motore tedesco Express 49, completi di sospensioni elastiche. Abbandonate definitivamente le biciclette, la produzione motorizzata degli anni Cinquanta conserva comunque lo stile inconfondibile di quella a pedali, registrando una progressiva crescita per numeri e fatturato, con un listino che comprende dal 1955 ciclomotori e motoleggere di

vario tipo, con motori Franco Morini 50 e 125. Nel 1960 la Malaguti trasloca a S. Lazzaro di Savena, alle porte di Bologna, in Via Emilia Levante, dove negli anni successivi l'offerta viene ulteriormente incrementata e differenziata. Per la sua produzione e la sua lunga attività, conclusasi nel 2011, va considerata tra le case costruttrici più importanti, non solo a livello locale.

Malanca

Nel dopoguerra Mario Malanca apre una prima attività in Via Crocetta, poi attrezza un'officina in Via Andrea Costa 215, occupandosi di mozzi e telai, di verniciatura e cromatura. Verso il 1956 comincia a produrre in proprio e realizza cinque modelli di ciclomotori 48 con motore Franco Morini, assieme ad una motoleggera 75. Decide poi di rendersi autonomo anche per i motori, con un apposito reparto nella nuova sede aziendale di Via Pila a Pontecchio Marconi. È questo l'inizio di una lunga e fruttuosa attività incentrata sulle piccole cilindrato. Non manca l'impegno sportivo, a partire dal 1968, con buone affermazioni nelle Classi 60 e 125, protrattosi fino alla morte di Mario Malanca, nel 1976. Il declino si manifesta nella sua gravità all'inizio degli anni Ottanta, fino al fallimento nel 1986.

Mengoli - Moto Emilia

La scuola artigianale bolognese ha sempre fornito operai altamente specializzati, come nel caso di Enzo Mengoli, che già prima della guerra collabora con Athos Busi, costruttore di telai per biciclette da corsa per varie marche. A guerra finita, la Cicli Busi affianca alla produzione tradizionale l'allestimento di telai per micromotori, approntando nel 1947 anche una motoretta con marchio

Falchetto con motore Sachs
e telaio Testi
Museo del Patrimonio Industriale,
Archivio fotografico





Moto Laurenti 175

Enrico Ruffini, Archivio personale

Nettunia studiata per il Ducati Cucciolo 38. Cambiata la denominazione in Officina Busi, si pensa anche di ampliare il listino con modelli e motori di varie marche e cilindrata. Programma che Mengoli non condivide, decidendo di aprire una propria officina, attrezzata per telai e sospensioni, in Via Emilia Levante 158. Per il gruppo motore-cambio prende accordi con Amedeo Rocca, titolare della O.Me.S. (Officina Meccanica Specializzata).

Al salone milanese del dicembre 1952 fanno la loro comparsa due Mengoli, una 175 Turismo con motore a 4 tempi e una più economica e convenzionale 125, con motore a 2 tempi. Della 175 sono apprezzate la linea sobria ed elegante, l'architettura del gruppo motore-cambio. Compare anche una versione Sport. Ma si registrano anche degli inconvenienti per i quali Mengoli chiede a Rocca le necessarie modifiche, che non hanno buon esito, avendo come conseguenza un'azione legale che non porta certo giovamento alle finanze di entrambi.

Mengoli fallisce infatti nel 1953, cedendo ogni diritto circa la 175 monoalbero all'amico Angelo Zanasi, che nello stesso anno comincia a costruire le moto Meteora. Ma torna al lavoro costituendo la Moto Emilia, che riprende il vecchio marchio di fabbrica e presenta all'Esposizione milanese 1953 ben 4 modelli: 125 Turismo e 175 Turismo, Sport e Super Sport. Il mancato successo porta, l'anno successivo, al fallimento della Moto Emilia.

Meteora

Angelo Zanasi nasce nel 1899 a San Giovanni in Persiceto da una famiglia molto modesta. L'interesse per la tecnica lo porta a diventare un abile meccanico motociclista, partecipando anche come pilota, negli anni Venti, a gare quali il Circuito dei 100 Comuni e il Raid Nord-Sud. Solo nel dopoguerra, dopo aver svolto vari lavori, torna alla motoristica con la denuncia nel febbraio 1953 dell'Officina Meccanica montaggio motoleggere moto Meteora, con sede in Via Melloni.

Egli intende subito replicare la 175 monoalbero di cui Enzo Mengoli gli ha ceduto i diritti, e nel mese di aprile la nuova moto è già in vendita, con alcune varianti rispetto al model-

lo originale, ma poche modifiche al gruppo motore-cambio di costruzione O.Me.S. In mancanza di risultati commerciali la costruzione troppo impegnativa della bella moto viene interrotta, in favore di macchine semplici, economiche, ben viste dal mercato. L'officina nel 1956 è in Via San Mamolo 154 e vede la produzione di vari modelli che riscuotono successo, ricevono continue varianti e crescono sempre di numero, come la Meteora T.S 125.

Zanasi dimostra grande attenzione per le cilindrata minime, realizzando uno straordinario numero di modelli Meteora 48 utilizzando motori F.B.M., Grillo, NSU Quickly, Morini Franco ed altri ancora. Della stessa cilindrata anche un motocarrino Meteora con motore Morini Franco.

Zanasi muore a Bologna nel 1957, dopo aver ceduto ad una collaboratrice-dipendente la sua ditta, rinominata come Zanasi Angelo di Negri Isora. Il programma industriale viene mantenuto, realizzando anche una moto di classe superiore, ben lontana dallo standard economico-utilitario, la Meteora 150 con motore F.B. Minarelli a 4 tempi.

Pur cambiando proprietà ed ubicazione la vita operativa della Meteora prosegue ben oltre gli anni Cinquanta.

MI-VAL

Origini emiliane e discendenza lombarda per questa azienda sorta a Bologna nel 1948 come Fratelli Minganti S.p.A. Tra i soci figurano infatti Ettore e Mario Minganti, fratelli di Giuseppe Minganti, titolare della celebre industria di Bologna specializzata in macchine utensili. Nel 1949 viene scelto come stabilimento un'ex fabbrica d'armi a Gardone Val Trompia, Provincia di Brescia. Duplice l'indirizzo produttivo, macchine utensili MI-BO e motoleggere MI-VAL, con la direzione tecnica di Gustavo Giustiniani, già alla Minganti. Viene approntata una motoleggera 125 a 2 tempi, attingendo largamente all'industria bolognese: il motore è opera di Adriano Amadori, il telaio di Carlo Ronzani, le sospensioni elastiche di Luigi Bonazzi, le forcelle stampate ed i serbatoi provengono da Augusto Bonori, mentre Martelli pensa alle dinamo, Vitali agli impianti elettrici, Folelbo ai pistoni. La MI-VAL 125 T fa il suo esordio alla XXVIII Esposizione milanese nel 1950, e dal modello base seguono poi le varianti S, NS,

Mod. 51 AS • 247 cmc. - SUPER SPORT



Motore: Costruzione e disegno M.M. Alzaggio a corsa mm. 64x77, cilindrata 247 cmc., 4 tempi, teste in alluminio (lega Y) con asse a camme, comando a catena, valvole a molle racchiuse a bagno d'olio. - Cilindro: In alluminio (lega Y) a grande altezza con canna in ghisa speciale ripartita. - Accensione e Sincronizzazione: Con magnete Marelli MBL e dinamo separate. - Carburatore: Cozette. - Lubrificazione: Automatica con pompa riserve ad inneschi. - Cambio: Costruzione M.M. 4 marce arrivate, in blocco col motore e facilmente registrabile ed estraibile. - Trasmissione: A catena, quella primaria a bagno d'olio. - Forcella: Telescopica con ammortizzatori idraulici brevetti M.M. N° 350778 del 14-2-1940. - Serbatoio Benzina: Capacità litri 14. - Serbatoio Olio: Separato, capacità litri 3. - Telaio: In tubo acciaio. - Sospensione elastica brevetti M.M. con ammortizzatori idraulici incorporati, facilmente registrabile a seconda delle persone trasportate. - Ruote: 3,00x20 con cerchi alluminio. - Freni: Ad espansione sulle due ruote in alluminio, con cuscinetti registrabili. - Velocità massima: Fino a 135 Km orari. - Pitture: Smalto rosso, manubrio e parti lucide cromo. - Consumo: 25-30 Km. con un litro di benzina.

Usate Olio "VEEDOL,,

Pagina del Catalogo M.M. 1951
Giampaolo Tozzi, Archivio personale

GT, GL, rimaste in listino fino al 1964. Nel 1950 entra a far parte della compagine societaria la fabbrica d'armi Pietro Beretta, muore improvvisamente Ettore Minganti e la ragione sociale diventa Metalmeccanica Italiana Val Trompia, senza variare il marchio MI-VAL.

La produzione prevede anche i motofurgoncini, o MI-VAL car, 150 e 175 ed il cabinato a 3 ruote Mivalino, costruito su licenza della tedesca Messerschmitt, ma con motore MI-VAL 171,7 a 2 tempi.

Non viene trascurato l'impegno agonistico, nel settore Regolarità, che frutta nel decennio Cinquanta vittorie e Campionati Italiani Marca ed Individuali.

L'attività produttiva in campo motoristico della MI-VAL, per la quale l'apporto bolognese è andato via via riducendosi, prosegue fino al 1967, quando viene assorbita dal gruppo Beretta.

Foglio pubblicitario
Enrico Ruffini, Archivio personale

ITALMOTO

TELEFONO: 57930 • BOLOGNA • VIA FERRARESE 171

Tipo 160/T4

A quattro tempi



M.M.

La più illustre e titolata casa bolognese esce dalla guerra con lo stabilimento di Via Calvart distrutto dai bombardamenti. Dopo la Liberazione, con grande sacrificio, l'amministratore Antonio Salvia ed il fondatore Mario Mazzetti, tecnico progettista responsabile della produzione, decidono di ricostruire un corpo di fabbrica facendo ripartire l'attività con un programma in parte tradizionale, in parte innovativo, ma senza quell'euforia per le piccole cilindrate che domina ovunque.

L'anno 1950 segna una svolta nei programmi M.M.: dal punto di vista produttivo, con l'addio alle classiche 350 C e 500 D a valvole laterali, ma soprattutto da quello societario, per la morte di Salvia e la conseguente decurtazione del capitale, dal momento che gli eredi vengono liquidati con il 50% del valore aziendale.

Gli scarsi mezzi impongono quindi la rinuncia alle campagne pubblicitarie ed alle competizioni; ciò nonostante va registrato un buon 2° posto nella Classe 250 alla Milano-Taranto 1950. I tipi Sport (o 51 A) e Super Sport (o 51 AS) sono oggetto di continue migliorie; alla 350 C fa seguito in breve tempo una 350 CTS con caratteristiche Super Sport, entrambe in listino fino al 1954, rappresentando quanto di meglio può esprimere la tecnica aziendale. Ma il mercato stenta ad accogliere macchine di gran classe, mentre, sul versante aziendale, il nuovo amministratore non si dimostra all'altezza. Viene conservata solo la linea 250, con il motore 54 A, ed i modelli Turismo, Sport e Super Sport rinnovati. Per le corse in Formula 2 la 54 A Super Sport dà origine ad una 250 Sport SS. Aggravatasi la situazione finanziaria e commerciale, si tenta il lancio di una 125 a 2 tempi, il cui motore viene realizzato dall'officina Mario Michelini su disegno di Mazzetti, e di una 175 a 4 tempi monoalbero. Ma giunge la procedura fallimentare, completata verosimilmente nel 1958.

Motauto

Con tale nome Livio Biagini succede a Bruno Cavani nella gestione e nella proprietà dello stabilimento in Via Mazzini 174. Il 4 aprile 1957, giorno in cui Cavani si ritira, Biagini rende operativo un contratto che trasferisce alla Motauto tutti gli obblighi ed i diritti che Cavani deteneva con l'Auto Union. Si riconosce alla Motauto la facoltà di importare e vendere motocicli originali completi o loro componenti utili per fabbricare a Bologna moto con ciclistica diversa con l'obbligo di utilizzare la scritta e lo stemma DKW. In particolare, si ammette anche la fabbricazione a Bologna dei motori Hummel, pagando il diritto di 3 dollari U.S.A. per ogni pezzo, purché venga superato il minimo di 3.000 unità all'anno. Rimangono dunque buoni i rapporti con l'Auto Union DKW e attive le linee di costruzione avviate sotto la gestione Cavani, proseguendo la collaudata sinergia italo-tedesca anche in seguito, quando il commercio delle automobili richiede una sempre maggiore attenzione.

Motoflash

Non sembra una vera fabbrica di motociclette, ma piuttosto un centro organizzativo che ottiene il prodotto finito delegando ad altri la costruzione delle singole parti e forse anche l'assemblaggio. Nella pubblicità si presenta come Motoflash Srl-Società Industriale per l'esportazione con sede a Bologna in Piazza Galileo 6, ma non viene precisato se e dove gestisce un'officina. Comunque partecipa al Moto-salone milanese del novembre 1956, con quattro pezzi: un micromotore 48 a 2 tempi e 3 esemplari Motoflash,

che si distinguono per la bella scocca portante in lamiera d'acciaio stampata. Tale struttura, che comprende anche il serbatoio con il vano porta attrezzi, lo sportello d'ispezione ed i parafanghi avvolgenti, proviene dalla Ditta Ugo Galletti con sede a Castel Maggiore.

Moto Morini

L'officina della Moto Morini, resa inagibile dagli eventi bellici, viene riallestita a guerra finita in Via L. Berti, dove riprende subito il lavoro con la realizzazione, già nel 1945, di una 125 a 2 tempi che ottiene un grande successo. Nel 1947 sono disponibili ben tre versioni, Normale, Sport e Competizione, quest'ultima vincitrice del Campionato Italiano 1948. La 125 ad uso turistico resta in produzione fino al 1955, ma per lo sport, dal 1949 in poi, si ricorre ad una 125 a 4 tempi monoalbero con la quale la Moto Morini colleziona vittorie come il Gran Premio delle Nazioni 1952 a Monza e il Campionato Italiano 1953.

Al Salone di Milano del 1952 fa la sua apparizione una 175 a 4 tempi, che ben presto si differenzia nei tipi Turismo e Sport. Dalla Sport, a sua volta, deriva la celebre Settebello, usata come una vera moto da corsa, imbattibile nel Trofeo Cadetti e nelle gare in salita.

Al binomio Turismo e Sport si aggiunge, nel 1954, la 175 Gran Turismo. Queste moto hanno molta e meritata fortuna, e incrementano il fatturato aziendale. Di minori pretese, e gradimento, è la 175 Briscola, proposta nel 1956.

Cresce il fabbisogno di spazio, per cui in quello stesso anno la fabbrica trasloca nella più ampia sede di Via Bergami 7. Qui il reparto corse lavora a pieno regime. La 175 monoalbero sdoppiato, già dominatrice del Motogiro 1955, viene radicalmente elaborata e trasformata nel tipo Gran Sport bialbero per la Formula 2. Dopo un anno, l'abolizione della Classe 175 Seniores, a favore della 250, induce Morini ad elevare fino a 246 cm³ il motore Gran Sport, con risultati non del tutto soddisfacenti. La moto viene riprogettata con esiti ottimi, e dal 1958 si impone ovunque.

La gloria sportiva giova anche al comparto stradale. Dopo la vittoria nel Motogiro 1955 del Rebello 175, il 1956 vede



nascere lo Sbarazzino 98 a 4 tempi, dal quale discende una famiglia numerosa: il Corsaro 125 del 1959, il Monello 125, il Corsaro Veloce ed il Corsaro Fuoristrada del 1961, ed altre ancora. La linea 175 prosegue con i tipi Tresette e Tresette Sprint del 1958. Di cilindrata minori la Morini si occupa solo verso il 1963.

Inserzione pubblicitaria

XXXIV Esposizione Internazionale del Ciclista e del Motociclista. Guida Ufficiale, 1956



Moto Meteora 150, 1957

Enrico Ruffini, Archivio personale

Dopo la scomparsa di Alfonso Morini, nel 1969, e la gestione della figlia Gabriella, nel 1987 l'azienda entra a far parte del gruppo Ducati-Cagiva. Nel 1999 la Morini Franco Motori acquista il marchio con il proposito di rinnovare la produzione con moto dalle prestazioni superiori, ma nel 2010 sorpassa il fallimento.

Müller

Ottimo meccanico e buon pilota, Bruno Müller partecipa nell'immediato dopoguerra a varie corse con Bianchi 350, Matchless 350 GGS, Ducati Cucciolo 48 e varie IBIS. Attrezzata un'officina dentro casa, in Via Marchetti 2, costruisce telai con motori Alpino e Veggetti, ma specialmente IBIS. Nel 1949 collabora come tecnico e pilota al successo delle IBIS 65 e T 75, con cilindro sdoppiato e distributore rotante, che alimentava grandi speranze per la competizione. Il fallimento della IBIS, nel 1950, lo spinge ad aprire una officina in Via Lame e a prendere accordi con la NSU, casa produttrice di motori di grande qualità. Alla Fiera Campionaria di Milano del 1951 Müller può già esporre una motoleggera con motore NSU 125 a 2 tempi. Bene accolta è la contemporanea versione con NSU 98 a 4 tempi, antesignana di altre moto in continua evoluzione. La giovane azienda costruisce infatti numerosi modelli di vario tipo e di varia cilindrata, talvolta in pochi esemplari.

Le Müller NSU 98 vengono prodotte dal 1951 fino al 1956, quando il piccolo stabilimento di Casalecchio, occupato nell'anno precedente, smette di lavorare. Sei anni di buon esito commerciale, dovuto all'efficienza del motore, del telaio e delle sospensioni. Anche nel settore sportivo la moto, a vocazione turistica, si fa notare, molto spesso nelle gare di Regolarità. Lo stesso Bruno Müller si classifica 19° al Motogiro 1954.

Una Müller 175 Lusso costruita in pochi esemplari nell'officina di Via Lame, anno 1953, deriva da un progetto che si richiama allo stile NSU, forse impiega qualche componente originale, ma viene realizzata in modo autonomo. Produzione limitata ha anche una Müller-Alpino 125 a 2 tempi.

Vera e propria ammiraglia della flotta Müller è una 250 Gran Turismo presentata nel 1954 che desta subito ammirazione, rivelandosi adatta anche per il motocross. A tale scopo viene dotata di allestimenti speciali e impiegata in varie gare, con successo, dallo stesso titolare.

Una produzione eccellente, anche se forse troppo differenziata, non impedisce però alla Müller di chiudere il bilancio 1955 in passivo, per poi fallire l'anno seguente.

Meccanico dal riconosciuto talento, Bruno Müller collabora poi con le Officine Viberti di Pontevico (Brescia) e l'Aermacchi di Varese. A Pontevico apre anche una piccola officina, affermandosi in seguito nel settore delle moto fuoristrada.

MVB

Da non confondersi con i prodotti dell'omonima M.V.B. Motomeccanica di Milano, la sigla sta per Moto Valla Bologna, riferendosi probabilmente all'officina Valla Gaetano e Filippo, che ha sede al n. 1 di Vicolo Alemagna, nel centro storico della città. La letteratura motociclistica ignora il nome Valla e l'entità della sua produzione, senza dubbio minima. Comunque della MVB è sopravvissuto un solo esemplare tipo Sport.

Nadia

Marca attiva in area bolognese, ma di fatto sconosciuta, fatte salve le immagini relative a due ciclomotori.

Negrini

Ditta modenese, con origini felsinee. Pietro Negrini, nato a Zola Predosa nel 1907, acquisisce un'ottima esperienza come meccanico in G.D, ne fa tesoro e attrezza una propria officina in Via Parini 4. Dapprima costruisce semplici biciclette, poi comincia a produrne anche con motore ausiliario. Responsabili dell'impresa Pietro Negrini e successivamente il figlio Mauro, nato a Vignola nel 1939. Non conosciamo la data del trasferimento da Bologna a Vignola, in Corso Italia 27. La sua attività artigianale trova impulso quando entra in funzione l'officina di Savignano sul Panaro, svolgendo compiti di piccola industria specializzata



Motauto DKW RT 125
Sport-Export

Enrico Ruffini, Archivio personale

nella produzione di telai con motori di varie marche, tipo IMC-Calzolari e Motoflash. Un accordo nel biennio 1957-1958 con la C.M, ormai prossima alla chiusura, consente di affiancare a questo marchio quello Negrini con un cartiglio indicante la cilindrata. A catalogo figurano i modelli Turismo, Gran Turismo, Turismo Lusso, Record Sport, Super Sport, equipaggiati con motori simili al C.M 48 Trottolino, ma dotati di avviamento a leva, trasmissione monomarcia o cambio a 3 rapporti. Una collaborazione che avrebbe dato risultati positivi, se non fosse stata interrotta dal fallimento C.M, nell'anno 1959.

Nettunia

Dire Nettunia è come dire Athos Busi, tanta è la passione che egli ha sempre messo nell'ideare e nel costruire le sue motociclette. Nato a Bologna nel 1917, prima della guerra collabora con Enzo Mengoli nella fabbricazione di telai per biciclette da corsa. Tornata la pace, riprende il lavoro nell'officina di Via Fossolo 38, intuendo il potenziale successo dei piccoli motori se dotati di telai appositamente realizzati.

Nel 1947 il marchio di impresa è ancora Cicli Busi, ma già viene venduta una Nettunia 48 con motore Cucciolo Ducati 48 e sospensioni posteriori in stile ciclistico; la combinazione motore-telaio, pensata ex novo come motoleggerissima, arriva più tardi. Nel triennio 1958-1960 viene proposta una Nettunia 60 con un molleggio ispirato ad un suo sistema brevettato nel 1949.

All'inizio degli anni Cinquanta, quando il mercato delle motoleggere si presenta ancora incerto e aperto alle soluzioni più diverse, mette in vendita una motoleggera con motore 98 a 2 tempi, che non riscuote alcun interesse.

Busi modifica il programma con una 125 ben costruita, veloce, comoda, elegante. Ottiene un certo riscontro commerciale, anche se deve affrontare una agguerrita concorrenza. In Italia, infatti, non c'è casa, importante o minima, che non abbia in vendita una 125 a 2 tempi. Ammessa nel club 125, la ditta Busi deve però impegnarsi in un continuo aggiornamento tecnico.

Alla XXIX Esposizione di Milano, nel gennaio 1952, compare una 160, frutto della collaborazione con un abile tecnico progettista, Enrico Pedrini. Il motore 160 viene utilizzato anche per un motocarro leggero Nettunia.

Gli acquirenti lamentano però fastidi meccanici di varia natura, soprattutto al cambio, spiegabili forse con la mediocre qualità delle leghe metalliche. Le vendite diminuiscono, mentre cresce il divario tra costi e ricavi. Impossibile evitare il fallimento, nell'ottobre 1953.

Niki

Come prova della sua esistenza basta la partecipazione al XXXV Salone di Ginevra, nel marzo 1955, ma senza informazioni né indirizzo, se non la provenienza da Bologna. Il listino Niki offre un ciclomotore nelle versioni Turismo, Gran Sport e Gran Lusso, con motore NSU 48. Si ha notizia anche di un esemplare, sempre 48, con motore F.B.M.

NSV

Sono le iniziali di Nanni Società Velomotori, che forse si identifica con la Nanni S.r.l. con sede in Via Porrettana 45. La ditta dispone di infrastrutture modeste, ma svolge programmi impegnativi. Costruisce i motori Diesel Nanni Lanova da CV 10 a CV 25 e valvole per gas compressi.



Inserzione pubblicitaria "La moto", luglio 1954



Foglio pubblicitario Mauro Galli, Archivio personale

Esegue accurati lavori di rettifica e levigatura cilindri. Il momento sembra favorevole anche per la costruzione di velomotori completi, potendo disporre del motore Grillo, progettato e realizzato in poche centinaia di esemplari da Guglielmo e Stefano Marzocchi. I due fratelli conoscono



Nadia 48
Museo del Patrimonio Industriale,
Archivio fotografico

e stimano la Nanni, che durante la guerra, come Nanni & Miotti, ha collaborato con loro per fornire alla Ducati pezzi di alta precisione meccanica. Vengono utilizzati anche i motori NSV tipo Normale e tipo Sport.

Questi motori, presenti sul mercato dal 1952, ottengono un discreto successo, sono venduti a clienti singoli ed anche a ditte costruttrici. Ma hanno qualche guaio al cambio, che funziona con il delicato sistema dell'albero secondario bloccato da una serie di sfere. Ad altri difetti si rimedia, ma la concorrenza progredisce senza tregua ed anche i Marzocchi, impegnatissimi nel settore sospensioni, rinunciano ad ogni progetto motoristico.

O.C.C.

Si tratta dell'Officina Cocchi e Compagno, di Enrico Cocchi e Alfio Bonasoni, entrambi esperti meccanici, anche per lavori di grande precisione. Cocchi gestisce una piccola officina a San Giovanni in Persiceto, in Via Modena 6. Bonasoni, frequenta l'avviamento con il corso da tornitore, si diploma ed entra alla Ducati come apprendista. È poi alle Officine Calzoni, impegnate da commesse militari.

Alfio riprende l'attività, dopo la Liberazione, nel settore ciclo-motoristico che dimostra un'incredibile vitalità. Bonasoni viene apprezzato, a livello locale, per le sue biciclette con micromotori di varie marche, ma soprattutto Ducati Cucciolo, e con sospensioni elastiche. Qualcuna di esse è del tipo telescopico semplificato, qualcun'altra ha la classica forcella a parallelogramma in tubi d'acciaio. Disponibile è pure una versione da applicarsi allo sterzo senza eliminare l'originale forcella rigida. In più, la O.C.C. costruisce e vende un buon numero di parti singole, come forcelle, cavalletti, marmitte, tubi di scarico.

L'attività continua fino agli anni 1952-1953, con circa 40 motobici complete. Ma non va oltre, perché diventa troppo forte la concorrenza; il commercio sembra più conveniente della fabbricazione in proprio. I due persicetani costituiscono quindi la Cocchi & Bonasoni ED, sub-agenzia di Innocenti e NSU, che rimane operativa fino al 1965, specializzandosi poi nella rettifica e rigenerazione di motori per automobili, autocarri, moto, trattori agricoli.

R.E.V.A.-Fochj

Mario Fochi, nato a Sala Baganza (Parma) nel 1911, iscrive alla Camera di Commercio di Bologna la S.r.l. R.E.V.A. (Rappresentanze Emiliane Veicoli ed Affini) nel maggio 1950, della quale è amministratore unico. La sede è prima in Via Garibaldi 3, poi in Via D'Azeglio 51. Ha come scopo la fabbricazione, importazione, esportazione di veicoli,



NSV 49 Sport
Museo del Patrimonio Industriale,
Archivio fotografico

motori e loro parti, pezzi di ricambio; viene assunta inoltre la rappresentanza NSU. La fabbricazione si limita ai telai nell'officina in Via Malvasia 61.

Alla XXXI Esposizione di Milano del 1953, la Fochj (non si conosce il motivo dell'uso nel logo della j finale) presenta dei modelli con motori NSU 98 a 4 e 2 tempi, 125 a 2 tempi, motocarri di cilindrata 125 e 200 a 2 tempi. Un coraggioso esordio, che dimostra conoscenza della tecnica costruttiva e del mercato. Contemporanea, ma senza seguito, è una 150 con motore Triumph Terrier.

A dimostrazione dell'alta efficienza operativa dell'azienda, nel 1953 fa il suo esordio, rimanendo poi a listino fino al 1957, anche una bella "quarto di litro" con motore NSU Max. In quello stesso anno a Neckarsulm comincia la fabbricazione in serie del micromotore Quickly, che ottiene un successo di portata europea. Semplice, sicuro, economico, versatile per gli impieghi più diversi, viene utilizzato anche dalla Fochj, sempre attenta al settore utilitario, che dal 1954 al 1957 lancia sul mercato almeno 11 modelli equipaggiati NSU Quickly.

Il 1957 è un anno nefasto per l'industria motociclistica italiana, e della crisi risente anche la Fochj, che alla XXXV Esposizione di Milano espone 3 modelli con motori di tipo non riscontrabile sui cataloghi NSU. L'incredibile proliferazione delle versioni, quasi tutte destinate a rimanere costruzioni uniche e sperimentali, non giova a superare la crisi, anzi la peggiora. Nel dicembre 1958 cessa quindi ufficialmente il lavoro, mentre il fallimento sopraggiunge nel 1963.

Rondine

Questa ditta artigiana presente a San Giovanni in Persiceto fin dal 1924, nel dopoguerra ripara biciclette e fabbrica telai di propria ideazione vicino a Porta Garibaldi. Vi lavorano Alfonso Galletti ed il figlio Giorgio, affermandosi presto per le ben riuscite forcelle telescopiche anteriori e le sospensioni posteriori telescopiche a smorzamento meccanico. Con queste equipaggiano le moto biciclette Rondine, dotate in prevalenza di motori Cucciolo 48, ma anche di motori Mosquito 38 e 38B. A partire dal 1950, ne realizzano e vendono un centinaio. Non possono però sostenere il confronto con le vere industrie e devono trasferire l'officina prima nell'ex molino Lanzarini, poi in Via Cento, limitandosi alle riparazioni ed al commercio di prodotti finiti, senza escludere qualche "opera d'arte" Galletti-Mosquito.

S.A.M.P.

La S.A.M.P. (Società Anonima Meccanica di Precisione) nasce nel 1936 e trova sede in Via Rappini 29. Ben presto guadagna stima per l'alta qualità dei suoi prodotti, ingranaggi cilindrici e conici di ogni tipo, nuovi o rettificati. Nel 1939 fabbrica anche viti senza fine, riduttori per mozzie elicoidali, riduttori di velocità, ricambi per auto, moto e trattori. Dopo la guerra ha gli uffici in Via Galliera 12 e lo stabilimento in Via Ponte Romano 38. Verso il 1952, diventata Società per Azioni, si dota di speciali tecnologie riguardanti le macchine trafilatrici multiple, i telai meccanici per la fabbricazione di tele metalliche per dentatrici tipo Fellow e Lorenz. Un ampio programma operativo che non esclude i micromotori, considerati ormai beni di consumo popolare. Nel 1954 sono pronti per la vendita due modelli 48, chiamati Farfallino, con medesimo gruppo termico e distribuzione a 2 tempi.

L'offerta commerciale dei motori S.A.M.P. dura due anni ed ottiene un discreto ma labile successo. Trasferitosi nel



Inserzione pubblicitaria
"Moto novità accessorio",
dicembre 1962

Foglio pubblicitario
Mauro Galli, Archivio personale

1958 lo stabilimento in Via Stalingrado 79, ben altri sono i programmi dell'azienda, che guarda molto lontano.

Serafini

Più noto per i suoi motori da aeromodello, l'Ing. Augusto Serafini, bolognese residente a Firenze, non trascura la moto. Nel 1950 realizza una Special 250 monoalbero.

Sillaro

L'esistenza di una moto Sillaro è comprovata dall'immagine di un motociclo con motore F.B.M. esposto tra le curiosità di un ristorante romano, rintracciabile in un sito internet. Sembra essere stata realizzata, insieme con qualche altro esemplare, da Giovanni Casadio, titolare negli anni 1950-'60 di un'officina di riparazioni e vendita di biciclette e moto a Castel San Pietro.

Silvani

Che si tratti di un ciclomotore bolognese è fuor di dubbio, come dimostra il logo visibile in una foto, ma non si conosce null'altro.

S.I.M.A.M.

Sotto il controllo del curatore fallimentare, quel che resta della B.D.B. (Brevetti Drusiani Bologna) lavora in un garage in Via G.B. Melloni 3, con Drusiani, un operaio ed un fattorino. Drusiani è presente solo per onor di firma, avendo preso accordi con Giuseppe Boselli per tornare in F.B Mondial, ma solo come tecnico dipendente. A corto di denaro, cede i diritti delle moto COMET, complete o da completare, alle ditte che fin dal 1953 gli hanno fornito i componenti, vale a dire Michelin per la ciclistica e Negroni per le parti motore. Le quali ritengono opportuno dar seguito all'attività costruttiva con le moto COMET-Drusiani di ultimo tipo, senza i lamentati difetti. A tale scopo viene costituita, in data incerta, la S.I.M.A.M. (Società Industriale Motori Accessori Motocicli). Ne sono responsabili ovviamente Mario Michelin e Bruno Negroni, quest'ultimo titolare

fin dal 1955, con Paride Bernardi, di una società per la realizzazione delle moto BERNEG. Si occupa della gestione aziendale anche Amedeo Tigli, ex Campione Italiano con la M.M., già costruttore di una 175 con il proprio nome come marchio e motore Franco Morini, poi gestore di un negozio-officina in Via Saragozza.

La nuova Società opera in Via Melloni 3, poi attrezza un capannone in Via del Greto 30, al Pontelungo vicino al fiume Reno. Propone moto di fatto uguali alle COMET-Drusiani di ultima generazione, avendo solo una verniciatura diversa, anche se poi vengono studiate varianti particolari, utili per migliorare le prestazioni e la sicurezza. La produzione delle 175 è vista dalla S.I.M.A.M. con poco interesse, preferendo dedicarsi ad altre cilindrata. In un catalogo S.I.M.A.M. del 1957 compaiono infatti, la COMET-Drusiani 175 Turismo, una 125 monocilindrica monoalbero, una 250 bicilindrica, infine una inedita (e mai realizzata) 125 a 2 tempi. Il lavoro nella modesta azienda si conclude verso il 1958.

Testi

Risale al 1932 l'apertura di un'officina-negoziò in Via Moline, dove Umberto Testi, nato a Lugano nel 1908, costruisce biciclette da turismo e da corsa. Superata la guerra, riprende il lavoro in Via A. Righi, adattando i propri telai ai micromotori. Dal 1948 l'Officina meccanica Umberto Testi svolge la sua attività anche in Via del Borgo, producendo ciclomotori allestiti con il Mosquito. In seguito, aumentano le cilindrata, con un 48 nel 1950, la motoleggera 98 alla fine dello stesso anno, e 125 nel 1952, tutti con motore Sachs. Nel periodo 1952-1954 vengono impiegati anche

S.I.M.A.M. 175 tipo COMET
Museo del Patrimonio Industriale,
Archivio fotografico



motori a 2 tempi di 147 cm³ sia Sachs che NSU. Ha un notevole successo il Baby Sachs di 47 cm³ a 2 tempi, con telaio in lamiera stampata.

Un accordo con la DEMM per la fornitura di telai destinati alla serie Dick-Dick non è sufficiente per superare le difficoltà societarie, che portano al fallimento nel 1958. Curiosamente, nello stesso anno viene chiusa anche un'altra attività di Umberto Testi, denominata Testi Motor, una S.r.l. con sede a Milano ed officina a Bologna in Via Serena.

Veggetti

Carlo Veggetti, classe 1904, già capo reparto Tornitura alla SASIB, nel 1941 fonda con Vincenzo Mignani la Costruzioni Meccaniche Mignani, in Via D. Calvart. Quegli stessi locali diventano la sede della Società Industrie Officine Veggetti, costituita nel 1946, con Veggetti come Presidente. Negli anni seguenti, impiegando circa 15 operai, vengono realizzate forniture per la SASIB e la F.B dei Fratelli Boselli, fabbricate forcelle telescopiche, effettuati riparazioni e montaggio di motori per motocicli di cilindrata 75. Questi ultimi, ideati dallo stesso Veggetti, venivano prodotti al ritmo settimanale di 7-8 esemplari e venduti a diverse Marche, come Cimatti, Invicta, Müller. Poco si sa di una versione per motofurgoncino e di un 125. Ogni attività motociclistica si interrompe con la morte di Carlo Veggetti nel 1955.

Velomotor Testi

Dopo la cessazione dell'attività di Umberto Testi, nel 1958,

il figlio Erio dà vita a San Lazzaro di Savena alla Velomotor Testi, riaprendo in Via Righi, a Bologna, il negozio in precedenza gestito dal padre. In produzione, nel 1959, il ciclomotore Turismo E2, affiancato nel 1960 dal Grand Prix Lusso.

Nel corso degli anni l'azienda si ingrandisce e si avvia verso una dimensione industriale, con varie ragioni sociali, sedi diverse ed alterne fortune, proponendo un gran numero di motocicli, sempre curati e ben rifiniti. Poi il declino, completato alla fine del secolo scorso.

Villa

In Via Castel Tialto 2, a pochi passi dalla due torri, nel suo negozio-laboratorio Amleto Villa vende biciclette, sia di propria costruzione che di celebri Marche, assieme ad accessori e ricambi. Un'attività iniziata prima del 1928 e ben continuata, grazie ad esperienza commerciale e sapere tecnico rivolto ai modelli da turismo, ma anche da corsa. Con una sua bicicletta il giovane Marco Cimatti vince una Medaglia d'Oro nell'inseguimento su pista alle Olimpiadi di Los Angeles nel 1932.

Nel dopoguerra Villa non segue tempestivamente la moda per i micromotori, ma le pur scarse notizie che lo riguardano ci informano dell'allestimento di una linea motorizzata, accanto a quella ciclistica convenzionale: due tipi databili 1953 ed altri due usciti nel 1959.

Negli anni Sessanta il comparto ciclomotori, velomotori, moto ultraleggere diviene esclusivo delle grandi case specializzate e negato ai costruttori di minime dimensioni, pertanto Villa rivolge di nuovo il suo interesse alle biciclette.

Ciclomotore Villa 48

Museo del Patrimonio Industriale,
Archivio fotografico

