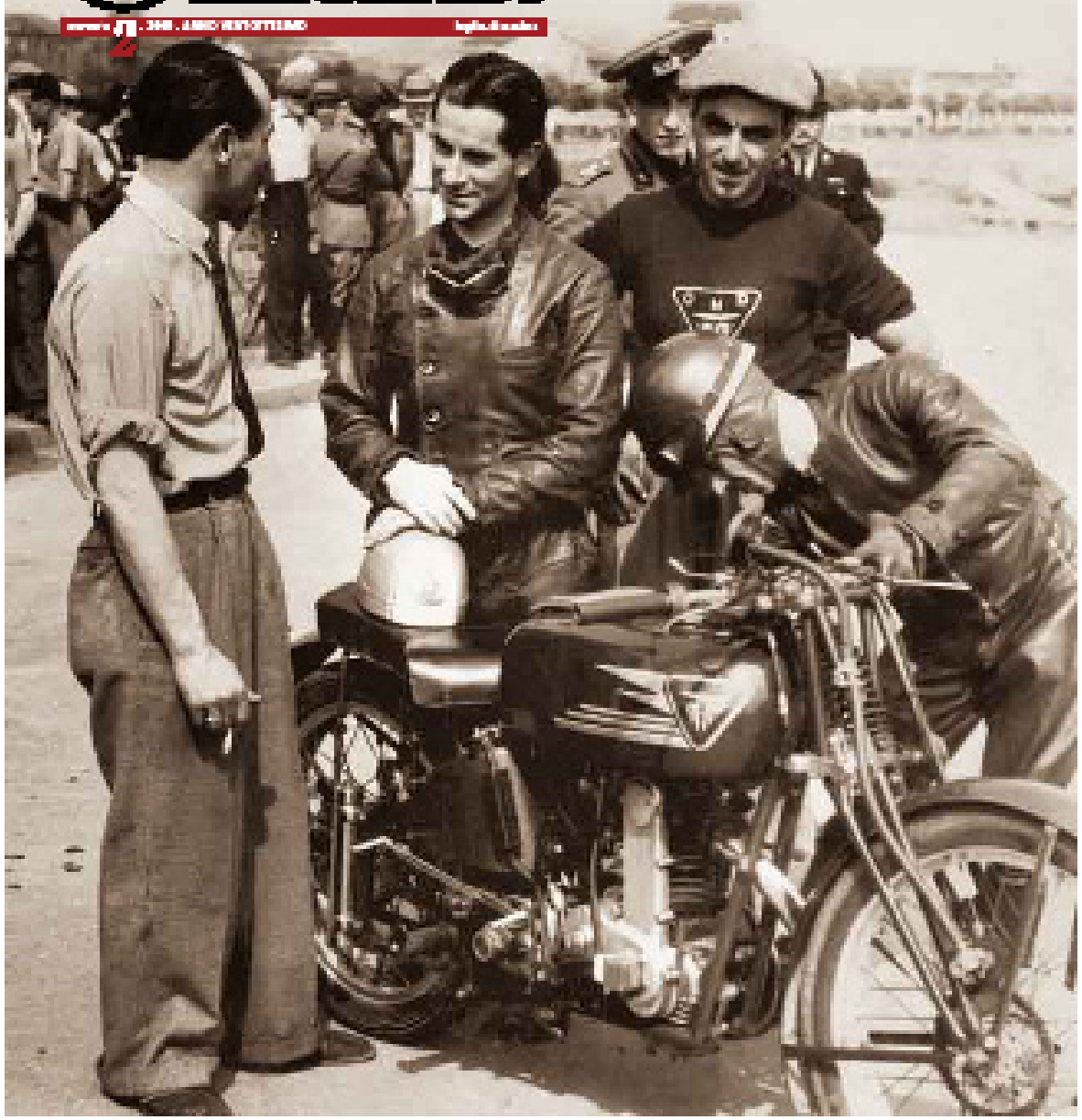
Scuola Officina

MUSEO DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE DI BOLOGNA

numero [illegible] . 2008 . [illegible] . luglio-dicembre



Fabio Taglioni, la forza delle idee

Enrico Ruffini

Fabio Taglioni negli anni '70
Archivio Ducati Motor S.p.A.

Il numero 1.000 è veramente un bel numero, specie se corrisponde a 1.000 motociclette, una diversa dall'altra. A questo incredibile risultato si perviene sommando tutti i modelli di moto e di motori che derivano dai progetti Taglioni. Esemplari sperimentali, prototipi, moto da corsa fuori listino, moto di serie da sport e da turismo circolanti in Italia, negli Stati Uniti, in Spagna, in Francia, in Svizzera; con infinite varianti, relative al motore ed alla ciclistica. O meglio, variazioni su molti temi fondamentali svolti seguendo rigorosi criteri tecnici.
Per oltre quarant'anni il grande Romagnolo condivise la difficile esistenza della Ducati, ne accrebbe il prestigio e l'avviamento commerciale, impedì che la linea moto fosse trascurata a vantaggio di altre iniziative. Un'opera straordinaria, di cui proviamo a ricordare qualche episodio.

Gli studi e l'esperienza militare

Fabio Taglioni nasce a Santa Maria in Fabriago, frazione di Lugo, Provincia di Ravenna, il 10 settembre 1920. La sua famiglia non naviga nell'oro, ma vive dignitosamente grazie all'attività del padre Biagio, che gestisce un'attrezzata officina in Via Viola 13, vicino a casa. Qui Fabio conosce i primi rudimenti della meccanica, mentre frequenta la scuola elementare della frazione San Lorenzo. Continua poi all'Istituto Salesiano di Faenza, sempre dimostrandosi attento e diligente per le materie di studio ma anche affascinato dal mondo delle corse e dei motori. Invero, la Romagna arde di passione sportiva. Ricorda il sacrificio di Olindo Raggi, ammira le imprese di Luigi Arcangeli, Terzo Bandini, Riccardo Brusi, Francesco Lama, Fausto Toni. E la città di Lugo onora sempre la memoria di Francesco Baracca, l'Asso degli Assi, eroico aviatore ed anche ottimo motociclista.
Taglioni impara a guidare sulla paterna A.J.S. 350. Viene poi mandato a Imola, presso il Convitto "Ferraresi Tampieri", come alunno dell'Istituto Magistrale. Termina il corso e si iscrive al Liceo "Alfredo Oriani" di Ravenna, per superare l'esame di Maturità Scientifica.
Tale diploma gli consente di accedere all'Università di Bologna, Facoltà di Ingegneria. Egli affronta senza timore quel severo studio, ma presto lo interrompe causa la guerra.
Il servizio militare sarà gravoso e travagliato. Nel marzo 1941 Taglioni viene ammesso all'8° Corso Allievi Ufficiali di Complemento, che si svolge a Bologna, nella caserma di Via delle Armi-Molino Parisio. Termina in data 15 settembre 1941, con il grado di Sottotenente e la destinazione al 32° Reggimento Fanteria Carrista; successivamente, al 10° Reggimento Autieri, 42° Autogruppo. Questo comando lo porta in Francia e a Napoli, con mansioni di crescente responsabilità. Infatti i superiori notano la sua rara competenza motoristica e lo considerano un buon ufficiale, anche se merita alcuni richiami. Deplorano, ad esempio l'uso arbitrario di una motocicletta a lui non assegnata, oppure l'eccessiva preoccupazione per le incombenze di carattere personale; alludono certamente agli esami universitari. Una volta scrivono di lui: "tende a familiarizzare con i dipendenti". Notevole difetto, secondo la vecchia disciplina militare, ma lato positivo del suo carattere, che nella professione e nei rapporti umani si confermerà schietto, aperto ed affabile.
Sembra che il 10° Reggimento prenda stanza anche a Verona ed a Brescia. Tra una missione e l'altra, Taglioni ottiene licenza per sposare, il 6 aprile 1942, l'imolese Norina Raspadori, conosciuta già ai tempi delle scuole medie. Verso la fine dell'anno, il 10° Reggimento viene inviato in Sicilia e Taglioni riceve il compito di dirigere l'officina per autocarri, automobili e moto del 28° Autoreparto, nell'accantonamento di Salemi.
Dopo la disfatta in Africa settentrionale, imperversano gli attacchi aerei. Uno di questi, il 9 luglio 1943, sorprende con mitragliamenti e spezzonamenti l'officina di Taglioni, che è colpito da schegge in varie parti del corpo e cade sotto il peso di un albero a gomiti staccatosi dalla morsa. Subisce gravi lesioni e fratture, curate alla meglio. Solo il 28 agosto può essere ricoverato a Bari, con minaccia di cancrena ad un piede. Da Bari a Venezia, in nave ospedale, e finalmente a Voghera, dove la terapia è abbastanza efficace. Viene dimesso il 15 ottobre 1943, ma soffrirà i postumi dell'incidente per tutta la vita.

Il giovane insegnante

Dichiarato non idoneo, sfugge ad ogni obbligo con l'Esercito della Repubblica Sociale e ritrova sia la strada di casa, sia il tempo per studiare e lavorare. Ad Imola, per l'anno 1944-'45, la Scuola Secondaria di Avviamento professionale gli dà mandato di insegnare Tecnologia e Disegno Tecnico. Una supplenza che Taglioni conserva anche nell'anno successivo, ma che lascia nel 1947, quando si laurea Ingegnere discutendo la tesi su di un motore 250 a 4 cilindri a V sovralimentato. La Benelli sembra dimostrarvi interesse, a condizione che il progettista si trasferisca a Pesaro; il che non avviene. Taglioni, per il 1948-49, risulta di nuovo incaricato alla Scuola Secondaria e si impegna occasionalmente con la sede imolese della Società Nazionale Cogne. Pensa anche alla famiglia, allietata dalla figlia Pierina, che nasce il primo marzo 1949.

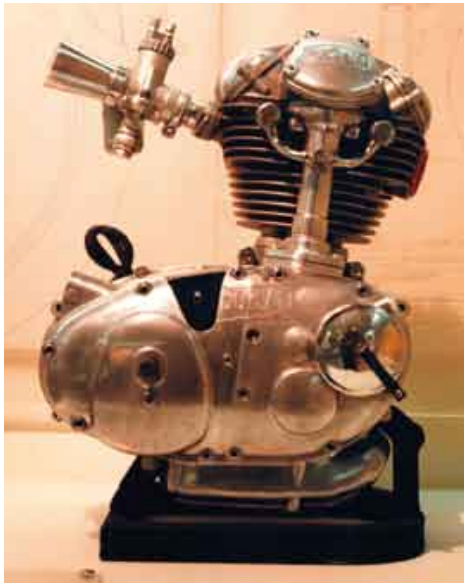
Taglioni, durante il servizio militare, sul sedile posteriore di una Benelli 500
Nello Baruzzi, Archivio personale

Dal 1949 al 1952 presta servizio in varie classi della Scuola Tecnica Industriale Statale "Francesco Alberghetti", come docente supplente di Meccanica, Meccanica Applicata, Disegno Tecnico, Elettrotecnica, Tecnologia, Laboratorio Tecnologico. Tali sono il fervore e l'entusiasmo che trasmette agli allievi, da poter costruire con il loro aiuto due motori di cilindrata 75. Uno, denominato Mistero, ha la distribuzione a tiges, l'altro, che si chiama Tornado, ha la testata monoalbero a cascata di ingranaggi e su di una ciclistica appositamente disegnata può raggiungere i km/h 140. Se ne ha notizia anche in versione bialbero.

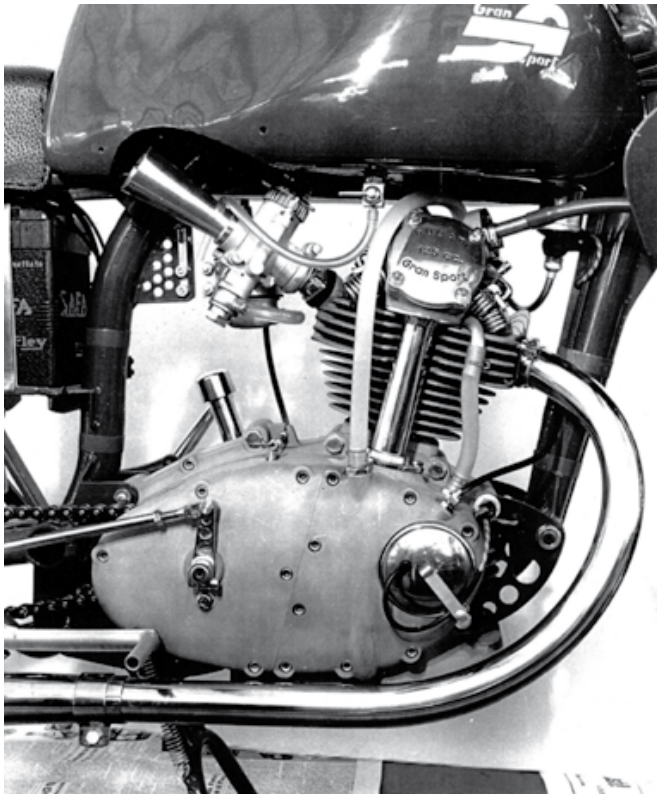
Dalla Ceccato alla Mondial

Circa lo sviluppo di questo piccolo bolide, gli storici non sempre vanno d'accordo. Ma è quasi certo che sia presentato alla F.B Mondial, ottenendo da parte del Conte Boselli scarso interesse, assieme ad una segnalazione favorevole per la Ceccato. In tal modo la Casa di Alte acquista il progetto Tornado e con esso si appresta a costruire un'ultraleggera da corsa che avrà molto successo.
Comunque i rapporti con la F.B Mondial proseguono e nel 1952 danno luogo all'assunzione di Taglioni quale Responsabile tecnico del Reparto Corse; evidentemente, con lo scopo di sostituire Alfonso Drusiani, che medita di rendersi autonomo e di lanciare la sua Comet 175 bicilindrica. Però nella celebre officina bolognese di Via Milazzo 32 continuano a lavorare specialisti di alto valore, tipo Nerio Biavati, Omer Melotti, Giuseppe Torrici. Continuano i programmi e Taglioni si adegua. Ridisegna la 125 bialbero Grand Prix Tipo Faenza, ottenendo CV 18 a 12.000 giri, e migliora l'efficienza del cosiddetto Bilancierino 175 monoalbero ad ingranaggi, con molle scoperte. Si occupa anche di un suo 125 bialbero e spera invano di realizzare il progetto di un motore con testata desmodromica a 3 alberi.
I risultati si vedono nelle gare che esigono macchine veloci e resistenti alla fatica. Le 125 monoalbero di Giuseppe Lattanzi, Remo Venturi e Gualtiero Vighi vincono tutte le tappe del Motogiro 1953, ma l'alloro finale va a Leopoldo Tartarini su Benelli 125. Nella Milano-Taranto 1953 si fanno onore Giovanni Camilletti con la 125 Competizione e Tarquinio Provini con

Al centro, il professor Taglioni con allievi e colleghi della Scuola Tecnica Industriale Alberghetti di Imola, 1950.
Archivio Istituto "F.Alberghetti", Imola



Esposto nel Museo Ducati, uno dei primi esemplari di motore monocilindrico a coppie coniche di 98 cm3 con molle a spillo e bilancieri racchiusi in carter
Enrico Ruffini, Archivio personale



Motore monoalbero della Ducati 125 Gran Sport "Marianna"

Giampaolo Tozzi, Archivio personale

Con la Ducati 125 Competizione, da sinistra, Guido Spiga, Fabio Taglioni, Tullio Vannucchi, Renzo Neri e Franco Casadio, 1956

Archivio Ducati Motor S.p.A.

Taglioni sulla Dudati 125 Competizione con carenatura integrale, 1956

Archivio Ducati Motor S.p.A.

la 125 Sport, senza togliere il massimo titolo della Classe a Tartarini su Benelli 125. Meglio ancora durante il 1954. La Mondial domina il Motogiro, Provini è primo assoluto. Il grande avvenimento richiede una conferenza stampa, alla quale Taglioni partecipa, e si festeggia con una bella cena, dove tutti sono invitati tranne lui. Dimenticanza o scarsa considerazione? Giustamente offeso, l'ingegnere abbandona la Mondial, sapendo che altri lo attendono.

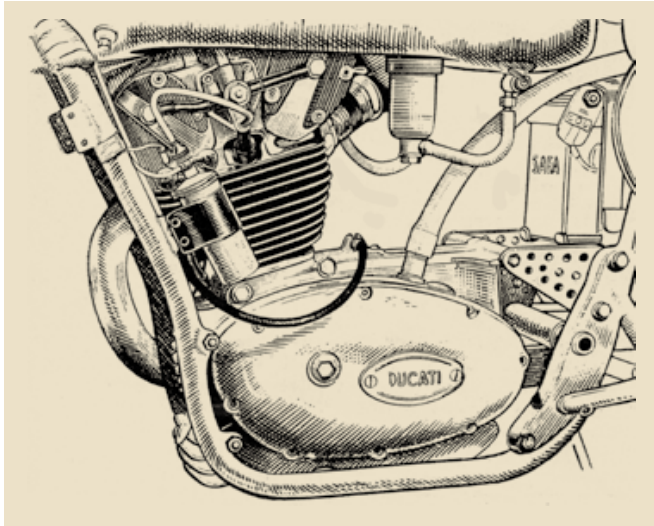
L'esordio in Ducati

Il nuovo lavoro sarà in un'azienda che non corrisponde alla vecchia SSR dei fratelli Adriano, Bruno e Marcello Ducati, ma ad una parte di essa. Poiché il FIM (Fondo Finanziamento Industria Meccanica, gestione IMI) ne ha deciso la separazione in due parti distinte: la Ducati Elettrotecnica e la Ducati Meccanica. Gravi errori di gestione, difficoltà finanziarie, minacce di licenziamenti hanno poi innescato una lunga serie di scioperi e di agitazioni.
Sul mercato motociclistico, la Ducati si difende come può. Il programma Cruiser 175 fallisce. I derivati Cucciolo (48, 65 T e TL) e le motoleggere 98 (T, TL, Sport) vanno discretamente e di essi si prendono cura gli ottimi tecnici Ruggero Mattioli, Corrado Menini, Renzo Neri, Guido Spiga; ma dal punto di vista agonistico i motori a tiges servono solo nella Regolarità.

Per fortuna, ad affrontare la situazione sono chiamati due amministratori che si fidano del settore moto: il Direttore Generale dottor Giuseppe Montano ed il Direttore Vendite Cosimo Calcagnile. Nella storica data 1 maggio 1954 Taglioni viene assunto in Ducati ed a lui Montano parla circa così: "Abbiamo i soldi necessari per pagare gli stipendi di un mese, poi, se non cambia qualcosa, chiudiamo baracca. Occorre una moto per vincere il Motogiro 1955".
Cercando un'arma risolutiva, dapprima si pensa ad un 50 da record, monoalbero con compressore. Ma la scelta cade poi su di un 98 di elevate prestazioni, che l'ingegnere ha già studiato e che realizza al più presto nel settembre 1954. La chiamano Gran Sport o familiarmente Marianna, per ricordare l'Anno Mariano che si celebra allora. Ha il motore con asse a cames in testa comandato da alberello a coppie coniche, accensione a volano alternatore e bobina, cambio a 4 marce. Nel dicembre Taglioni può sovrintendere alle prove organizzate sulle strade di Latina con cinque prototipi.
Il loro esito riceve conferma nell'annata 1955, quando è disponibile anche una versione 125. Ben 40 Gran Sport partecipano al Motogiro e tra di esse vince quella di Gianni Degli Antoni, Classe 100. Alla Milano-Taranto i primi della Classe Sport sono Giuliano Maoggi (125) e Degli Antoni (100). Francesco Villa conquista il titolo Nazionale Juniores Classe 100.
I successi si ripetono l'anno dopo. Al Motogiro trionfano Maoggi (125 Sport) e Alberto Gandossi (100 Sport). La Milano-Taranto premia Degli Antoni (125 Sport) e Gandossi (100 Sport).

Motori bialbero desmo e bicilindrici

Indubbiamente, la cura Taglioni ha funzionato, con l'esempio di un'abnegazione assoluta e di un'eccezionale competenza tecnica. Senza limiti di calendario e di orario, egli trasforma le idee in disegni, tracciati con mano sicura e quasi esecutivi per i particolari. Alterna la progettazione all'officina, seguendo tutte le fasi del montaggio e dei collaudi. Anche se c'è sciopero; i picchetti non scherzano, ma Taglioni può passare. Sui campi di gara è spesso presente, per osservare come si comportano le macchine, i piloti, i meccanici. In tal modo riesce a dirigere un Reparto Corse formato da giovani abili e motivati, come Franco Farné, Oscar Folesani, Silvio Malaguti, Eugenio Marzi (Capo Esperienze), Ruggero Mazza, Ettore Miani, Mario Recchia. Qualche volta prova egli stesso, e si ricorda una sua volata all'interno dello stabilimento, che minacciò di travolgere il dottor Montano!
Continuando le ricerche, entro il febbraio 1956 completa una 125 Grand Prix derivata dalla Gran Sport, ma con testata bialbero e cambio a 5 marce, in grado di utilizzare CV 16 a giri/min 11.500 e di raggiungere i km/h 170. Dimostra poi la validità del comando desmodromico, studiato fin dai tempi della laurea ed insostituibile al fine di eliminare la resistenza delle molle, nonché di seguire perfettamente il profilo delle cames. Una testata desmo a 3 alberi equipaggia il motore 125 che debutta ad Hedemora, per il Gran Premio di Svezia (15 luglio), e vince con Degli Antoni, seguito da Olle Nygren, su di una moto gemella.
Il 1956 si conclude sulla pista di Monza, dove Mario Carini e Santo Ciceri, pilotando una 100 carenata, battono 46 Record Mondiali riconosciuti per la Classe 100 e per le Classi 125, 175 e (parzialmente) 250. Al Salone di Milano compare una 175 monoalbero a coppie coniche, nelle versioni Turismo, Sport e Super-

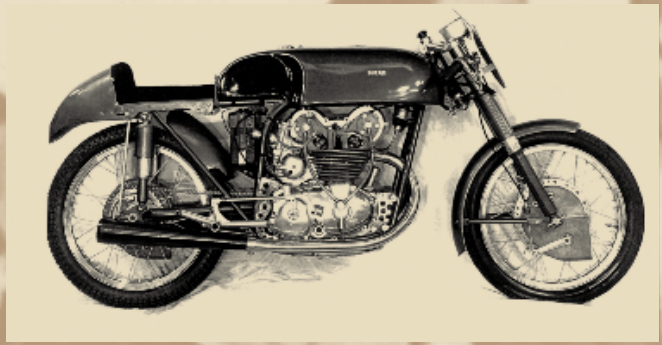


Motore desmodromico Ducati 125

Archivio Ducati Motor S.p.A.

Franco Farné su Ducati 125 "Marianna" al IV Motogiro d'Italia, 1956

Museo Ducati



Ducati 175 bicilindrica bialbero, 1956

Giampaolo Tozzi, Archivio personale

Taglioni, a sinistra, con Giorgio Monetti e Leopoldo Tartarini in partenza sulle Ducati 175 T per il giro del mondo, 1957

Giorgio Monetti, Archivio personale

Motore della Ducati 125 Sport 1959 di proprietà del collezionista Antonio Rinaldini

Enrico Ruffini, Archivio personale

Tourist Trophy, 2 giugno 1958. Da sinistra, i piloti Luigi Taveri, Sammy Miller e Romolo Ferri sulle Ducati 125 Desmo. Alle loro spalle, con Fabio Taglioni (al centro), Piero Ragazzi "Pirén" (telaista), Oscar Folesani (meccanico), Solmi (autista), Mario Recchia e Renato Armaroli (meccanici)

Archivio Ducati Motor S.p.A.

sport, vendibili e subito esportati in U.S.A., per il motocross. Compare anche una 175 a 2 cilindri paralleli, bialbero a treno di ingranaggi, molle a spillo scoperte, cambio a 6 marce. Il suo disegno era già pronto nel 1950.

Moto e motori di ogni tipo

In soli tre anni, il tenace Romagnolo ha cambiato le sorti di un'azienda che sembrava pericolante. Entrato come responsabile del Reparto Corse, si è presto guadagnato la mansione di Direttore Tecnico, per tutti i prodotti motociclistici. Ivi compresi i motori con distribuzione ad aste e bilancieri, che lo interessano poco, sapendoli in buone mani.
Ha preso stabile residenza a Bologna, ma la sua fama varca l'oceano, perché il concessionario U.S.A. Joseph Berliner svolge un'energica azione commerciale.
Il 1957 comprova l'efficienza dei tipi Marianna, disponibili anche in versione stradale. Al Motogiro, vincono Giuseppe Mandolini (100 F2) ed Antonio Graziano (125 F2), mentre la debuttante 175 F2 bicilindrica, affidata a Tartarini, deve interrompere la gara per noie meccaniche; ma sarà poi usata con successo negli U.S.A. da Francesco Villa e Franco Farné. Come per rifarsi, Tartarini e Giorgio Monetti partono su due 175 T alla volta del Mondo. Il listino Ducati si arricchisce delle 175 America, 175 Motocross, 200 Motocross. In Spagna, comincia ad attivarsi la collegata Mototrans.
Nel 1958, modificando ex-novo la 175 bicilindrica con distribuzione a molle, Taglioni costruisce una 125 Grand Prix bicilindrica desmo a 3 alberi, con motore inclinato in avanti di 4°, che si presenta al Gran Premio delle Nazioni (Monza). Guidata da Francesco Villa, arriva 3ª, mentre 1ª è la 125 desmo monocilindrica di Bruno Spaggiari. Non si contano le vittorie delle Gran Sport e derivate, per merito di eccellenti piloti: Dave Chadwick, Romolo Ferri, Alberto Gandossi, Mike Hailwood, Bruno Spaggiari, Luigi Taveri, Francesco Villa. Gandossi sta per agguantare il titolo mondiale ma non lo raggiunge, cadendo senza gravi conseguenze al Gran Premio dell'Ulster. I tipi Marianna sono sempre molto richiesti, ma lasciano spazio alle 125 F3 ed alle 175 Gran Sport con valvole coperte. Tartarini e Monetti, festeggiatissimi, concludono a Bologna il Giro del Mondo.
Durante l'inverno 1958-1959 Stan Hailwood ottiene due 125 bicilindriche desmo da affidare al figlio Mike, che comunque preferirà la 125 monocilindrica bialbero desmo per correre il Tourist Trophy ed arrivare 3°. Gli impegni della stagione sportiva 1959 esigono sempre nuove soluzioni tecniche, sia all'estero come in Italia. Una 175 F1 viene maggiorata a 220, secondo il parere di Ken Kavanagh, e dalla 125 monoalbero si ricava una 250 per le gare nazionali F3. Ma sul mercato si notano segni di stanchezza. Aumentano i costi, diventa impossibile la partecipazione ufficiale al massimo Campionato e forse torna opportuno rivalutare il comparto stradale, che offre adesso la splendida Elite 200. Chiude il Reparto Corse; alcuni addetti passano al Reparto Esperienze, altri alla Mototrans.

Lavorando per l'estero

La crisi continua, ma non si devono trascurare i buoni clienti. Su ordinazione, vengono

Taglioni, al centro, con un concessionario ed un meccanico all'interno dello stabilimento Ducati, fine anni '50

Archivio Pasquale Spadola

Logo Ducati degli anni '60

Museo Ducati

Prototipo della Ducati 750 bicilindrica a L, 1970

Enrico Ruffini, Archivio personale

Ducati 200 Elite II versione del 1960 di proprietà del Museo Ducati

Enrico Ruffini, Archivio personale

Circuito di Pesaro, 24 giugno 1961. Sulle Ducati 125, Sisto Accorsi (n. 15) e Luciano Bindini (n. 10)

Sisto Accorsi, Archivio personale

approntati per Hailwood e Kavanagh quattro esemplari di bicilindrica 250 e 350 desmo 3 alberi. La 250, collaudata a Modena da Farné, ottiene con Hailwood il giro più veloce a Silverstone, oltre a 15 vittorie in Gran Bretagna.
Onde accrescere il fatturato, parte il programma motori Diesel e si completa la gamma delle moto stradali, con i tipi cosiddetti a carter stretti (fusi in terra), dotati di cambio a 4 marce: 100 Sport, 125 Sport e TS, 175 Sport, Turismo, TS, Americano, Due Selle, 175/200 Motocross, 125 e 250 F3, 200 Elite Supersport. Disponibili anche nel 1961, quando a loro si aggiunge una 250 monoalbero a coppie coniche derivata dalla 250 F3 e dalla 200 Elite. Denominata in Italia Diana o Monza, in Inghilterra Daytona, si vende bene negli U.S.A., grazie alla propaganda svolta da Francesco Villa con le sue ottime affermazioni.
Poche novità l'anno dopo, tolti i modelli di gusto americano come il Diana 250 Mark 3 e lo Scrambler 250. Cessa la vendita in Italia delle varie F3 125, 175 e 250. Taglioni attende tempi migliori ed assieme a Giorgio Monetti, con l'aiuto di Bindo, Ernesto ed Ettore Maserati, proprietari dell'O.S.C.A., costruisce un motore 1.500 F1 centrale per auto, ad 8 cilindri desmo, raffreddato ad aria. Non proseguirà, per mancanza di fondi.
I tanti problemi che affliggono l'industria stimolano ed esaltano la ricerca. Taglioni sviluppa gli studi sulle camere di combustione ad alta turbolenza, dove le correnti gassose raggiungono velocità prossime a quelle del suono. Nel 1964, su alcuni modelli a carter stretti (250 GT, 250 Monza, 250 Mark 3) applica il cambio a 5 marce. Presenta la 250 Mach 1, destinata a grande successo, e la 160 Monza Junior, che avrà minor fortuna. Ma non dimentica il motore pluricilindrico, passione di vecchia data, ascoltando i suggerimenti di Berliner, che sogna una fornitura in grande stile alla Polizia americana. Disegna e costruisce l'Apollo, maximoto con motore di cm^3 1.257 a 4 cilindri a V di 90°, distribuzione ad aste e bilancieri, cambio a 4 rapporti, trasmissione primaria a ingranaggi, finale a catena. Caratteristiche brillanti

e superiori a quelle delle classiche bicilindriche tipo Harley Davidson, ma tali da sollecitare eccessivamente i pneumatici da 5.00"-16".
Questo il giudizio, o il pretesto, delle autorità responsabili di un'eventuale ordine, che sarà atteso invano. Probabilmente, l'esito negativo dell'offerta Ducati ha motivi politici, più che tecnici.
Di carattere tecnico sono invece le cause che non favoriscono un prototipo 500 bicilindrico ad aste e bilancieri, visto al Daytona Show nel marzo 1963. Quasi contemporaneamente esce una 125 Gran Prix a 4 cilindri bialbero a treno d'ingranaggi, 4 valvole per cilindro, raffreddamento ad aria. La provano Farné e Spaggiari, ma non avrà una carriera agonistica. Per i clienti privati, sono in listino i tipi da competizione Mach 1/s 250, 250 SC, 350 SC, nonché la 350 Sebring ricordando una bella vittoria di Farné.

Non solo motocicli

L'ampia gamma di moto si accompagna, nella politica aziendale, anche ad altri prodotti, come i fuoribordo Cucciolo e Penta. Dall'Inghilterra giungono, quasi complete, le auto sportive Triumph. Lo stesso Taglioni è chiamato a progettare un motore bicilindrico a 2 tempi con distributore rotante, per applicazioni fuoribordo. Ha poca simpatia per il motore a 2 tempi, che definisce "una pompa", ma resta fedele alla Ducati, dove gli è sempre stata accordata libertà di giudizio e di lavoro. Condizione dubbia se avesse preso in esame le ricche proposte di impiego pervenute da Piaggio e da Ford.
Con il 1967 vanno in produzione i monocilindrici a carter larghi (pressofusi) e cambio a 5 marce. Notevoli i tipi 250/350 SCD (Sport Corsa Desmo) e 250/350 Scrambler. Di minori pretese, il Cadet 125 ad aste e bilancieri. Senza esito l'offerta a Polizia e Carabinieri di una 700 con motore bicilindrico parallelo, nelle versioni a tiges, monoalbero e bialbero; analogo risultato per una 500 con motore bicilindrico parallelo monoalbero, che forse poteva interessare il mercato d'oltre Atlantico. In listino anche una linea di moto supersport, eredi della 250 Mach 1 e denominata 239 Mark 3 (per la Francia), 250/350 Mark 3, 250/350 Mark 3 Desmo.
Verso il 1968 questa linea ammette la cilindrata di cm^3 436, sulle Scrambler (per gli U.S.A. Jupiter), 450 Mark 3 Desmo. Si ha poi notizia di motori Ducati a ciclo diesel, per autocarri, imbarcazioni, industrie. La Temporada Romagnola ravviva lo sport; fanno miracoli Roberto Gallina, Gilberto Parlotti e Bruno Spaggiari, pilotando monocilindriche di esasperate prestazioni.

Nasce la 750

L'anno 1970 porta grandi cambiamenti amministrativi e tecnici, poiché dal Governo arriva un sussidio eccezionale, tramite l'EFIM (Ente Finanziario per le Industrie Meccaniche), e l'EFIM stesso diventa unico referente della Ducati. Nel gruppo al vertice entrano l'ingegnere Arnaldo Milvio, Amministratore delegato, e Fredmano Spairani, Direttore della produzione. Per rilanciare l'azienda, essi studiano vari provvedimenti, tra i quali un'intensificata partecipazione all'attività sportiva.
Taglioni sa quel che occorre, a cominciare dalle affermatissime Mark 3 e Mark 3 De-

Ducati 125 Sport 1963 di proprietà del collezionista Italo Ferri

Enrico Ruffini, Archivio personale

Sisto Accorsi mette a punto il motore della Ducati 125 con cui vincerà il Campionato Italiano Juniores nel 1963

Sisto Accorsi, Archivio personale

Premiazione della 200 Miglia di Imola, 23 aprile 1972. Al centro, il commissario straordinario F.M.I. Ferruccio Colucci con Fabio Taglioni; ai lati, i piloti Bruno Spaggiari e Paul Smart, rispettivamente 2° e 1° su Ducati GT 750 Desmo

Archivio Ducati Motor S.p.A.

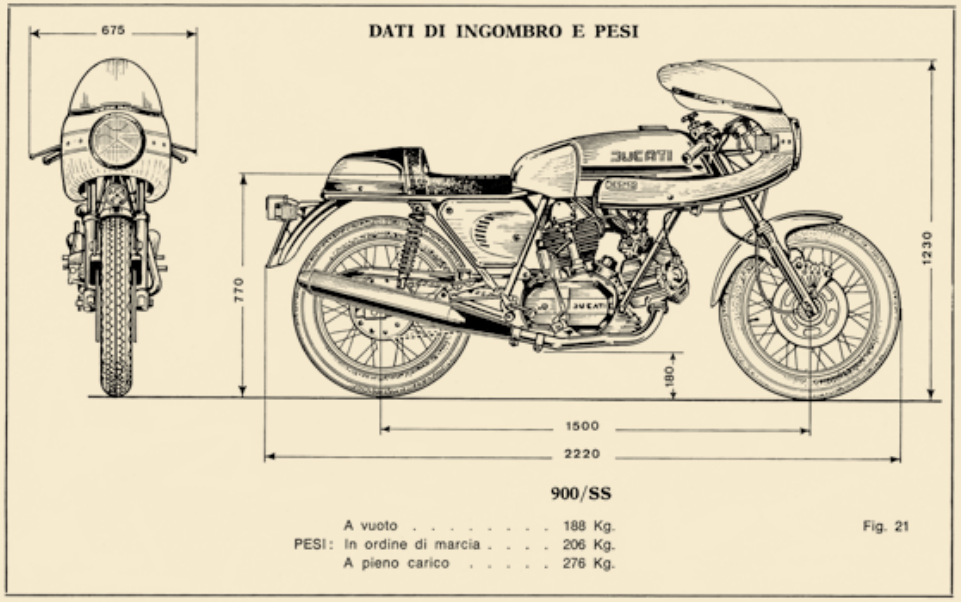


Tavola del libretto Istruzioni per l'uso e manutenzione della Ducati 900 ss Desmo 1977

Enrico Ruffini, Archivio personale

smo, cui si aggiunge la nuova 450 RT (Road and Track). Ma dispone di ben altro, e precisamente dei disegni relativi ad un motore bicilindrico a V di 90°, angolo a suo giudizio ottimale perché consente il perfetto bilanciamento delle forze d'inerzia e l'efficace raffreddamento ad aria, lasciando ampio spazio per i carburatori ed i generatori elettrici. Una moto sperimentale così equipaggiata gira a Modena con Farné e Spaggiari.
Le prove continuano nel 1971 e riguardano anche un bicilindrico Gran Prix 500, con teste a 2 o 4 valvole e distribuzione a coppie coniche oppure a cinghia dentata (variante del tecnico Renato Armaroli). Debutta a Modena e seguita poi senza troppa fortuna nelle mani di Ermanno Giuliano, Parlotti, Phil Read, Spaggiari. I centauri privati possono chiedere la 125 Scrambler, monocilindrica a coppie coniche fabbricata in Spagna, e le 450 Mark 3 Desmo, T, TS, RT Desmo. Ma la novità assoluta consiste nella 750 GT bicilindrica a V di 90°, presentata al Salone di Londra. Ha distribuzione monoalbero a coppie coniche, 2 valvole per cilindro, 2 carburatori, accensione a spinterogeno, cambio a 5 marce, telaio in tubi a culla aperta. Con una potenza massima di CV 60 raggiunge i km/h 200 e suscita grandi speranze, presto confermate dalla stagione 1972.
Il 23 aprile di quell'anno una 750 munita di teste desmo trionfa nella 200 Miglia imolese, la "Daytona d'Europa", con Paul Smart primo e Spaggiari secondo. Taglioni, che è volato alla Daytona U.S.A. per studiare le formule di gara, non ha dubbi sulle risorse potenziali del suo motore e ne appronta subito un tipo 750 S (o Sport), al quale seguono nel 1973 il tipo SS (o Super Sport) desmo monoalbero ed il tipo 860 GT, presentato al Motosalone di Milano.
Subentrano poi difficoltà economiche provocate dalla crisi petrolifera. Nuovi canali di vendita potrebbero essere aperti dalla 350 Condor, monocilindrica a coppie coniche per l'Esercito Svizzero; oppure da un bicilindrico verticale parallelo, monoalbero a catena, su progetto degli ingegneri Milvio e Tumidei. Progetto che Taglioni non approva, ma che comunque la Ducati realizza nel 1974, con il nome 350/500 GTL. Incontra scarso favore, mentre nelle massime cilindrate compaiono gli ambitissimi tipi 860 GT, GTE, GTS, 900 GTS, con la collaborazione dell'Italdesign Giugiaro. Tra le minime, anche una Regolarità 125 a 2 tempi.
Nel 1975 la Presidenza della Ducati va all'ingegnere Sebastiano Leonardi e la linea delle famose bicilindriche a V accoglie una 750/900 Super Sport, tipica per i carter quadri e lo stile Giugiaro. Le discusse bicilindriche parallele 350/500 GTL, design Tartarini, escono con motore a contralbero di bilanciamento. Tale meccanismo viene poi eliminato, in seguito alle critiche di Taglioni, che peraltro acconsente a disegnare le teste desmo per la 500 Sport.
Dalla 350 GTL si pensa anche di derivare un monocilindrico a catena ma si evita di metterlo in produzione.

Anche le orchidee

Corre l'anno 1976 e Taglioni, assieme a Renzo Neri e Gian Luigi Mengoli, lavora su progetti di basilare importanza, che tendono a sostituire l'alberello a coppie coniche con la cinghia dentata, più economica e silenziosa. Una simile distribuzione equipaggia nel 1977 la 500 Pantah, bicilindrica ad L, che, privata di un cilindro, genera subito le 350 Utah e Rollah, con le quali si vorrebbero rimpiazzare gli Scrambler ormai ad esaurimento. Pressoché coetanea, appare la 900 SD Sport Desmo Darmah. Viene tentato il salvataggio delle bicilindriche parallele proponendo la 350/500 GTW, priva di testa desmo.

Viste laterale e posteriore della Tecno 4k con motore Ducati 250 Mach 1 della Collezione Mauro Mori

Archivio Pasquale Spadola

La rigogliosa fioritura di novità sembra incoraggiata dalla FIM (Federazione Internazionale Motociclistica), che istituisce il Campionato Mondiale Formula TT (F1, F2, F3); non trova però riscontro nel piano industriale EFIM, orientato verso la costruzione di motori Diesel, a scapito del settore moto. Senza comunque ridurre l'équipe tecnica, che nel 1978 si avvale dei giovani ingegneri Giuseppe Bocchi, Massimo Bordi, Enrico Santoro, Federico Martini e Marco Bastia, appena assunti.
Da parte sua, Taglioni è ben deciso a proseguire, in vista del Campionato TT F1 per motociclette derivate da una produzione di serie

FABIO TAGLIONI: THE POWER OF IDEAS

Fabio Taglioni was the major design engineer in Ducati for forty years; he added to the prestige of the firm and positioned its commercial policy. The article goes over his career, starting from his degree in Engineering at the University of Bologna, moving to his first appointments as a teacher at the Alberghetti Institute in Imola after the war, then to the encounter with F.B. Mondial and finally to his arrival in Ducati. At that point a rich season began for him, when he designed and developed models of motorcycles and engines which proved to be strategical for the firm's development.

Al centro, Fabio Taglioni osserva una versione elaborata della Ducati 125 Sport Formula 3 durante il Motor Show 1985

Sisto Accorsi, Archivio personale

Taglioni con Leopoldo Tartarini, sulla Ducati 175 T, e Giorgio Monetti durante una rievocazione del loro giro del mondo del 1957-'58

Giorgio Monetti, Archivio personale

non inferiore a 1.000 esemplari e parzialmente modificate. Elaborando la 900 SD ottiene la 900 SSD (Super Sport Desmo Darmah), mentre controlla l'officina artigianale NCR (Nepoti, Caracchi, Recchia) impegnata ad allestire una 900 Special per Mike Hailwood. Con ottimo esito, poiché l'Asso inglese, in data 3 giugno 1978 vince il Tourist Trophy F1 all'Isola di Man e dopo una settimana la gara di Mallory Park. Forse questa evidente dimostrazione di supremazia induce i dirigenti Ducati a sospendere o a rallentare i programmi verso il Diesel ed a consentire il lancio, in serie definitiva, della 500 Pantah SL, bicilindrica desmo monoalbero a cinghia dentata. La firmano Taglioni e i discepoli Neri, Mengoli e Bocchi.
Tanto fervore di opere, tanti avvenimenti non distolgono l'ingegnere dai suoi fermi propositi e dai suoi interessi extra professionali. Conosce infatti le arti figurative, disegna e dipinge, si diletta di botanica. Forse ammira nella biologia vegetale una logica misteriosa, estranea a quella di Euclide e di Cartesio, che domina il metodo di progettare le macchine. Predilige le piante grasse e le orchidee, collezionandole nella sua bella casa di Via Giordani 10, dove ha costruito una serra con i più moderni sistemi di illuminazione, condizionamento, irrigazione, fertilizzazione, lotta antiparassitaria. Per ampliare il campo di ricerca, costituisce nel 1978 l'AERADO (Associazione Emiliano Romagnola Amici Delle Orchidee), tuttora viva e vitale.

Ai Campionati Mondiali TT F2

Il 1979 vede la Ducati annessa al Gruppo VM, diretto dall'ingegnere Mario Brighigna, che autorizza l'uscita della 900 MHR (Mike Hailwood Replica), una moto dal grande futuro. Taglioni frattanto segue da vicino i progressi della Pantah e prova ad applicarvi, con esito modesto, i turbocompressori KKK tedesco e Rajay americano. Licenzia poi per il mercato la versione 600 Pantah SL. Preparata da Farné, la 500 Pantah ufficiale conquista il Campionato Italiano Junior 1980, Classe TT2.
In breve tempo, la 500 Pantah ha rivelato singolari attitudini, tanto che si pensa di ricavarne una 1.000 Bipantah a 4 cilindri. Il progetto è databile 1981, quando per i piloti privati che affrontano le gare di Formula TT2 sono disponibili due versioni della bicilindrica 500 SL, una carenata NCR ed un'altra semicarenata. Corre anche una 600 Pantah Sl sapientemente lavorata da Farné, con la quale Tony Rutter occupa il primo posto al Tourist Trophy ed il secondo a Dundrod. La Ducati vince così il Campionato Mondiale TT F2 e festeggia la nascita ufficiale della 600 TT2.
Anche per il 1982 la soluzione bicilindrica a 90°, monoalbero a cinghia, richiede opportune migliorie. Vi provvede un gruppo di lavoro guidato da Taglioni, con gli ingegneri Bordi e Mengoli, ma senza l'ingegner Bocchi, dimissionario. Prezioso il contributo di Farné, Capo del Reparto Esperienze, e di Piero Cavazzi, Capo Attrezzeria. Escono quindi dalla fabbrica le 600 TT2 e 750 TT1, assieme alla 350 XL, concorrente per questioni doganali delle minori giapponesi. La classica 900 SSD origina la 900 S2. Sul fronte agonistico, Rutter con la 600 TT2 "factory" vince all'Isola di Man, a Vila Real, all'Ulster: tutte le prove del Campionato Mondiale TT F2.
I successi proseguono nel 1983, e si devono molte volte a Rutter, che utilizzando il suo T.R. Racing Team e la TT2 arriva primo al Tourist Trophy, secondo in Irlanda ed Olanda. Ai comandi della TT1 Walter Villa sfida le J.A.P al Bol d'Or. L'evoluzione delle Pantah non conosce sosta, generando la 600 Pantah SL Desmo e la 650 Pantah SL; mentre Taglioni vorrebbe insistere nel progetto W4, cioè la 1.000 Bipantah con motore raffreddato ad acqua ed olio. Di tutt'altro parere la Direzione del Gruppo Finmeccanica-VM, sempre attenta ai motori Diesel. Dicono che la Ducati vince le corse "quasi di nascosto".
Comunque vince, grazie specialmente a Rutter, e porta a casa il Campionato Mondiale TT2 anche per il 1984. Anno di scarse novità, salvo le Mille MHR e Mille S2, eredi delle analoghe 900 ed ultima espressione della gloriosa serie a coppie coniche.

Il sereno tramonto

Molte cose cambiano nel 1985, allorché il gruppo CAGIVA dei fratelli Claudio e Gianfranco Castiglioni acquista dall'IRI l'intera proprietà Ducati. Ne aveva già assunto un parziale controllo l'anno prima, equipaggiando con motori Ducati i tipi Alazzurra 650 e 350, costruiti nel loro stabilimento di Varese. Quei dinamici industriali credono nello sport motociclistico e lasciano bene sperare.
Taglioni raggiunge l'età del congedo e deve cedere la responsabilità tecnica dell'azienda. Proprio allora escono le inedite 750 F1, versione stradale della TT1, e la 750 Paso, creazione di Massimo Tamburini derivata dalla 750 Pantah, ma con il cilindro posteriore ruotato di 180° ed il carburatore Weber doppio corpo. Dopo quell'anno memorabile, la costruzione di tutte le Ducati dipende da Bordi, Direttore Tecnico, e da Mengoli, Capo Ufficio Tecnico; Farné conserva l'incarico di Responsabile Settore Esperienze. Collaborano circa 30 tra disegnatori e specialisti. Peraltro l'avvicendamento dei poteri procede in modo assai graduale. Taglioni è legato alla Casa da un impegno di consulenza, ma frequenta gli uffici e la fabbrica secondo il solito orario, ha il proprio studio personale e controlla ogni fase dei lavori. La sua opinione è così autorevole, da assomigliare ancora ad un ordine. Non poteva andare diversamente, poiché tutte le moto con marca Ducati derivano dai suoi progetti. Vedi ad esempio le 350/650/750 Indiana, le 350/400 Desmo F3, la 750 Montjuich, figlia dell'impareggiabile 750 F1. Lo dimostra Marco Lucchinelli, vincendo con essa la 200 Miglia di Imola e con la Pantah F1 la Battle of Twins. Grande merito spetta a Bordi e Mengoli per la 851 Desmoquattro, bicilindrica desmo a 4 valvole, che debutta al Bol d'Or in mano a Lucchinelli, Virginio Ferri e Juan Garriga.
Nel 1987 la famiglia 750 mantiene la sua validità, generando per gli U.S.A. i tipi Laguna Seca e Santamonica, ma occorre disputare il primo Campionato Italiano Superbike. Taglioni vedrebbe con favore una nuova bicilindrica a 2 valvole, però riconosce la superiorità del motore di cm^3 851 a 4 valvole, teste bialbero, raffreddamento a liquido, impianto elettrico Weber Marelli. Ancora in versione 750, lo impiega Lucchinelli per aggiudicarsi a Daytona la Battle of Twins.
Durante il 1988, la 851 in versione definitiva equipaggia il team Ducati Superbike, guidato da Farné, e consente a Lucchinelli di vincere a Donington Park la prima prova del Campionato Mondiale Superbike, ripetendo il successo a Zeltweg. Sono dimostrazioni eloquenti, che per l'anno 1989 convincono la Ditta ad offrire la 851 nei tre modelli Superbike, Racing, Strada e svariate versioni SP (Sport Production).
Gli anni Novanta vedono l'ascesa irresistibile della produzione Ducati, capace di escogitare modelli sempre più competitivi ed evoluti tecnicamente. Difficili elencarli tutti: 888, 900 Supersport, 900 Superlight, M 900 Monster, Supermono 550 e 900, 916, 748 e così via. Di certo Taglioni li segue e conosce i relativi disegni, tracciati con il CAD, che non usa. Conosce le idee dei giovani dirigenti, talvolta diverse dalle sue, ma rispettose di una tradizione per la quale Taglioni è l'anima della Ducati stessa. Come possono constatare i nuovi manager del Texas Pacific Group, succeduto alla CAGIVA nel 1998.
Il grande ingegnere soffre di una malattia che affatica le vie respiratorie, già compromesse dalle sue abitudini di fumatore imperterrito. Negli ultimi tempi, parla penosamente e per comunicare deve scrivere. Non cammina senza il bastone.
Muore il 18 luglio 2001, ma sembra ieri. Poiché egli lascia un grande ricordo in Ducati, dove si fabbricano moto straordinarie, ancora sulla traccia dei suoi disegni. Li aveva eseguiti quando il futuro dell'industria nazionale alimentava le migliori speranze. Nessuno pensava alla crisi ed all'economia globale che vennero poi. Per combattere tali angustie valga ad esempio l'opera di Taglioni, con la forza delle idee ed il coraggio di realizzarle. ▪

Dépliant pubblicitario della Ducati Indiana

Enrico Ruffini, Archivio personale

Motore Ducati della serie Indiana prodotta dal 1985 al 1990 nelle versioni 350, 650 e 750

Enrico Ruffini, Archivio personale