

# Scuola Officina



MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA

numero **1-2** 2021

GENNAIO-DICEMBRE

anno XL

ISSN 1723-168X  
Prezzo € 10,00



# Le esposizioni precedenti: 2003-2018

ALESSIO ZOEDDU

## 2003. Le veterane degli anni Venti. Agli albori dell'industria motociclistica bolognese



■ Nei primi decenni del Novecento il mercato italiano delle motociclette è ancora rivolto ad una ristretta élite di appassionati attratti soprattutto da alcune marche estere ed italiane, come Bianchi e Borgo.

Questo panorama subisce un improvviso cambiamento a seguito del primo conflitto mondiale. Lo sforzo bellico richiede alle aziende legate alla motoristica un grande impegno tecnologico: molti giovani, dopo aver prestato servizio militare come meccanici o autisti, si avvantaggiano delle accresciute cognizioni professionali per tentare l'avventura imprenditoriale; inoltre, si amplia la richiesta di mezzi di trasporto autonomo a buon mercato.

Ciò accade sia in Italia come negli altri paesi belligeranti, vincitori o sconfitti.

Nel 1919, la Germania, forse per prima, comincia a vendere ovunque l'efficientissimo motorino DKW di 118 cm<sup>3</sup>. A Bologna se ne avvalgono subito la ABRA di Alfeo Rodolfi, la S.A.D.E.S. (Società Articoli Dattilografici e Sportivi) e la S.I.R.I.E. (Società Italiana Rappresentanze Importazioni Esportazioni).

Le foto che illustrano l'articolo sono di Rino Bertuzzi e provengono dall'Archivio fotografico del Museo del Patrimonio Industriale



Rodolfi si dedica al montaggio dei motori DKW su telai da lui ideati; le altre due società agiscono come rivenditrici, ma non oltre il 1923, anno in cui la rappresentanza DKW per l'Italia e le Colonie è assunta in esclusiva da Bruno Cavani. Questi fa fruttare il proprio incarico e progressivamente riesce a combinare buoni affari con almeno venti ditte italiane, tra le quali le concittadine Aquila, Beyer, De Togni, Diana.

L'esordio felsineo avviene però in una situazione difficile. A parte l'inquieto clima politico, occorre affrontare un mercato scarsamente ricettivo. Nel 1922, nella provincia di Bologna, circolano appena 1.126 motocicli e 410 side-car, spesso azionati da moto americane Harley-Davidson e Indian con motori di cilindrata pari o superiore a 1.000 cm<sup>3</sup>. Tra le moto medie primeggiano le inglesi ABC, BSA, Douglas e Triumph, la francese Peugeot, la belga Sarolea, la tedesca NSU, l'italiana Bianchi, mentre Guzzi e Gilera si affacciano alla ribalta sportiva.

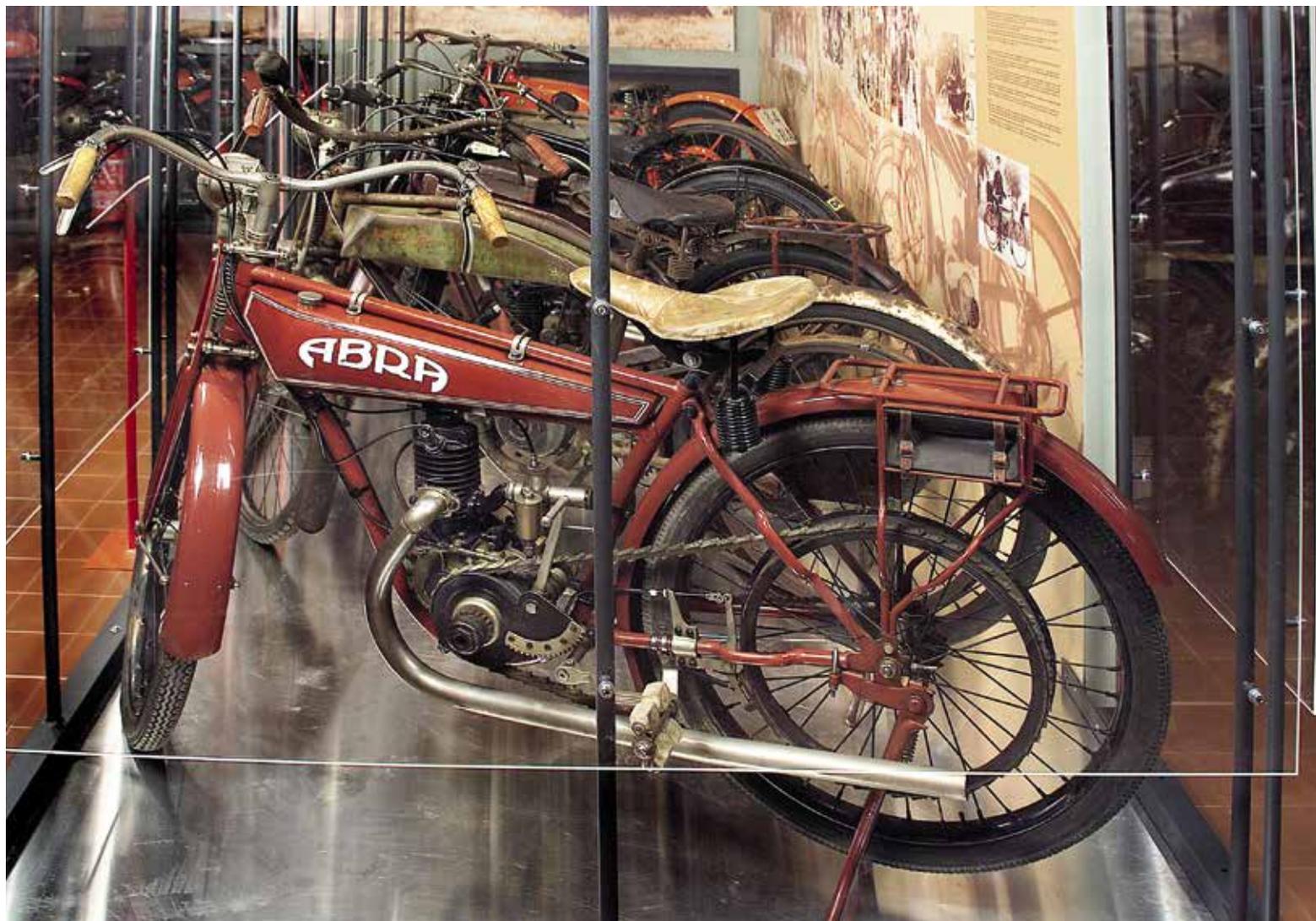
Poche speranze restano per chi osa sfidare uno schieramento così agguerrito, opponendovi moto convenzionali "made in Bologna". I produttori bolognesi rivolgono quindi la loro attenzione al mercato delle moto super-utilitarie, nonostante l'attivismo di numerose ditte concorrenti che offrono motociclette con motori a volte di propria concezione, a volte acquistati da case più importanti. Li favorisce appunto la presenza a Bologna del rappresentante DKW Bruno Cavani.

Negli anni Venti agiscono quindi marche che montano questi motori tedeschi, come ABRA, Diana, Aquila, De Togni, mentre lo producono in proprio M.B.R., Augusta-F.I.A.B., Dall'Oglio e, soprattutto, G.D e M.M., grandi rivali in tutte le competizioni sportive.



La causa motociclistica guadagna molti consensi in virtù di una accresciuta attenzione verso il mondo delle gare sportive e per l'inserimento di Bologna nei grandi circuiti motociclistici stradali, come il "Raid Nord-Sud" (Milano-Napoli) e il "Giro Motociclistico d'Italia".

Se alcune delle case sopra citate non sono che delle piccole officine, quasi delle botteghe artigiane, G.D e M.M.





(fondate la prima nel 1923, la seconda nel 1924), poi l'Augusta-F.I.A.B. (nata nel 1924 a Torino e trasferitasi a Bologna nel 1926), assumono in breve tempo la fisionomia di piccole industrie, con tecnici eccellenti – in primis Guido Dall'Oglio e Mario Mazzetti – che ideano un'ampia gamma di motobiciclette complete di motore dalle soluzioni innovative, con officine ben attrezzate e un moderno spirito imprenditoriale.

Gli anni Venti vedono i centauri locali entusiasarsi per le gesta sportive dei concittadini Carlo Baschieri, Aldo e Umberto Bernardoni, Luigi Di Gennaro, Carlo Fumagalli, Michele Mangione, Alfonso Morini, Amilcare Rossetti, Amedeo Ruggeri, Guglielmo e Luigi Sandri, Renato Sceti, Omobono Tenni. Ne è testimonianza la nascita di numerose società amatoriali: il Moto Club Bologna, il velo Sport Reno, la sezione motoristica del Gruppo Rionale Fascista "Natalino Magnani", il Comitato Regionale Emiliano, l'Unione Ciclo Motoristica Bolognese, l'Unione Motoristi Imola, l'Unione Sportiva Italia.

Sul finire del decennio il settore motociclistico presenta significativi cambiamenti: la selezione imposta dallo sport e dal mercato costringe molti produttori ad abbandonare o a ripiegare verso prodotti di tipo Lusso o Comfort. Inoltre, nel 1928 la categoria motoleggere, senza obbligo di targa e di patente, viene estesa a tutte le macchine con cilindrata inferiore a 175 cm<sup>3</sup>.

Le bolognesi Augusta-F.I.A.B., G.D, M.M. traggono profitto dall'interessante agevolazione lasciando esaurire la linea 125 e impegnandosi nella 175 con motori rinnovati. Le piccole imprese che montano motori DKW spariscono (tra queste anche l'ABRA di Alfeo Rodolfi che, dopo essersi cimentato nella costruzione di un proprio motore, si limita a rivendere moto complete della celebre marca tedesca), mentre G.D e M.M., proprio per l'emulazione agonistica che ne ha esaltato la qualità e l'affidabilità, si affermano sul mercato anche con nuovi modelli. Entrambe abbandonano la famiglia dei motori a 2 tempi e, con la nuova produzione a 4 tempi, guardano al mercato degli anni Trenta.



## 2006. Moto bolognesi degli anni 1930-'45. Produzione motociclistica tra evoluzione ed autarchia

■ L'esuberante ottimismo che ha caratterizzato gli anni Venti, con un gran numero di ditte protese a trovare spazio nel nascente mercato dei mezzi a motore, immancabilmente presenti sui tanti circuiti di quell'epoca pionieristica dell'agonismo, viene messo a dura prova a causa delle ristrettezze imposte dalle scelte autarchiche del regime fascista.

In questo difficile contesto si trova ad operare l'industria motociclistica bolognese, in particolare le tre marche dotate di una organizzazione produttiva e commerciale con un respiro nazionale: Augusta-F.I.A.B., G.D e M.M.

La prima, già in difficoltà per carenze tecniche, fallisce nel 1933. La G.D, il cui seguito da parte degli appassionati non è certo paragonabile a quello del decennio precedente, nei primi anni Trenta propone interessanti modelli, prima di iniziare un lento declino, nonostante l'impegno nel settore dei motocarri.

Solo la M.M., grazie al fertile ingegno di Mario Mazzetti e all'oculata gestione dell'avvocato Salvia, conserva un ruolo preminente, sia dal punto di vista commerciale, con motocicli estremamente curati sotto l'aspetto tecnico ed





estetico, che sportivo, aggiudicandosi un gran numero di gare in ambito nazionale ed estero, come i Campionati Italiani Piloti e Marche, il Campionato del Belgio e diversi Record Mondiali di velocità.

Sulla scena si affacciano anche nuovi protagonisti. Da G.D e M.M. provengono, rispettivamente, i fondatori della C.M e della Moto Morini, realtà destinate, l'una già nell'immediato, l'altra soprattutto a partire dalla fine della guerra, ad una rapida affermazione. Ad esse si affianca la presenza di officine e laboratori artigianali legati alla motoristica, nel cui ambito alcuni validi tecnici e meccanici ideano e brevettano nuovi dispositivi, oppure si cimentano – come nel caso di Alfredo Bondi, Giulio Bonfiglioli, Luigi De Togni, Gino Maglietta, Adriano Amadori (O.M.A.), Aurelio Paselli, Walter Sita, Amedeo Zappoli – nella costruzione, episodica ma ugualmente significativa, di esemplari di motocicli "tradizionali" o con soluzioni particolari, a due ruote affiancate da ruotine ausiliarie, oppure a tre e addirittura quattro ruote.

Bologna è in grado di offrire competenze per tutte le componenti della motoristica, a partire dalla progettazione di motori, in particolare con le ditte Laurenti e Drusiani. Quest'ultima produce tutti i motori per la C.M e per la milanese F.B, alla quale fornisce anche cambi e trasmissioni. Non è forse casuale che anche la DEMM, fondata dai bolognesi Daldi e Matteucci a Milano, si sia poi trasferita nel nostro territorio, a Porretta.

Gli anni Trenta sono anche il periodo in cui la moto inizia a diventare uno status symbol. I centauri provetti di famiglia benestante ricercano moto belle, veloci ed affidabili. Altri neofiti, con minori possibilità economiche, ne utilizzano di più modeste, orgogliosi comunque di salire un gradino nella scala sociale. L'acquisto di una moto, anche se sofferto e rateale, ammette di fatto il compratore nella famiglia di chi può permettersi uno stile di vita superiore

alla media. Anche il regime utilizza l'immaginario delle due ruote: organizza motoraduni, adunate e raid motociclistici, alimenta il mito virile del pilota temerario, spericolato, invincibile. Per molti sono queste le occasioni per uscire dai limiti angusti della città, venendo in contatto con realtà diverse e nuove.

Le ristrettezze economiche impongono però anche scelte utilitaristiche, ponendo limite alle ditte costruttrici circa i modelli, le cilindrata e i materiali costruttivi. Viene invece incentivata la produzione di mezzi da trasporto a tre ruote, motofurgoni e motocarri, che godono a partire dalla seconda metà degli anni Trenta, di una grande fortuna commerciale.

In ambito agonistico, dove primeggiano i piloti bolognesi Guglielmo Sandri e Bruno Martelli, si cimentano la C.M e soprattutto la M.M. capace di conquistare diversi Record Mondiali di velocità, i Campionati Italiani di Categoria e Marche, i Campionati Nazionali in Francia e Belgio, sia nella Classe 175 che nella 350.

A Bologna il regime impone la sua presenza anche in questo ambito, cercando di coinvolgere i piloti più affermati agevolandone l'attività con un'apposita Scuderia, la Olindo Raggi, o di reclutarli nella Milizia della Strada offrendo premi e licenze. Le organizzazioni fasciste locali assumono anche la direzione del Moto Club Bologna e creano gruppi regionali cui delegare l'organizzazione di manifestazioni agonistiche e di propaganda.

Con la dichiarazione di guerra, nel 1940, iniziano anni bui per le ditte bolognesi. Escluse dalle commesse statali, bloccati i programmi di sviluppo, la produzione di moto di fatto cessa, essendo consentita solo quella di un esiguo numero di motocarri, mentre vengono imposte lavorazioni legate all'industria bellica. Infine i bombardamenti aerei alleati portano alla distruzione, tra le altre, delle officine M.M. e Drusiani.

#### PREVIOUS EXHIBITIONS: 2003-2018

The "Moto Bolognesi" project, before the current exhibition dedicated to the decade 1950-1960, saw the realization of six others exhibitions.

The first three were respectively dedicated to the "veterans" of the Twenties, the years 1930-'45 and the immediate post-war period, and documented the development of local industry through a temporal perspective, recounting its genesis, development and finally its recovery after war destruction.

These exhibitions were followed by three monographic exhibitions, the M.M. by Mario Mazzetti, Leopoldo Tartarini's Italjet and Mario Cavedagni's C.M, reconstructing their history through the protagonists, the successes and, above all, the main models created.



## 2008. Moto bolognesi del Dopoguerra. La motorizzazione popolare, 1946-'50



■ L'Italia, uscita dalla guerra, è impegnata in un grande sforzo di ricostruzione del suo tessuto sociale, politico ed economico. La ripresa, pur faticosa, mette in luce un grande slancio vitale che coinvolge tutte le attività produttive, sia artigianali che industriali. Uno degli esempi più eclatanti è il settore della motoristica, sopravvissuto tra mille difficoltà agli anni dell'autarchia e alle distruzioni dei bombardamenti. I motocicli tornano a circolare in ordine sparso ed in numero esiguo. Per guidare le loro macchine, i civili devono ottenere permessi speciali rilasciati solo in caso di "comprovata necessità di lavoro". Vietato circolare nei giorni festivi e dopo le ore 22 nei centri abitati. La poca benzina disponibile è contingentata nella misura di 15 litri al mese per le moto e di 5 litri per i micromotori.

Più tardi, superata l'iniziale penuria di materie prime, gli industriali e gli artigiani bolognesi recuperano piena libertà di progettare e realizzare secondo le richieste del mercato, senza doversi più attenere alle superate regole autarchiche. Venuta meno la necessità di veicoli da trasporto a tre ruote, a fronte di una grande disponibilità di residui bellici, e caduta drasticamente la richiesta di motociclette, la produzione si incentra soprattutto sulla proposta di micromotori da applicare dapprima alle biciclette, quindi a telai appositamente predisposti. Il loro costo contenuto ne decreta il successo immediato, con la nascita in tutto il paese di decine di ditte costruttrici e soprattutto di una miriade di artigiani che si cimentano in produzioni di telai cui, una volta applicato un motore, danno il loro nome. Si tratta in molti casi di "meteore" destinate, alcune in breve tempo, altre nel giro di alcuni anni, a scomparire. Bologna è protagonista, in posizioni di primo piano, di questo fenomeno di motorizzazione diffusa.

Per quanto riguarda lo sport, il periodo bellico ha avuto effetti disastrosi per il motociclismo locale, privato di uomini e mezzi. Alcuni centauri all'inizio della carriera agonistica hanno dovuto interromperla, mentre quasi tutte le moto venivano requisite, rubate o distrutte. Ciò nonostante, l'attività sportiva riparte grazie all'opera dei Moto Club, tornati autonomi senza interferenze governative. A Bologna, nel settembre 1945 si ricostituisce il Moto Club Amedeo Ruggeri che nel mese successivo già riesce ad organizzare un Circuito in piena regola. L'iniziativa bolognese viene presto imitata anche a Imola, Casalecchio di Reno, Medicina e San Giorgio di Piano. L'eccezionale diffusione dei micromotori favorisce, inoltre, la nascita di club specializzati: come il Cucciolo Club, divenuto Micro Scooter Moto Club nel 1949, e il Vespa Club d'Italia.

La fortuna dei Moto Club è garantita dall'aumento dei tesserati, dalla frequenza delle gare e dal pubblico che vi assiste.



Tra le diverse discipline agonistiche, primeggiano quelle di velocità, in pianura ed in salita. Nonostante le lunghe distanze e i percorsi tormentati, la Regolarità attira molti concorrenti. Le Gymkane, sfide tra i piloti più abili, assolvono un'utile funzione divulgativa e propagandistica, in sede locale. La novità è il grande seguito che ha il Motocross, con gare temerarie fuori strada. Il motociclismo bolognese deve molto all'attività dei Club e ai loro iscritti; senza il loro entusiasmo, sarebbe stata certamente più faticosa la rinascita dello sport e dell'industria.

Si affaccia in questo settore produttivo la Ducati realizzando, dapprima su progetto della torinese S.I.A.T.A., quindi in proprio, il Cucciolo, uno dei micromotori cui – insieme a pochi altri, come il Mosquito o l'Alpino – viene riconosciuto il merito di aver contribuito all'affermazione della "motorizzazione popolare" in Italia.

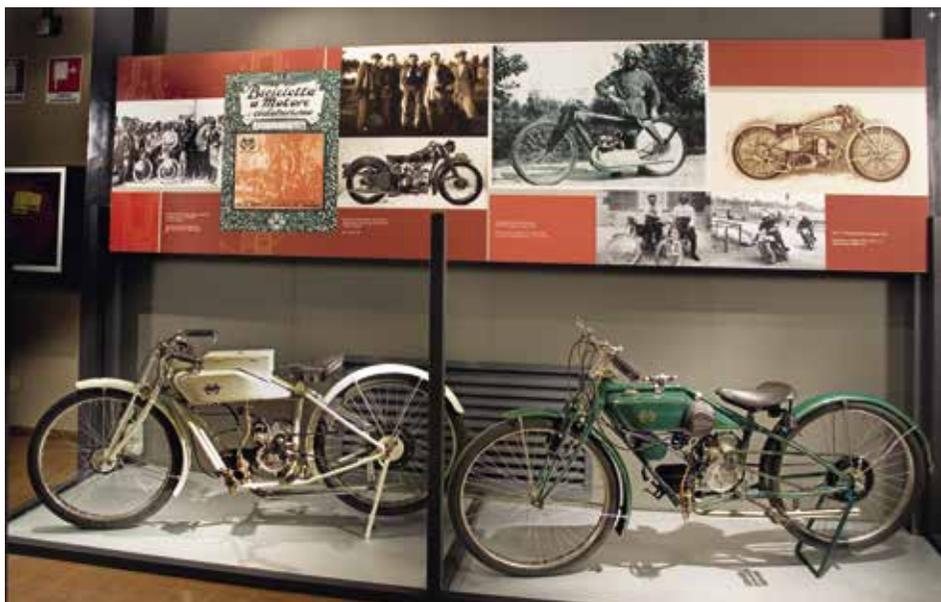
Vi sono anche alcune marche dal glorioso passato, come la M.M. e la C.M che, dopo aver subito gravi danni durante i bombardamenti della città, cercano di riconquistare la posizione a loro riconosciuta nel panorama motociclistico nazionale.

A livello sportivo Moto Morini e F.B, già presenti nel periodo prebellico con i loro motocarri, primeggiano in Italia e all'estero. La Morini di fatto esordisce con la sua prima motocicletta, una 125 che la lancia nel mercato nazionale e in campo sportivo: in Italia, nel dopoguerra, è protagonista di un gran numero di successi e vincitrice del Campionato Italiano nel 1948 e 1949. In ambito internazionale si impone la F.B Mondial, milanese ma interamente progettata e costruita a Bologna, che si aggiudica il Campionato del Mondo nel 1949, 1950 e 1951.

Altre ditte come B.M.-Bonvicini, Cimatti, Invicta, Malaguti, Nettunia-Busi, Testi, già conosciute ed apprezzate per la costruzione di telai e biciclette, sono avviate a conquistarsi un loro spazio, anche importante, nei decenni successivi. Marzocchi, che inizia con il Grillo e l'Idroflex commissionata dai fratelli Ducati, e Verlicchi, che motorizza un proprio telaio, avranno una posizione di prestigio, nel variegato panorama delle aziende del distretto bolognese della componentistica per moto e auto, con prodotti di eccellenza, l'una nel campo delle sospensioni e delle pompe, l'altra in quello della telaistica.



## 2009. Mario Mazzetti, tecnico progettista, fondatore della M.M.



■ Mario Mazzetti nasce nel 1895 da una famiglia modesta e sin da giovanissimo lavora come fabbro e meccanico, frequentando i corsi serali dell'Istituto Tecnico Aldini Valeriani. Terminata la guerra con una Croce al Merito, trova impiego presso le Officine delle Ferrovie dello Stato, poi brevemente alla G.D, da poco nata, come meccanico collaudatore. Progettato un suo motore a 2 tempi, nel 1924 dà vita con Alfonso Morini e due soci alla M.M. nella quale impegna la sua vita e le sue conoscenze tecniche, progettandone tutti i modelli fino alla chiusura, alla fine degli anni Cinquanta.

La M.M., nata con un capitale sociale di 40.000 lire, ha la prima officina ricavata da una vecchia stalla in Via Galliera 135-137. Di fatto, ne sono responsabili Mazzetti per il disegno, i progetti, le prove, i collaudi e Morini per lo sviluppo commerciale, la promozione e le attività sportive. Tale suddivisione delle responsabilità conduce subito a buoni risultati, che si dimostrano sorpassando la G.D ed altre marche in tante corse di vario tipo.

Dopo l'ingresso nella società di Antonio Salvia, la M.M. cambia sede, dapprima in Via Serlio e poi in Via Calvart. Il decollo nel settore 4 tempi avviene quando Mazzetti nel 1933 elabora una 175 monoalbero a catena che domina i Campionati Italiani Velocità I e II categoria e batte il Record Mondiale di Velocità con Luigi Bonazzi.

Sono varie le ragioni che determinano i successi di questi anni. Antonio Salvia si rivela amministratore saggio ed onesto, l'officina usa attrezzature moderne, esegue molte lavorazioni in proprio e vengono monitorate costantemente le tendenze dell'industria e del mercato. L'azienda può così crescere ed arriva ad impiegare 80 operai nella realizzazione di moto eccellenti nelle prestazioni, veloci, affidabili, eleganti. Il successo commerciale è favorito da quello sportivo che la vede rivaleggiare con le grandi marche nazionali conquistando 461 podi con 264 vittorie dal 1924 al 1957, 7 Campionati Italiani Piloti e Marche, 10 Record Mondiali di Velocità.

Dal punto di vista costruttivo la M.M., esempio unico a Bologna, si caratterizza per lo studio di progetto e la realizzazione di tutte le parti più significative dei suoi modelli, dal motore alla ciclistica. La competenza e la predisposizione all'innovazione di Mario Mazzetti fanno sì che le sue moto



utilizzano soluzioni innovative, spesso precorritrici nel panorama motoristico nazionale. Tra il 1924 e il 1942 sono ben 9 i dispositivi originali da lui ideati, 7 dei quali brevettati, tutti utilizzati sulle M.M.: motore, camera di combustione, cambio, frizione, pompa dell'olio, forcella telescopica idraulica.

A riprova della sua versatilità, progetta anche un motore stellare per aereo e costruisce una monoposto di piccola cilindrata alla fine degli anni Trenta, non si sa in che modo e per quale scopo. Di essa restano alcune fotografie, che ritraggono un'auto da corsa monoposto, con ruote anteriori a molleggio rettilineo forse idraulico. Certamente ha freni in elektron e scocca in lega leggera, modellata da Giuseppe Bonora, celebre per i suoi tappi carburante rapidi, per i telai da record M.M. e per le carrozzerie di alcune auto Maserati ed Alfa Romeo. La guerra impedisce i collaudi di questa macchina che va perduta durante il conflitto.

Le sanzioni dopo l'invasione dell'Etiopia e l'uscita di Alfonso Morini dalla ditta non ledono le capacità produttive aziendali quanto l'ingresso dell'Italia in guerra nel 1940: ogni attività industriale è convertita a scopi militari, l'officina è autorizzata unicamente a costruire motocarri e ad eseguire riparazioni su veicoli dell'esercito.

Dopo la guerra, ricostruito nel 1946 lo stabilimento distrutto da un bombardamento, realizza una produzione motociclistica esigua per numero ma eccellente per qualità. Ogni piano di rilancio commerciale viene meno con la scomparsa di Antonio Salvia nel 1950. Si producono soltanto pochi modelli 250 e 350, con opportune migliorie. Per il segmento utilitario si tenta di vendere una 125 con motore a 2 tempi disegnato da Mazzetti e costruito dall'officina di Mario Michelin.

Per l'impiego agonistico in Formula 2, la 250 54 A Super Sport dà origine nel 1956 ad una velocissima 250 SS Super Sport. Quasi contemporanea è una 175 monoalbero a catena con promettenti caratteristiche, ma che non supera la fase sperimentale, causa l'aggravarsi delle passività di bilancio. Una tendenza irreversibile e destinata ad affrettare il fallimento, nel 1958.

Mazzetti deve rassegnarsi alla triste procedura, ma non certo all'inerzia professionale. Quando la M.M. chiude i battenti, o forse anche prima, accetta una consulenza richiesta dalla F.B. Minarelli per mettere a punto un motore 125 a 4 tempi. Muore a Bologna il 25 ottobre 1964.



## 2010. L'Italjet di Leopoldo Tartarini, 1960-1988



■ Leopoldo Tartarini nasce a Bologna nel 1932. Sin da giovanissimo ha una grande passione per i motori, incoraggiato dal padre Egisto, meccanico e buon pilota sul suo sidecar Moto Guzzi.

Nel 1952, finiti gli studi, intraprende una gloriosa quanto breve carriera da pilota vincendo la Milano-Taranto con un side-car da lui assemblato e poi la prima edizione del Motogiro d'Italia con una Benelli. Ritiratosi dalle gare dopo un grave incidente, con Giorgio Monetti porta a termine nel 1958 il giro del mondo alla guida delle 175T Ducati. Nel 1960 fonda la Italemmezeta per la costruzione di propri modelli con motori di 125 cm<sup>3</sup> della tedesco-orientale MZ. Tartarini è audace e non esita ad allacciare contatti commerciali con la Germania comunista, allora assolutamente impenetrabile nella sua "cortina di ferro". Fin dagli esordi gli elementi caratterizzanti di tutta la suc-

cessiva produzione sono l'originalità e l'innovazione nello stile che gli consentono di esportare anche in Europa, America e Africa.

Alla fine del 1965 nasce il Vampire 60, espressamente progettato per le competizioni di velocità della neonata Categoria Cadetti: in pista la moto sbaraglia tutta la concorrenza fin dalla prima gara.

Ma Tartarini spazia a tutto campo, dai ciclomotori alle maxi moto, firmando accordi con Triumph, con MI-VAL, Vi-Vi ed in special modo Ducati, azienda con la quale Tartarini ha sempre continuato ad avere ottimi rapporti al punto che negli anni Settanta diventa lo "stilista" di casa Ducati, accreditandosi come uno dei migliori designer motociclistici. Nel 1967 l'azienda assume il nome di Italjet e poco dopo nasce un ciclomotore pieghevole, il Kit-Kat. Ha ruote piccolissime, da 5 pollici, ed è studiato per essere inserito, una volta ripiegati il manubrio e la sella, in un'apposita sacca e riposto nel bagagliaio dell'auto, in un camper, sulla barca, accompagnando il proprietario perfino nei viaggi in treno. Nel 1969 vedono la luce le mini-moto da fuoristrada, altro capostipite nella produzione Italjet. Inizialmente con motore Franco Morini 50, sono destinate ai bimbi di tutte le età. Mini-Mini Bambino e Junior Cross sono le prime di una serie che andrà avanti per oltre trent'anni. In questo filone Italjet diventa leader mondiale riconosciuto.

Negli anni Settanta inizia la produzione in serie limitata di modelli destinati esclusivamente al fuoristrada agonistico: Piranha 50, Cross Casa 50-60 e Zorro 175, moto particolarmente curate e competitive.

Nel 1970 Italjet lancia il marchio Ossobuco che comprende una serie di moto a ruote basse destinate al facile divertimento e comunemente conosciute negli Stati Uniti come "funny bikes". Nello stesso anno prende avvio l'importante collaborazione con Yamaha: Italjet diventa importatrice





unica di tutta la gamma della casa giapponese, comprese le moto da competizione.

Un altro successo è legato al Buccaneer che vince, dal 1973 al 1975, il Campionato Italiano Junior 125 e al quale corrisponde un'altissima fortuna commerciale.

Nel 1978 viene presentato il Pack-A-Way, ciclomotore pieghevole a ruote basse, ispirato al precedente Kit-Kat; per le sue innovative forme e per i concetti costruttivi, questo modello entrerà nel 1980 a far parte della collezione permanente del MOMA di New York.

Nel 1979 il lavoro si concentra sull'attività commerciale e di assistenza tecnica alla Bultaco, allora molto impegnata nel campo del trial, sia competitivo che dilettantistico, ma l'anno seguente la situazione economica della casa spagnola si aggrava, tanto da sospendere l'attività produttiva ed anche agonistica. Italjet partecipa comunque al Campionato Mondiale Trial del 1980 con due secondi posti nel Campionato del Mondo e in quello Italiano Senior. Dall'anno successivo Italjet entra ufficialmente nel mercato delle moto da trial e per la prima volta come produttore in proprio anche dei propulsori, nella cilindrata convenzionale di 250 e 350, per modelli stradali o fuoristrada, anche a 4 tempi.

Nel 1988 inizia l'era degli scooter, con alcuni modelli longevi come Velocifero, Formula, Dragster e Torpedo.

Con la partecipazione, nel 1999, al Campionato Mondiale di velocità nella Classe 125, esperienza troppo dispendiosa abbandonata nel 2002, e un'ultima scommessa nel 2001 con la Amarcord, un ibrido con la ciclistica di una moto e la motorizzazione da scooter, arriva il canto del cigno.



## 2018. C.M trent'anni memorabili, 1929-1959



■ Mario Cavedagni e Renato Sceti si formano come meccanici presso la G.D, la prima importante fabbrica bolognese di motocicli, distinguendosi anche come piloti-collaudatori. Nel 1929 Cavedagni fonda la C.M che fin dagli esordi si avvale di prestigiose collaborazioni esterne come i fratelli Laurenti e Alfonso Drusiani.

Per trent'anni, senza altre risorse che una piccola officina e pochi operai diretti con grande competenza, la C.M mantiene una presenza significativa sul mercato italiano. Le macchine proposte sono eccellenti per il turismo, lo sport e l'impiego commerciale. I modelli abbracciano tutte le cilindrata con ogni possibile variante, ma sempre con adeguati criteri costruttivi e finiture curate ed eleganti. L'organizzazione del lavoro rimane negli anni pressoché immutata: in officina ci si occupa di assemblaggio e finiture, di cui sono responsabili Mario Cavedagni e Renato Sceti, dei telai, con il fratello Ildebrando Cavedagni, infine della parte commerciale; ai fratelli Laurenti spettano i modelli per fusione, ad Alfonso Drusiani i motori; ditte specializzate forniscono i restanti componenti, nonché la verniciatura e le cromature.

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

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

Dopo l'entrata in guerra dell'Italia, nel giugno 1940, la ven-



La produzione delle moto si riduce drasticamente per essere infine vietata, lasciando solo qualche spazio ai motocarri. Mario Cavedagni muore il 14 Novembre 1940 e, alla conduzione della C.M, subentra la vedova, Irma Ginepri, che affronta con coraggio le difficoltà del periodo bellico assistita da fedeli collaboratori. Si adopera per salvare l'occupazione delle maestranze, nascondere macchine e scorte, studiando il da farsi una volta finita la guerra. In tal modo la C.M già verso la fine del 1945 è nuovamente presente sul mercato con qualche moto di tipo prebellico assemblata con rimanenze di magazzino o avventurosi acquisti.

La nuova produzione inizia nel 1948 con una motoleggera 125, economica e facile da guidare, che vede poi le versioni Turismo, Sport, Gran Sport. L'anno seguente è la volta della 250 bicilindrica a 2 tempi, massima espressione della tecnica C.M, destinata a continui aggiornamenti.

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

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

La 250, creata nel 1949 da Sceti, ha una carriera sportiva tale da essere considerata una delle più interessanti "quarto di litro" fabbricate in Italia.

Nel settore 4 tempi viene proposto nel 1954 il Francolino 175 nei tipi Turismo, Sport o Centauro. Per il mercato dei mezzi di trasporto a tre ruote sono infine proposti il motociciclo 49, il furgoncino 48, il Muletto 160 e, soprattutto, il motocarro 175 a 4 tempi.

L'aggiornamento del catalogo e l'assidua presenza nelle competizioni assicurano alla C.M, fino al 1955, un costante aumento delle vendite. Tuttavia, l'impiego utilitario della moto cede spazio, di lì a poco, a quello dell'automobile, divenuta accessibile nel prezzo per larghi strati della popolazione. Inizia una fase negativa e il crollo delle vendite nei settori alti della produzione non è compensato dal recupero con le cilindrature minori o con i motocarri. Il marchio viene concesso alla Ditta Negrini di Vignola per i suoi ciclomotori, ma la chiusura definitiva della C.M sopraggiunge nel 1959.

