Scuola Officina

MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA

numero 2 2014
LUGLIO - DICEMBRE
anno XXXIII

ISSN 1723-168X
Spedizione in abb. p. - 70%
Filiale di Bologna (ex libero)
Prezzo € 5,00

LO STUDIO VILLANI: FOTOGRAFI DI INDUSTRIA A BOLOGNA
Emanuela Sesti

UNA SCUOLA ALLE ESPOSIZIONI. L'ISTITUTO ALDINI-VALERIANI (1856-1911)
Alessio Zoeddu

Moto C.M,
una vita avventurosa

ENRICO RUFFINI

Ogni ricerca sull'attività industriale del secolo scorso porta inevitabilmente ad un confronto tra le condizioni di oggi e quelle di allora, nonché sui relativi prodotti. Talvolta paragonabili, vedi ad esempio gli ingranaggi e le ruote che anche dopo molto tempo conservano l'originale disegno. Talvolta diversi, omologhi e non analoghi, vedi ad esempio i carburatori e gli impianti di iniezione elettronici. Circa i metodi per ottenere i prodotti stessi, la conclusione diverrebbe altrettanto negativa, poiché attualmente anche le aziende artigianali si avvalgono di tecnologie avanzatissime nel progetto e nella realizzazione.
Invece nei tempi andati prevalevano il ragionamento empirico, l'intuito, la facile improvvisazione, l'iniziativa quasi temeraria. Virtù tipiche di numerose piccole aziende che fabbricavano motociclette, ed in sommo grado della bolognese C.M, rimasta al lavoro per trent'anni, senza altre risorse che un'officina e pochi operai diretti con grande competenza. Ma fu capace di adeguarsi al mercato, di offrire macchine eccellenti sia per il turismo, sia per lo sport, sia per l'impiego commerciale. Costruì modelli di tutte le cilindrate con ogni possibile variante, sempre seguendo opportuni criteri tecnici. Il discorso sul metodo C.M sarebbe veramente incomprensibile per la logica moderna.

Mario Cavedagni (a destra) e Renato Sceti, piloti e tecnici G.D negli anni '20

Archivio Famiglia Cavedagni

LE ORIGINI

C.M sono le iniziali di Cavedagni (Cavedagna, nei documenti più datati) Mario, fondatore della Casa, nato a Bologna nel 1897 ed interessato più alla meccanica che al mestiere del padre fornaio. Prestò servizio militare dal 1918 al 1919 negli stabilimenti automobilistici del Regio Esercito, dove ebbe occasione di migliorare le sue conoscenze.
Prima ancora del congedo aprì un'officina per auto e moto in Via Andrea Costa 113 e non gli mancarono i clienti. Si distinse pure nello sport, con la bicicletta e la moto francese A.B.C., ma da tali fatiche non ottenne risultati validi ai fini professionali. Preferì quindi accettare un incarico come tecnico, collaudatore e corridore nella G.D di Ghirardi e Dall'Oglio. Scelta felice per la giovane Ditta, che nel periodo 1923-1926 si giovò di lui per collezionare vittorie sui circuiti di velocità, nelle gare in salita e di fondo. Anche il Record Italiano sul chilometro lanciato per le biciclette a motore, a Monza, 25 Novembre 1925.
L'anno dopo Cavedagni smise di correre e prese in moglie Irma Ginepri, impiegata G.D, mantenendo con la G.D stessa rapporti che non erano di stretta dipendenza, ma di lavoro autonomo. Non gli fu negata la facoltà di gestire un'officina meccanica per montare biciclette dentro alcuni locali presi in subaffitto dalla G.D in Viale Aldini 28. Questo esercizio venne iscritto alla Camera di Commercio in data 15 marzo 1925, con una denuncia che rappresentava l'atto di nascita della futura C.M e che peraltro non tradiva l'intesa con la G.D rispettata da Cavedagni con un'opera assidua di controllo e messa a punto sui nuovi modelli 125 e 175, i quali avrebbero dovuto battere la pericolosa concorrenza delle Marche più previdenti. Occorrevano, all'uopo, macchine ideate in modo diverso ed originale. Cavedagni sapeva come, e decise di lasciare la G.D al suo incerto destino. Proseguì con la sua C.M nell'officina di Via Aglebert 20, attiva di fatto verso la fine del 1929, ufficialmente nel 1930, mese di luglio.

GLI ANNI TRENTA

Un motivo per sperare nel successo fu la giudiziosa ripartizione dei compiti. A Cavedagni l'assemblaggio, la finitura, la messa in commercio. Ad Alfonso Drusiani il motore completo. A varie Ditte specializzate la cromatura, la verniciatura e gli altri componenti, tipo magneti, dinamo, carburatori, cambi, catene, manubri e comandi, serbatoi, parafanghi, selle, forcelle elastiche, ruote, freni, e mozzi, impianti elettrici. Era fondamentale la partecipazione di Drusiani e della sua officina in Via Milazzo 32, considerata tra le migliori di Bologna nel campo della meccanica di precisione. Da non escludersi un sostegno finanziario, come fanno presumere le firme abbinate sui fogli pubblicitari, senza comunque che si addivenisse alla costituzione di una regolare Società. La prima motocicletta costruita dai due valentuomini fu una 175 con distribuzione a tiges, che comparve qualche mese prima del 1930 e si impose nella Milano-Napoli del 1932 per merito dei corridori Cavaciuti, Zini, Pagani, Palvis. Risultato eccezionale, che assicurò alla C.M molti clienti e rese opportuna la diversificazione nei modelli Turismo, Gran Turismo, Supersport. Lo stesso motore venne prodotto anche per la Ditta milanese Türkheimer, titolare della marca Astra.
Nel 1934 la serie 175 fu interrotta, poiché i provvedimenti legislativi non favorivano questa cilindrata, tipica delle motoleggere. Al suo posto, uscirono da Via Aglebert macchine più complete e potenti.
Nel 1933 una 500 subito proposta come Turismo o Lusso, Gran Turismo a tiges e come Sport con albero a camme in testa. Accanto ad essa, una 250 tipo Turismo o Lusso a tiges ed una Sport con albero a camme in testa. Venne poi nel 1935 una 350, anch'essa disponibile con entrambi i sistemi di distribuzione. Si parlò e si scrisse di moto tipo Corsa, che non risultavano descritte come tali dai cataloghi e derivavano dai tipi Sport radicalmente elaborati.
La produzione C.M di maggior pregio ebbe motori a valvole in testa costruiti da Drusiani con l'assistenza del tecnico Marcello Laurenti. Fecero eccezione alcuni modelli a valvole laterali o in testa con motori Mercury, così chiamati per l'esportazione dall'inglese Matchless. Durante il quinquennio 1935-1940 non si contarono perfezionamenti e 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. Ancor oggi si stenta a credere come tale variatissimo listino potesse sortire da una fabbrica nella quale lavoravano solo 25 operai e 10 apprendisti alle dipendenze del Capo Tecnico Renato Sceti, ex pilota G.D, più 5 tra impiegati ed impiegate. Cavedagni sovrintendeva a tutto l'insieme con idee ben chiare ed indiscussa competenza. Il personale C.M trovò sempre piena occupazione, dovendo provvedere alle esigenze sia dell'uso utilitario sia dello sport, che per la Ditta significava prestigio e notorietà. I suoi colori furono difesi da piloti che si preparavano ad una brillante carriera, come Balzarotti, Cavaciuti, Cavanna, Martelli, Pagani, Sandri, ma il suo impegno nei campionati di Prima Categoria divenne sempre più difficile, causa i progressi tecnici delle grandi Case italiane ed estere che la C.M non riusciva ad inseguire con gli esigui mezzi di cui disponeva.
Ecco la ragione per cui gli ultimi anni Trenta videro Cavedagni e Drusiani meno interessati a produrre moto di indole agonistica ed attenti piuttosto ai veicoli da trasporto. Incoraggiato dalle direttive ministeriali in tema di autarchia, il settore motocarri e motofurgoni denotava buone prospettive e meritava sviluppo.
Si cominciò adattando la motocicletta ad una struttura portante, senza particolari modifiche, ma fu subito necessario studiare appositamente i gruppi motore-cambio ed i mototelai.
La C.M, che fin dal 1935 consegnava su richiesta furgoncini a motore, non perse tempo e rese efficienti unità

Jader Ruggeri su C.M 350 OMC Corsa al Velodromo di Bologna, inizio anni '40

Archivio Famiglia Ruggero Ruggeri

Frontespizio del Catalogo C.M 1939

Archivio Enrico Ruffini

con motore Drusiani a valvole in testa oppure Mercury a valvole laterali, di cilindrata 350 e 500. Dai primi tipi a quelli datati 1940 i progressi giunsero rapidi e significarono motori 500 e 600 progettati ad hoc, con raffreddamento forzato, cambi con o senza riduttore, trasmissioni a catena o ad albero cardanico, differenziali, ruote a disco e gomme di larga sezione, telai rinforzati nella parte anteriore in tubi ed in logheroni stampati sul treno posteriore, carichi autorizzati fino a kg 1.500, cassoni fissi o ribaltabili, carrozzerie di vario tipo. Erano macchine sicure, resistenti, facili da guidare, che si guadagnarono la fiducia degli utenti ed assegnarono alla C.M una posizione rispettabile nel quadro delle Case motocarristiche nazionali.

VICENDE DI GUERRA

Breve durata ebbe l'equilibrio dell'attività produttiva, dovuto non solo all'elevato livello tecnico ma anche agli ottimi rapporti tra i dirigenti e le maestranze che provenivano dalla medesima classe sociale operaia. Dopo l'entrata in guerra dell'Italia, il 10 Giugno 1940, la vendita delle moto sciolte per uso civile si ridusse drasticamente e fu addirittura vietata, lasciando qualche spazio ai motocarri.

Mario Cavedagni morì il 14 Novembre 1940 e l'azienda C.M fu ereditata dall'unico figlio Franco, privo della capacità di agire in quanto minorenne. La vedova Irma Ginepri divenne quindi pienamente responsabile sia della Ditta sia di Franco, soggetto a tutela.

Nel nuovo obbligo la Ginepri seppe dimostrare pratica d'ufficio e di officina, pazienza, coraggio, assicurando cotinuità al lavoro C.M, che riguardava la fabbricazione di motocarri e le commesse per conto delle Forze Armate. Sempre d'intesa con Drusiani, responsabile dei motori, non ebbe sosta l'attività nella sede di Via Aglebert, che nel 1942 fu autorizzata a costruire per impiego civile 10 motocarri al mese, cifra notevole dati i tempi.

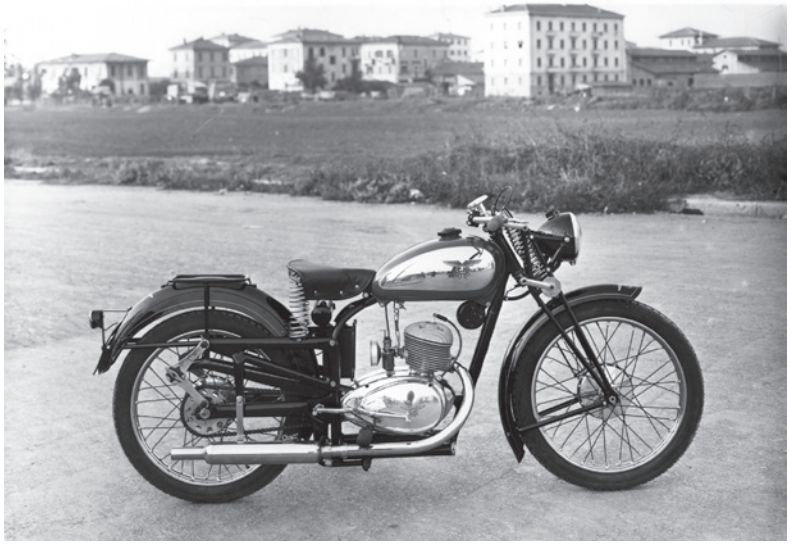
Fino alla data dell'armistizio, l'8 Settembre 1943, si andò avanti quasi regolarmente, ma in seguito la situazione divenne precaria. Per Drusiani fu impossibile rispettare gli impegni, con l'officina danneggiata dai bombardamenti aerei. A conoscenza poi delle tante requisizioni o rapine perpetrate contro altre Ditte bolognesi, la C.M trasferì o nascose le migliori attrezzature. Il suo personale, come quello di Drusiani, visse di espedienti cercando qualche occasionale impiego.

La liberazione, il 21 Aprile 1945, pose fine ai disastri e lasciò intravedere una certa ripresa nel comparto industriale. Alcuni specialisti ex Drusiani riattarono alla meglio i locali di Via Milazzo 32 ed associati di fatto fabbricarono parti meccaniche, come telai e cambi. Tra di essi anche Renato Sceti, forzatamente lontano dalla C.M che era sfuggita alle bombe e tentava di recuperare macchine e materiali, tornando ad assumere alcuni operai. In tal modo, verso la fine del 1945, fece atto di presenza sul mercato con qualche motocicletta di tipo prebellico prodotta con le rimanenze o con i recenti avventurosi acquisti.

Durante l'anno 1946 il listino C.M offrì pochi articoli, ben definiti ed aggiornati. Si trattava delle moto 250 e 500 con distribuzione a tiges, nonché del motocarro 600 con motore pur esso a tiges, cambio con riduttore, trasmissione ad albero cardanico e tutti gli accorgimenti per rendersi utile nei cantieri della ricostruzione.

CONSERVARE O RINNOVARE?

Questo il dilemma da risolvere, allorché la C.M dovette studiare una strategia industriale con prodotti vendibili e competitivi. La migliore tradizione, ignara di costi e di prezzi, suggeriva i tipi 250 Rampichino e Gheppio a tiges, Gheppio Sport monoalbero, assieme ai tipi 500 Grifone e Sparviero a tiges. Della stessa famiglia il motocarro KTC R 600, sempre meno richiesto. Ben diversa,



C.M 125 Turismo di serie, con forcella a parallelogramma, 1949

Archivio Enrico Ruffini

invece, gradita al pubblico, economica, facile da guidare la motoleggera 125 che comparve nel 1948 e diede poi origine alle versioni Turismo, Sport, Gran Sport. Per favorire le scelte dei nostalgici e dei progressisti arrivò nel 1949 la 250 bicilindrica a 2 tempi, massima espressione della tecnica C.M destinata a continui aggiornamenti.

Mentre cambiava il listino, forse troppo assortito, accadevano fatti molto importanti di carattere tecnico ed amministrativo. Il numero degli operai, riassunti oppure nuovi, salì a circa 20. Sceti, che durante la crisi aveva collaborato anche con la Mondial, tornò alla C.M con compiti assai difficili, mancando le forniture di Drusiani.

C.M 500 Grifone con side-car Longhi, 1947

Museo del Patrimonio Industriale, Archivio fotografico

Franco Cavedagni su C.M 350 (n. 37) e Arciso Artesiani su Gilera 500 (n. 101) alla Bologna-Osservanza, 1 gennaio 1948

Archivio Piero Parmeggiani

C.M MOTORBIKES. AN EVENTFUL LIFE

After a period passed as driver and chassis engineer in G.D., Mario Cavedagni established the C.M firm in Bologna. In 1930 he started the production of the first motorbike models in 1930 committing the project of the engines to the famous firm Officine Drusiani. Two years later, the victory in the Milano-Taranto race gained to the Cavedagni's firm a lot of keen followers. The wide range of models has been the main feature of the C.M production, together with costumized solutions, fast engines and faultless finishing. The C.M firm discontinued production in 1959.

Sarebbe stato necessario montare in Ditta i componenti del motore e del cambio ordinati a Case specializzate in fonderia, imbiellaggi, ingranaggeria, trasmissioni ed altre parti vitali. Raggiunta la maggiore età, nel 1949, Franco Cavedagni divenne unico proprietario della C.M ma considerandosi poco esperto seguì il consiglio di costituire una Società di Fatto con capitale 1.000.000 di Lire, ripartito in due quote uguali tra lui stesso e la madre Irma, che seguitava come responsabile della gestione. Questo accordo mantenne piena validità per tutto il periodo in cui la C.M fu attiva a termini di Legge. Sotto certi aspetti segnò una svolta nell'indirizzo produttivo, tendente ormai ad abbandonare la linea classica a 4 tempi di grossa o media cilindrata per sviluppare quella a 2 tempi, moderna e bene accetta, di cilindrata 125 e 250. Alla 125, che aveva ottenuto molti successi, venne aggiunta nel 1952 una 160 disponibile, come d'uso, nelle versioni Turismo, Sport e Gran Sport, poi ancora nel 1954 una 175 denominata 12 Ore tipo Turismo e Gran Sport. La 250, creatura di Sceti, esordì nel 1949 per prepararsi ad una carriera sportiva che l'avrebbe fatta considerare una delle più interessanti "quarto di litro" fabbricate in Italia. Dai primi tipi a vocazione turistica la C.M, cercando assiduamente la perfezione sui motori e sui telai, ricavò moto di caratteristiche eccezionali come la Sport e la Supersport SS. Fu inoltre necessario opporsi ad una concorrenza nel settore 4 tempi, alimentata dalle Ditte bolognesi Morini, F.B.M., Mengoli, Meteora. Nel 1954 venne proposto il Francolino 175 nei tipi Turismo con distribuzione a tiges e Sport con distribuzione ad albero a camme in testa. Dotati entrambi di una fine meccanica vennero accolti come bene si meritavano, ma le successive difficoltà capitate alla Casa ne pregiudicarono il successo commerciale, invano tentato da altri prodotti. Vedi il caso dei ciclomotori Diavoletto con motore Grillo 49 e Trottolino con motore F.B.M. P 2. Oppure di un fantomatico scooter 150. Onde integrare la gamma vendibile senza deludere coloro i quali richiedevano utili mezzi di trasporto anziché rapide motociclette, si allestirono veicoli a tre ruote sempre più efficienti per potenza e carico massimo. Ricordiamo il mototriciclo 49, il furgoncino 48, il Muletto 160. Meglio di tutti, il motocarro 175 a 4 tempi, con cambio, inversione di marcia, trasmissione ad albero, portata utile kg 350. Nell'insieme ed in molti particolari sembrava che conservasse l'inconfondibile stile dei grossi 600 costruiti dieci anni prima. Un arco di tempo che passò mentre C.M si prodigava nello sport, validissimo strumento di propaganda. Con le moto tradizionali non ottenne grandi successi, fatta eccezione per quelli di Moradei su Gheppio 250 in Brasile, di Albertazzi su 500 (moto elaborata) nelle gare di motocross e di Borri su 560 side nella Milano-Taranto. Più agevole il compito delle 125, 160, 175 moderne, adatte alle gare di Regolarità, di Velocità in piano ed in salita, di Gran fondo come la Milano-Taranto, la 12 ore di Imola, il Motogiro. Ovviamente, fu loro preclusa la formula Campionato d'Italia o Gran Premio, dominata da Mondial, Morini ed MV, che utilizzavano motori costruiti con una dovizia di mezzi impensabile per la C.M. Semplici, sicure, veloci, di prezzo ragionevole, le moto di questa Marca, che non potevano permettersi piloti ufficiali, servirono a molti piloti privati nelle categorie MSDS, Cadetti e Juniores. Si chiamavano Ferrari, Fronda, Garofalo, Marchesani, Motta, Pancani, Pollina, Righi e dimentichiamo i nomi di tanti altri. Vicino al massimo livello agonistico corsero le 250, oggetto di studio intenso per migliorare le già notevoli prestazioni. In varie gare di Gran Premio sostennero senza timore il confronto con Benelli e Guzzi. Pilotando le Supersport bicilindriche si distinsero e vinsero Bosi, Casadei, Latini, Milanesi, Motta, Mugnaini ma il più bravo fu certamente Marchesani, che continuò l'impari lotta fino ai primi anni Sessanta e diede ottimo esempio di abilità unita a sapere tecnico.

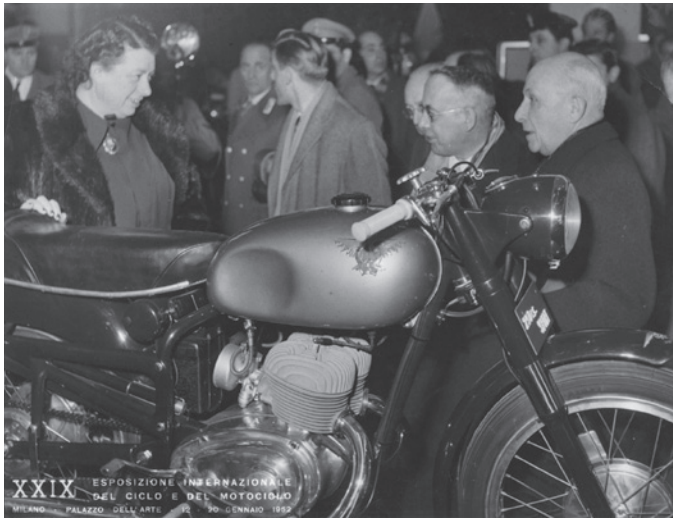
LA FINE INEVITABILE

Una volta aggiornati i cataloghi ed acquisito il prestigio sportivo, le vendite aumentarono gradualmente, fino a circa il 1955. In quell'anno, dicono le statistiche ACI, vennero immatricolate 377 tra motociclette e motoleggere, esclusi i ciclomotori. Non solo la C.M, ma tutte le Case fabbricanti risentirono di tale positiva tendenza e credettero che seguitasse, mentre invece stava per esaurirsi. L'impiego utilitario della moto cedeva spazio a quello dell'automobile, divenuta accessibile nel prezzo anche per larghi strati della popolazione. Lo sport svolgeva un compito divulgativo troppo costoso, se rapportato all'esito commerciale, e le maggiori Case italiane sospesero ogni partecipazione diretta alle corse del 1957.
Dopo di allora ebbe inizio una fase negativa, a danno soprattutto delle moto di grossa cilindrata o comunque di gran classe ed a vantaggio di ciclomotori e scooter. Ne soffrì gravemente la C.M, che per le sue macchine aveva spesso adottato motori veloci, ciclistica speciale, finitura impeccabile. Il crollo delle vendite nei settori alti della produzione non fu compensato da qualche recupero con le cilindrate minori o con i motocarri. Venne concessa l'applicazione del marchio C.M sui ciclomotori costruiti dalla Ditta vignolese Negrini ed equipaggiati con motori C.M, a loro volta di progetto estraneo.
Forse intuendo l'evolversi della situazione e la necessità di un'alternativa, già nel 1951 Franco Cavedagni aveva costituito la Ditta Novamoto, parallela ma indipendente, che aveva sede in Via Marconi 26/D e quale scopo il commercio di motocicli, accessori e ricambi. Fu vittima della crisi e andò in liquidazione nel 1957. Per la C.M storica di Via Aglebert crescevano le passività, nonostante l'eliminazione di ogni tipo di spesa relativa a stampa e propaganda, presenza alle mostre, assistenza ai corridori, lancio di nuovi modelli. Risultò inutile qualsiasi tentativo di risanare il bilancio e nel 1958 fu imposta l'amministrazione controllata, seguita dalla procedura fallimentare nel 1959. Ai proprietari rimase solo quanto bastava per vivere dignitosamente. Irma Ginepri condusse un'esistenza da modesta pensionata, fino alla sua morte nel 1972. Il figlio Franco volle uscire dall'ingrato ambiente motociclistico e praticò lo sport del tiro al volo, a livello internazionale. Svolse poi attività di consulente, limitata da gravi problemi di salute, e morì nel 2004. Forte della sua esperienza, Sceti riprese la libera carriera di tecnico motorista e scomparve nel 1976. Anche gli operai disoccupati non tardarono a trovare lavoro presso altre officine, poiché in C.M avevano imparato come si potessero fare cose egregie usando strutture ed attrezzature ridotte veramente al minimo.

Nella pagina successiva:

Irma Ginepri, vedova Cavedagni (a sinistra), con la C.M 250 Sport alla Fiera di Milano, 16 gennaio 1952

Archivio Piero Parmeggiani



Guido Borri e Luciano Neri su C.M elaborata 560 side-car alla Milano-Taranto del 1956

Archivio Famiglia Borri