

# MOTO CICLISTA d'EP

ANNO 2 - NUMERO 5 / 1996 - Lire 12.000

**B**enelli 175 monoalbero  
stirpe aristocratica

**A**riel Trial 500  
suprema specialista

**T**ecnica:  
la scintilla vitale

**F**errari connection:  
cavallino su due ruote

**G**iuseppe Benelli  
signore degli ingranaggi

**C**arlo Bandirola  
leone dell'oltrepo

**D**onne da corsa

**P**agine guida:  
gli esperti, i mercati,  
le quotazioni

**M**orini  
"Cinquantenario"  
ricchissimo  
dossier

Turismo 125

Corsaro 125





# Cinquant'anni fa

**V**eramente l'azienda bolognese è stata fondata nel '37. Ma allora produceva solo motocarri e durante la guerra è stata completamente distrutta. Risorta nel '46, si è dedicata esclusivamente alle moto cogliendo grandi affermazioni tecniche, sportive e commerciali. Poi la crisi, il tramonto e la scomparsa dopo il passaggio alla Cagiva nell'88. La sua storia nota e sconosciuta come la ricordano i protagonisti

DI CARLO PERELLI

Alfonso Morini, bolognese purosangue, "ragazzo del '98" è via via riparatore, corridore, costruttore e contitolare di una fabbrica di moto (la MM). Di moto si occupa quando è chiamato sotto le armi durante la prima guerra mondiale.

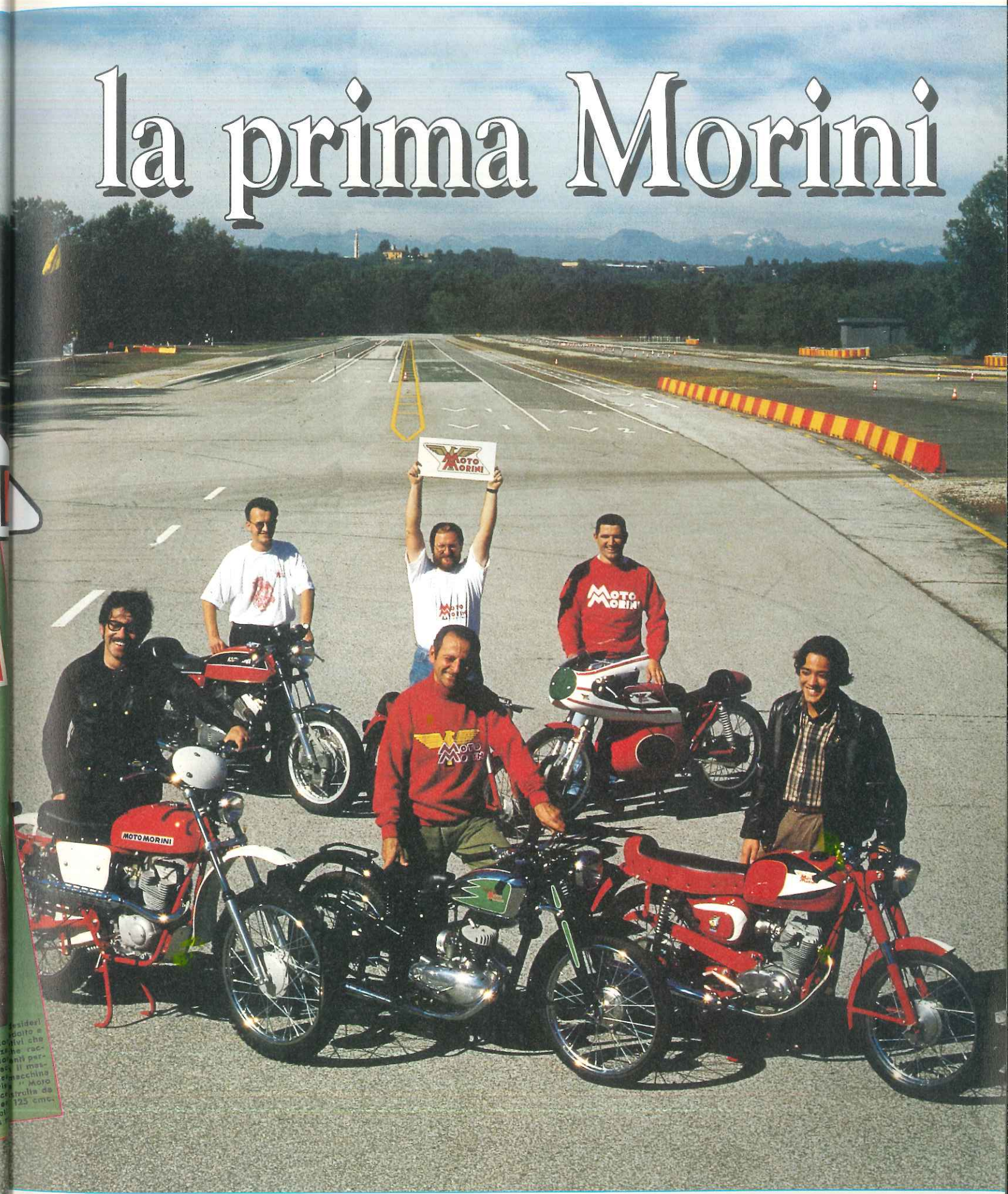
Può dunque sembrar strano che quando decide di mettersi in proprio, nel '37, Alfonso ignori le moto e si dedichi ai motocarri. Ma è una scelta giustificata dai tempi. Nonostante i solenni proclami del regime fascista, che si vanta di aver appena conquistato l'impero in Africa Orientale, l'Italia continua a essere poverella.

Ben pochi possono permettersi l'auto. E i trasporti sono ancora largamente affidati alla trazione animale (più le ferrovie). Le statistiche ci informano che alla vigilia della seconda guerra mondiale, su una popolazione di qua-

• In questa pagina, la copertina dedicata da *Motociclismo* nel '46 alla prima Morini. Nella pagina accanto, alcuni soci del Morini Club Italia con una rappresentanza di moto costruite dall'azienda bolognese tra cui la prima 125 (al posto d'onore) e le Corsaro 125 in versione strada e fuoristrada.



# la prima Morini

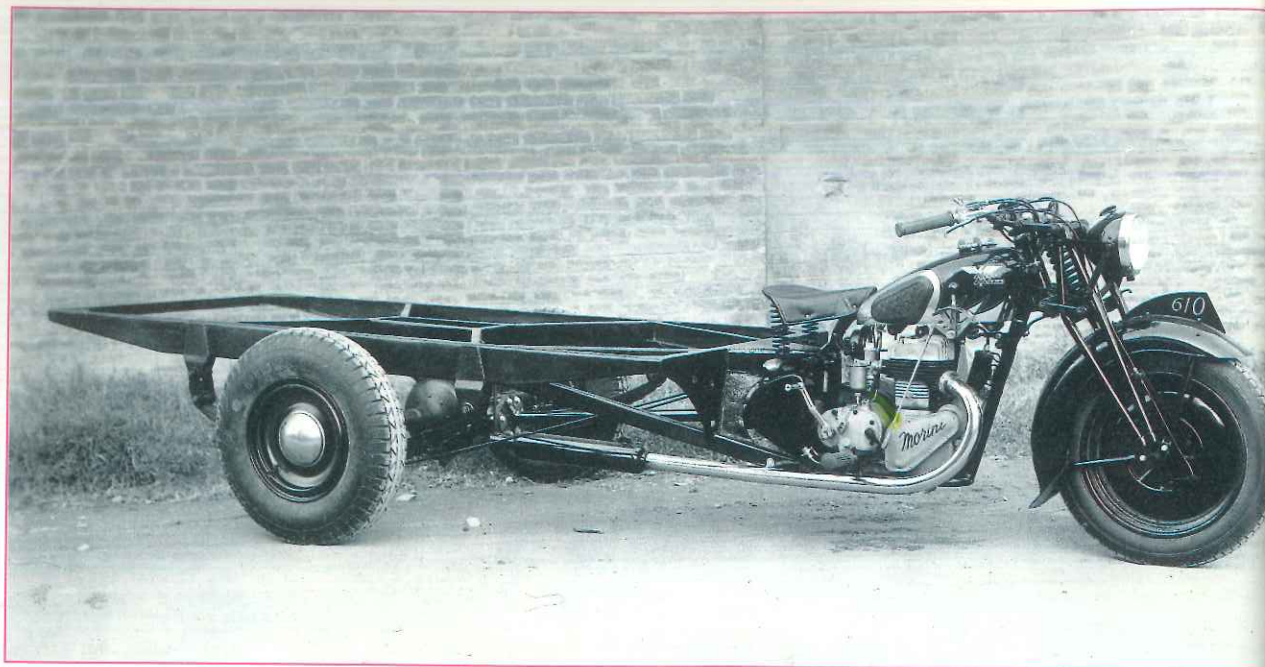


Una nuova interessante motoleggera viene introdotta che dà una grande massa di motociclisti. L'eleganza e la garanzia tecnica offerta dal costruttore sono i meriti che danno la semplicità della sua classica linea. Le chiusure tecniche. Per l'amatore del sano turismo. Moto Morini, per chi desidera una scuderia da simo confort e per chi desidera una scuderia da utilitaria di modesto consumo è stata creata la Morini "questo nuovissimo 125 c.c. progettato da Luigi Morini detentore dal 1927 di records".



### L'antenato

• Questa foto del primo mezzo firmato Morini, il motocarro "610" fine anni Trenta, porta sul retro il timbro della fabbrica e l'indirizzo di via Malvasia 61 a Bologna. Durante la guerra la Morini produce anche componentistica per l'industria aeronautica. Poi verrà rasa al suolo dai bombardamenti.



## Alfonso Morini gigante del motociclismo

Nel '14, a diciotto anni, Alfonso Morini impianta una baracchetta di legno in via Selvatica a Bologna. Sopra la porta, un cartello con la scritta: "Riparazione motociclette". una bella dimostrazione di fiducia nelle proprie capacità e nelle risorse dell'allora striminzito settore motociclistico.

Scoppia la grande guerra e Alfonso Morini, come tanti, viene chiamato alle armi. È "miracolato": infatti lo assegnano all'VIII Reparto Motocicli di Padova dove resta sino alla fine del conflitto, facendosi una ricca esperienza su numerosi tipi di moto italiane e straniere.

Poi torna alla sua officina di legno, fino al '24, quando entra in società con un altro tecnico bolognese, Mario Mazzetti, e nasce così la MM. I due cominciano in umiltà costruendo una 125 due tempi, che lo stesso Alfonso Morini porta in gara con successo,

vincendo a Cento, Vignola (foto), Napoli, Bologna fino al '28. È un trampolino di lancio. Così i due soci passano alle maggiori cilindrate e ai motori a quattro tempi, sempre con successi tecnici e sportivi, tra cui la conquista del record mondiale di velocità classe 175 nel '33 a oltre 162 km/h.

Successi tecnici e sportivi ma non commerciali, perché Morini e Mazzetti si affidano ad amministratori poco scrupolosi e sfiorano la bancarotta.

Così nel '37 Alfonso si fa liquidare. Dopo 13 anni di intensa attività, riceve 25.000 lire, una scatola di compassi e una moto usata.

Vende anche la moto usata per aumentare il capitale ed entra subito in azione come vuole il suo carattere, impiantando un'officina per la produzione di motocarri. Ma i bombardamenti del '43 la distruggono completamente.

Pochi mesi dopo la fine della guerra, nell'ottobre '45, si rimette tenacemente all'opera. Meno di un anno dopo, il 15 luglio '46, iniziano le consegne della 125 due tempi. E nel '48 Masetti la porta al traguardo del campionato nazionale.

Poi la collana dei successi diventa lunghissima, continua infatti sino al '65. Ancora pochi anni e, il 30 giugno '69, Alfonso Morini è stroncato da un male nella sua abitazione bolognese. Aveva appena compiuto 71 anni.

*Motociclismo* lo ricorda affettuosamente nel fascicolo di agosto '69 con un necrologio di due pagine, scrivendo tra l'altro che "scompare con lui un gigante del motociclismo italiano".

• Alfonso Morini sui campi di gara, come pilota con la MM 125 negli anni Venti e come costruttore di velocissime monocilindriche negli anni Cinquanta.



• Famosa foto pubblicitaria Morini del 1950, con il cacciatore che si reca sul posto della "battuta" a bordo di una Gran Sport 125. In quell'anno l'azienda bolognese produce tre versioni della 125, la Turismo, la Gran Sport e la Super Sport, tutte due tempi con cambio a tre marce e potenze variabili da 6 a 8 CV. (La primogenita 125 del '46 aveva invece 4,5 CV). I prezzi? Da 265 a 302.000 lire. La produzione delle Morini 125 durerà fino al '54, un anno dopo il lancio della 175 quattro tempi.

rantacinque milioni, nella penisola circolano 80.000 autocarri e 250.000 autovetture (più 150.000 moto). Infatti i mezzi motorizzati costano tantissimo in rapporto alle capacità di guadagno. Nel campo dei trasporti si afferma così la formula dei "tre ruote" di origine motociclistica. Sono piuttosto spartani, questi veicoli tipicamente italiani, sprovvisti di cabina, ostici da guidare. Ma godono di facilitazioni fiscali e burocratiche, non richiedono la patente e, soprattutto, costano un terzo di un autocarro o furgone di pari portata. In più, con la guerra alle porte, non è momento favorevole per le moto. Così Alfonso Morini mette a tacere il cuore motociclistico e comincia a costruire motocarri, provvisti di motore 610 cc a valvole laterali e trasmissione cardanica con ponte posteriore, tipo auto.

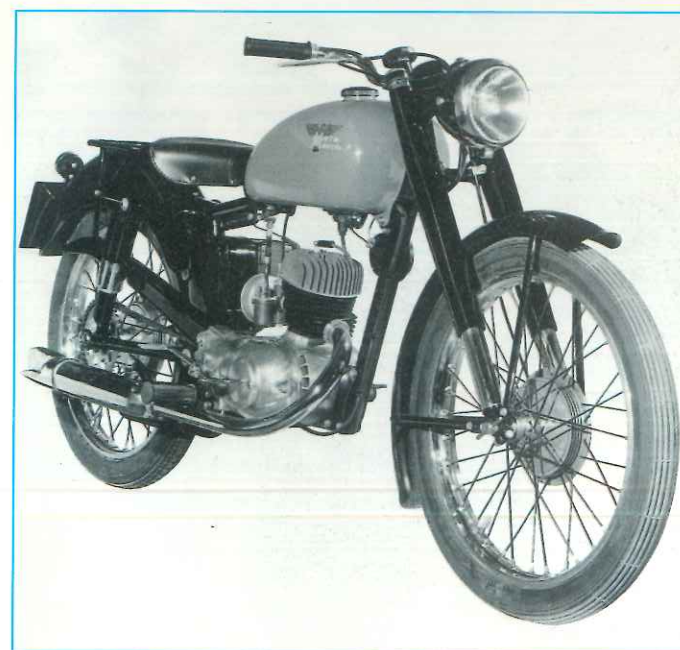
Ma, terminata finalmente la guerra nel '45, la situazione cambia. C'è una gran fame di mezzi di trasporto individuali e utilitari. Così Alfonso Morini lascia perdere i motocarri, anche perché i bombardamenti gli hanno distrutto la fabbrica con tutte le attrezzature. E ricomincia da capo, individuando nella 125 due tempi il mezzo adatto alle esigenze del tempo. Per motivi di... urgenza copia la tedesca DKW RT due tempi (la miglior motoleggera d'anteguerra), come faranno del resto anche celebri industrie straniere tipo BSA in Inghilterra, Harley-Davidson negli Stati Uniti e Yamaha in Giappone. Senza voli di fantasia ma provvista di sane doti, compare la Morini 125 nella primavera del '46: sarà un successo duraturo.

La guerra era finita soltanto un anno prima, lasciando la nazione disastrosa, e in questi dodici mesi Alfonso Morini solo con le proprie forze aveva pure dovuto impiantare un'altra fabbrica, sempre a Bologna: un formidabile exploit che illustra la tempra del soggetto.

Ma, inoltrandosi negli anni Cinquanta, le esigenze aumentano e c'è anche maggior disponibilità economica. Così nel '54 Alfonso Morini lancia una 175 quattro tempi (questa volta tutta farina del suo sacco), se-



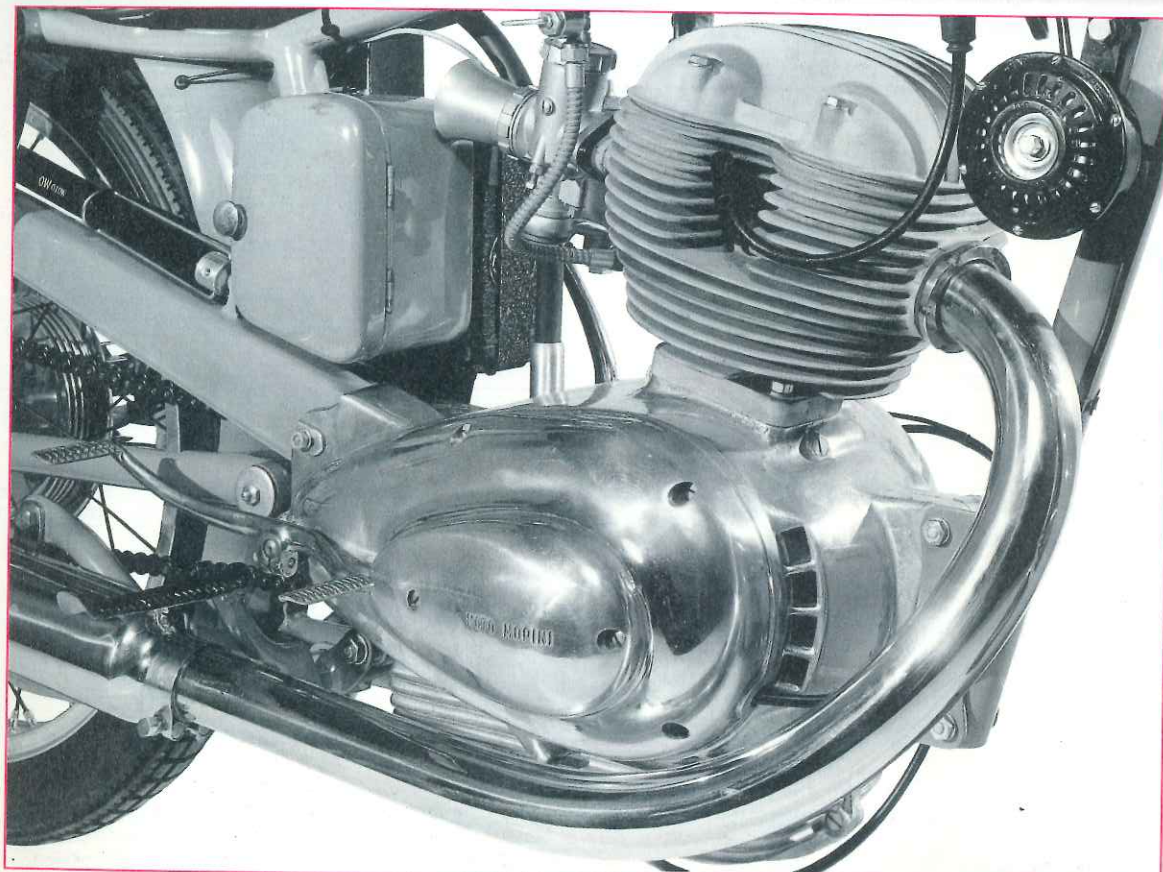
• La Morini 125 due tempi nell'ultimo anno di produzione, il '54. Il telaio si è avvantaggiato nel frattempo delle sospensioni telescopiche, la sella ha (come si diceva allora) il molleggio a ponte. In questa edizione la Morini 125 è un'utilitaria di buon servizio.





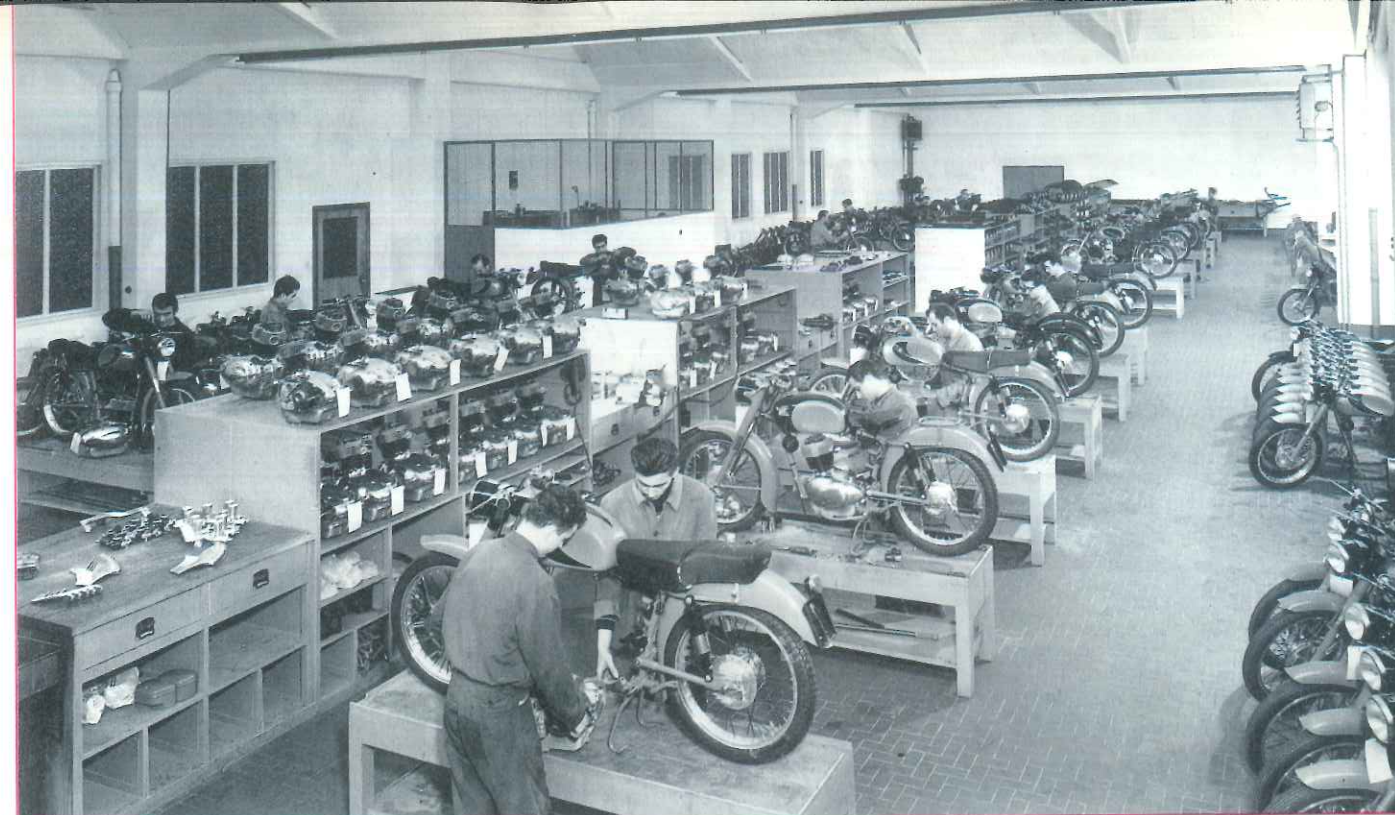
## Arriva la 175

• La 175 quattro tempi, presentata nel '53 in versione Turismo, vanta meccanica di pregio, silenziosità di funzionamento e anche linearità estetica. Ha 8,5 CV alla ruota e tocca i 100 km/h. Cambio a quattro marce e sospensioni teleidrauliche. Darà il via a una brillante serie di modelli.



## Carta vincente

• Il Settebello compare nel '54 ("prime consegne in marzo con precedenza assoluta per gli iscritti al Giro d'Italia"). Armoniosamente alettato e sagomato, il motore viene ufficialmente accreditato di 15 CV a 8.000 giri e di una velocità massima di 138 km/h. Per la circolazione su strada verrà dotato di due silenziatori. Costa 345.000 lire contro le 245 della consorella turistica. Resterà in scena vittoriosamente oltre dieci anni, nel corso dei quali vedrà salire la propria potenza a oltre 20 CV a 10.500 giri. Ma le ultime versioni saranno destinate esclusivamente alle competizioni. Sotto: la moto dei primi successi di Agostini esposta al salone di Milano '63.



• Scorcio del reparto montaggio nello stabilimento di via Bergomi inaugurato nel '55. Sui banchi le moto, sugli scaffali i motori precedentemente provati al banco (notare i cartellini di avvenuto collaudo). Si lavora ancora artigianalmente.



## Non tutte le ciambelle riescono col buco

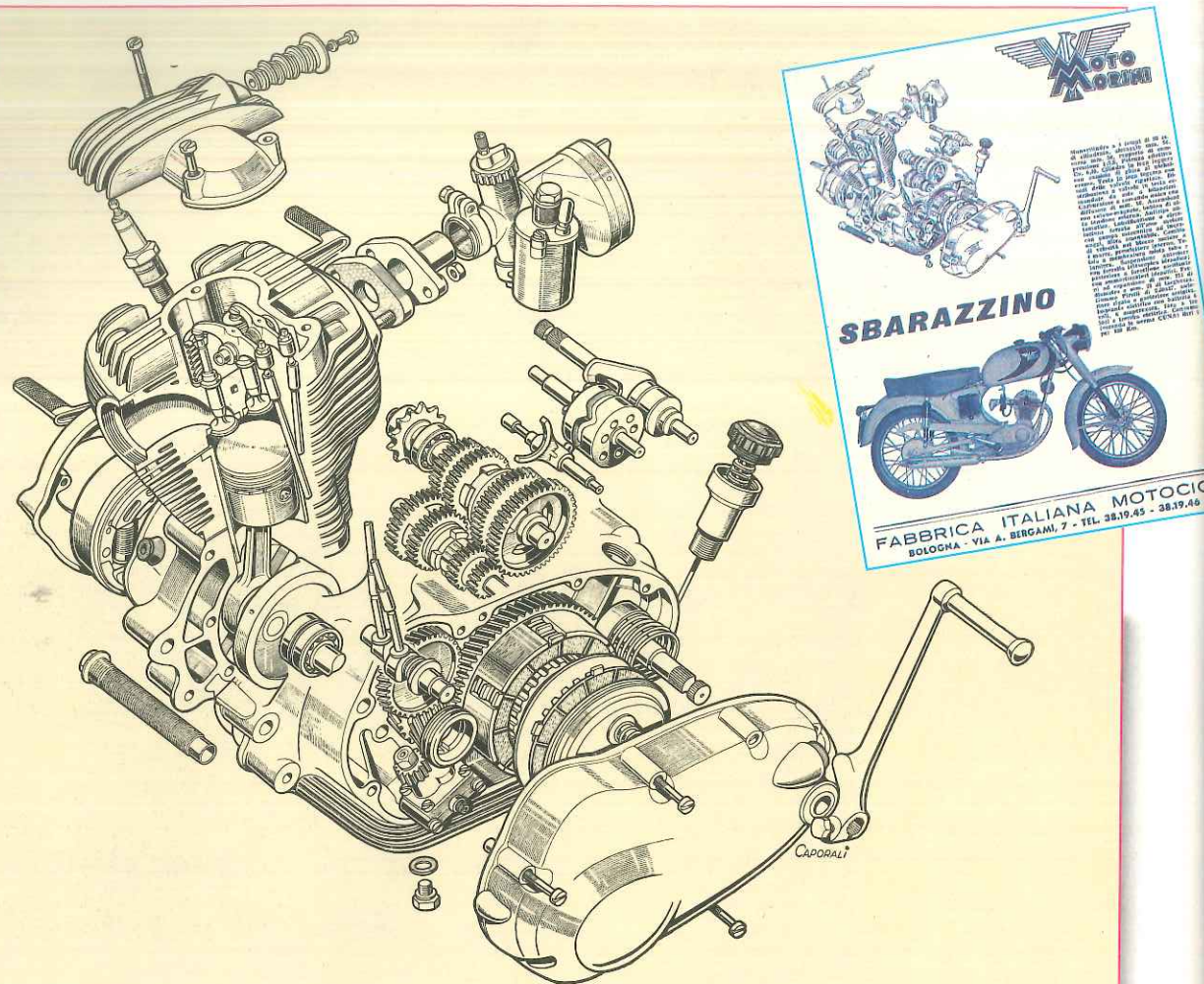
• I modelli "poveri" non hanno mai avuto fortuna sul mercato italiano. E a questa regola non sfugge neppure la Morini quando nel '56 presenta la Briscola 175 descrivendola proprio come "versione economica della famosa 175". Costa 245.000 lire, 30.000 in meno della versione normale, ma la differenza non sollecita interesse. Tra l'altro la forcella a levette oscillanti è alquanto sgraziata e ben si sa quanto gli italiani siano sensibili all'estetica. Altri modelli di scarso successo nella gamma Morini attraverso i tempi: sono tutti di 250 cc, la monocilindrica due tempi del '50, la GTI Settebello del '65 e la "modulare" del '78, queste ultime a quattro tempi.



• Anche la carriera della 175 dura a lungo, una decina d'anni. Dopo il Turismo e il Settebello, nel '58 fanno la loro comparsa il Tresette e il Tresette Sprint, continuando così la serie delle carte da gioco. Questi modelli, di cui la Casa non denuncia le prestazioni, resteranno in listino fino al '63, incredibilmente sempre con lo stesso prezzo, 249.000 lire per il primo e 279.000 lire per il secondo. La Tresette Sprint (nella foto) riprende il motivo Settebello del doppio silenziatore. Sono moto di classe.



• Con la nascita della Sbarazzino 100 nel '56 si apre per la Morini il terzo capitolo della sua linea produttiva. È un modello utilitario (costa solo 179.000 lire), creato nel tentativo di opporsi all'invasione delle vetturine economiche tipo Fiat 500 e 600. Come si vede nel disegno, la configurazione motoristica è ispirata a quella della precedente serie di 175 cc ma con le valvole parallele anziché inclinate e l'accensione a volano magnetico anziché a spinterogeno. Potenza dichiarata 6,40 CV, consumo due litri ogni cento chilometri, velocità 85 km/h.



dello a quattro tempi di sana e robusta costituzione, lo Sbarazzino 98. Che darà vita nel '59 alla vivace famiglia del Corsaro 125. Senza dimenticare i fratellini minori, cioè i Corsarino 50, anch'essi proposti in varie "salse" a partire dal '64. Purtroppo Alfonso Morini muore improvvisamente nel '69, a 71 anni, ma gli "eredi" non si scoraggiano. Anzi, visto che per l'ennesima volta i tempi stanno cambiando (si profila tra

l'altro la potente offensiva delle 125 due tempi), già nel '71 tirano fuori l'audace proposta della 350 bicilindrica. Sarà un altro capitolo fondamentale nella storia dell'azienda bolognese. Si tratta infatti di un motore "modulare" con brillanti esclusive, che verrà realizzato anche nelle cilindrata 250 e 500 per le più diverse applicazioni, dall'enduro al custom passando attraverso le sportive. In più, nell'81 avrà anche una versione turbocompressa, unica realizzazione italiana del genere e tra le primissime in tutto il mondo. Rimarrà però esemplare unico per i motivi spiegati dal progettista Franco Lambertini nell'intervista che fa seguito a queste note.

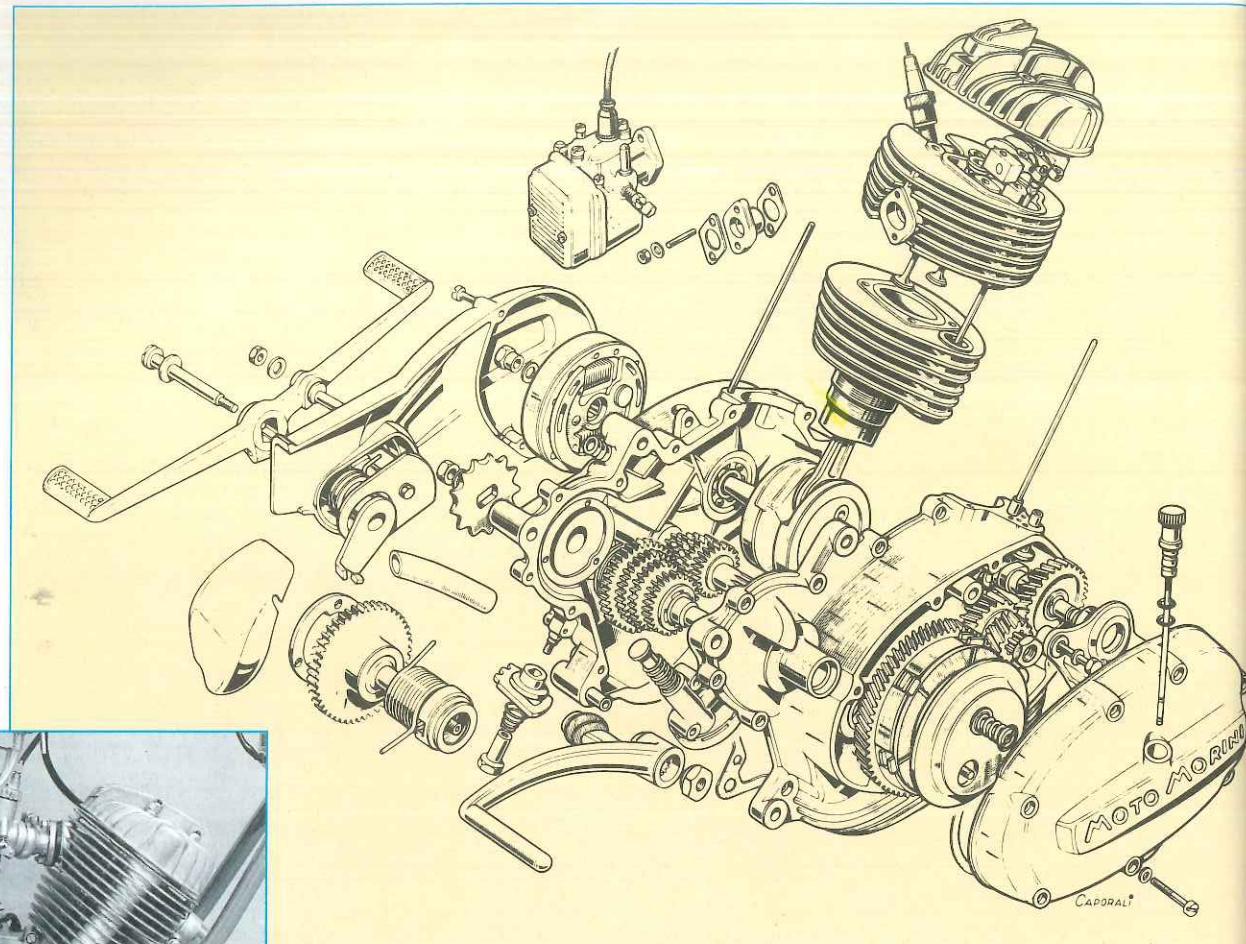
Il capitolo dei bicilindrici dura brillantemente oltre una decina d'anni, dimostrando la validità dell'idea originale (che interessa anche all'Harley-Davidson) e consentendo alla Morini di rispondere alle più diverse esigenze del mercato.

Tra l'altro la Casa bolognese è una delle primissime a lanciarsi nel settore delle custom avendo a disposizione il motore più appropria-

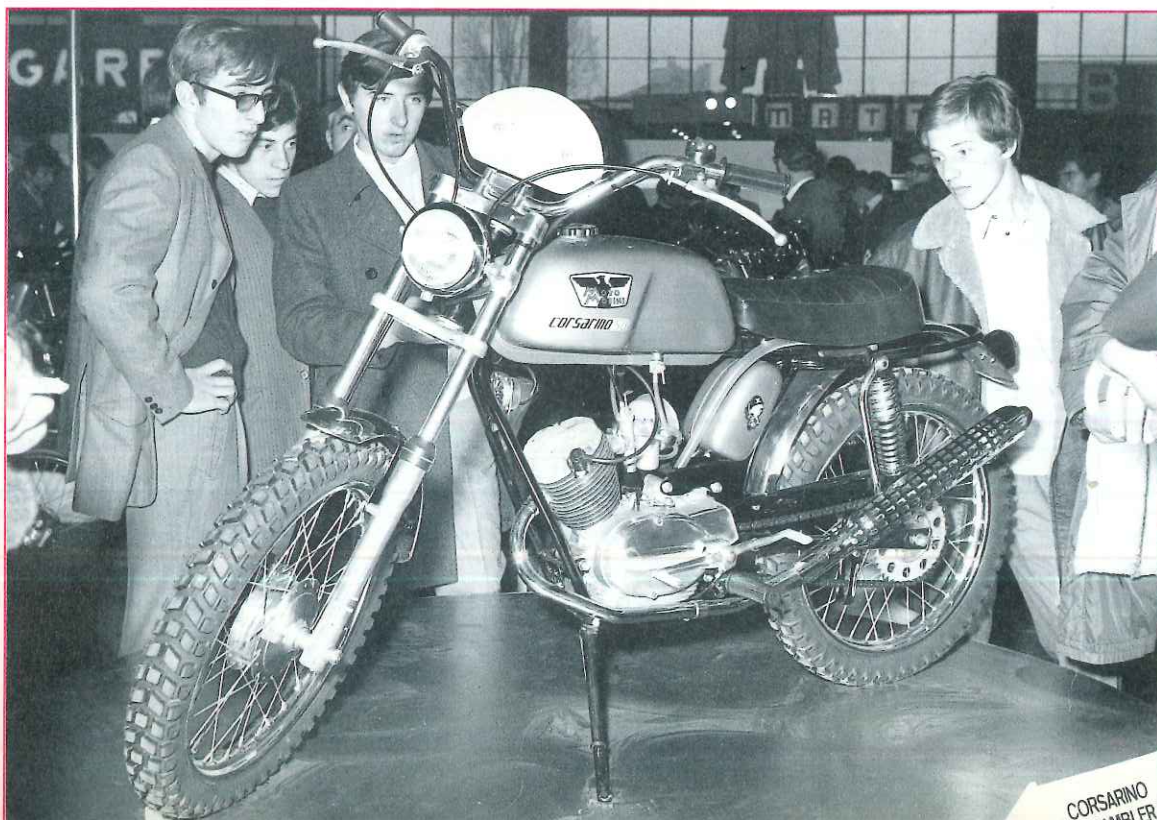


• Preceduta dallo Sbarazzino 100 e dal Monello 125, nel '59 prende il via la serie Corsaro, che abbandona l'impronta utilitaria e si articola in numerose edizioni, sempre più performanti e attraenti (la zona in lamiera stampata del telaio diventa quasi invisibile, poi scomparirà del tutto per lasciar posto a una struttura completamente tubolare). Anche la linea Corsaro (che si sviluppa nelle due cilindrata 125 e 150) ha dunque lunga vita, come le precedenti. Le prestazioni dichiarate passano da 7,5 CV a 8.000 giri e 90 km/h a 14,6-9.600 e 125 km/h per l'ultima versione "Special" del '73. Il cambio si aggiudica una marcia in più nel '71. I prezzi delle versioni stradali aumenteranno da 185.000 lire a 374.000 lire per l'ultima versione, che si vede gravare dell'Iva al 19% introdotta poco tempo prima. I prezzi delle versioni Regolarità arrivano invece fino a mezzo milione. Nelle foto, i Corsaro di maggior successo, la prima versione del '58 e la Super Sport 125 del '69, poi il Corsaro Regolarità sempre del '69 e (nel fotocolore) l'ultima versione del '71 con il nuovo telaio completamente in tubi.





• Nella scia del Corsaro, nel '62 arriva il Corsarino, prima in soluzione turistica con il telaio aperto, poi in versione sportiva ('63), sempre con cambio tre marce comandato a mano. Costano rispettivamente 102 e 109.000 lire. Non può mancare inoltre la versione Scrambler o fuoristrada, che puntualmente arriva nel '67 mentre il cambio guadagna una marcia e il comando a pedale. Per rispettare le tradizioni, il motore è un solido quattro tempi a valvole parallele, strutturato motociclisticamente. Anche il Corsarino è un successo, soprattutto nelle versioni ZZ ('67) e Super Scrambler ('70). Resterà in listino fino al '77, quando lo ZZ costerà 345.000 lire e il Super Scrambler 367.000 lire più Iva. Anche per il Corsarino, quindi, carriera ultra-decennale e legami affettuosi con la clientela, tanto da portare alla costituzione, nel '90, di un Corsarino Club Italia.



• Due famosi tester per il Corsarino. A sinistra: Nico Cereghini con la versione Super Scrambler del '70, in volo alla "Montagnetta" di Milano, allora palestra frequentatissima di tanti fuoristradisti. Sopra: Roberto Patrignani con lo ZZ del '67 a veloce andatura per le strade di Milano.



to, quel bicilindrico a V che verrà poi "santificato" anche dai giapponesi. E difatti l'Excalibur e la New York si vendono bene, diventando le best seller della gamma Morini, in attesa delle nuove bicilindriche monoalbero a catena, progettate sempre da Lambertini e previste nelle cilindrata 350, 500 e 750.

Ma l'obbligatorietà del casco, introdotta nell'85, incide più pesantemente proprio nel settore delle custom. Gli appassionati di queste moto respingono infatti l'idea del casco, ben più violentemente di altre categorie di motociclisti.

Così c'è il tracollo delle vendite di custom e la Morini accusa il colpo, pur non andando mai in "rosso". Inoltre, proprio in quel periodo, l'azienda bolognese è colpita da pesanti contestazioni sindacali. La vecchia dirigenza è presa da sconcerto e stanchezza. Le viene a mancare la volontà di continuare a tutti i costi. Nell'89 la fabbrica viene così venduta ai fratelli Castiglioni della Cagiva, che nell'85 avevano già rilevato la Ducati. Doveva essere la premessa del rilancio. Invece le cose prendono tutt'altra piega. Lo stabilimento viene svuotato e abbandonato, oggi è una desolazione, con il cortile infestato dalle erbacce.

La produzione viene affidata prima alla Ducati, poi alla Agostini Moto, che nel '92 procede al montaggio di 700 Excalibur. Nel '93 avrebbero dovuto essere mille. Invece, contrordine, la produzione torna alla Ducati ma solo per



pochi esemplari. Così il marchio si spegne, nonostante le periodiche assicurazioni di rivitalizzazione rilasciate dai nuovi proprietari. Le statistiche ci informano che attualmente, a cinquant'anni dalla prima, si immatricola ancora qualche Morini. Ma sono, malinconicamente, solo fondi di magazzino. Che immensa tristezza finire così una magnifica storia, cancellare volutamente un nome ancora ben noto e stimato in tutto il mondo. Sarà mai possibile la resurrezione? Forse sì: infatti c'è qualcuno che, segretamente, sta dandosi da fare...



# E' andata così

**L**e vicende della Casa bolognese nel ricordo e nel commento di due importanti personaggi, Gianni Marchetti (general manager dal '46 all'89) e Franco Lambertini (direttore tecnico dal '70 all'89). Svelati i retroscena, spiegate le decisioni

• Curiosità storica, il primissimo schizzo del motore 350 bicilindrico. Si notano le bielle sullo stesso perno e il cinematismo per il comando distribuzione.

## Cosa dice Marchetti

«Avrebbe certamente potuto superare il momento di crisi e continuare bene».

Così afferma oggi Gianni Marchetti riesaminando la situazione Morini fine anni Ottanta. E continua: «L'azienda era sana, non aveva debiti così come non ne ha mai avuti. Nonostante la grossa frenata produttiva imposta dall'obbligatorietà del casco, poteva quindi senz'altro sopravvivere e prepararsi ai tempi migliori con strutture più adatte...».

E allora perché cederla?

«Dopo la morte di Alfonso Morini nel '69, l'azienda era passata alla figlia unica Gabriella, dottoressa in legge. Affezionatissima al padre, ha preso veramente a cuore le sorti dell'azienda. Nes-

• Brillanti e parsimoniose, le Morini bicilindriche sono accompagnate dallo slogan pubblicitario "hanno solo due cilindri ma ne dimostrano di più". Inoltre vantano notevoli esclusive tecniche come l'accensione elettronica, le teste piatte con le camere di scoppio nei pistoni, il cambio a sei marce, la frizione a secco. Per la 3 1/2 prima maniera (foto a destra) vengono dichiarati 35 CV a 8.200 giri, e velocità massima 166 km/h. Prezzo decisamente competitivo di 790.000 lire su strada (nel '72). Ovviamente più grintosa la versione Sport del '74 (foto sotto) con questi connotati ufficiali: 39 CV a 8.500 giri (regime ammesso 9.200 giri!) e velocità massima 175 km/h. Prezzo 1.446.000 lire Iva compresa. Tra i pregi di queste moto anche la leggerezza: 145 kg per la Normale e 150 per la Sport.

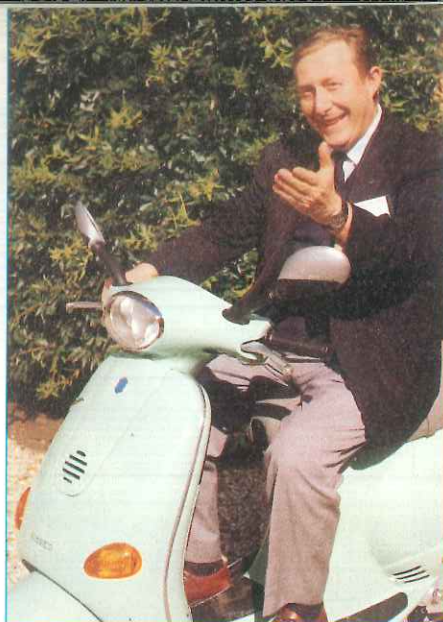




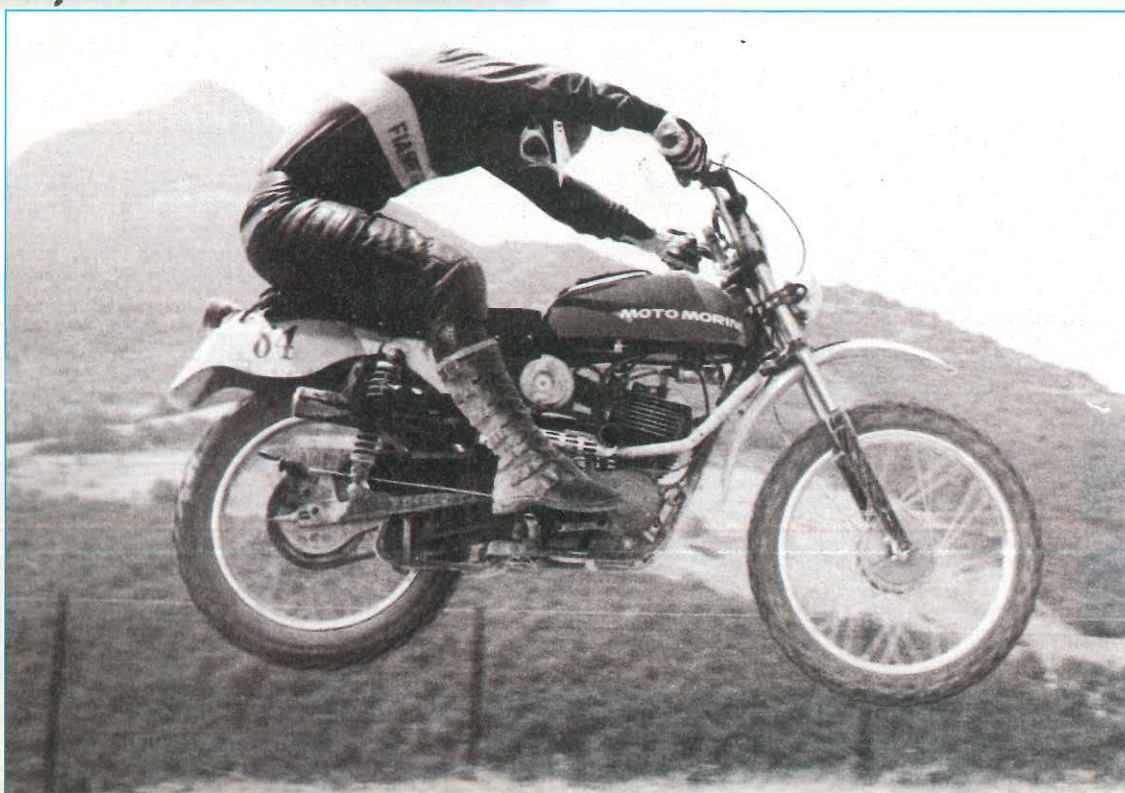


### I testimoni

• Gianni Marchetti al Salone di Milano nell'80. Bolognese, classe 1916, buon pilota dilettante alla fine degli anni Trenta con la Guzzi Condor 500, da sempre amico di Alfonso Morini, è con lui fin dai primissimi momenti motociclistici, nel '46, come responsabile commerciale e amministrativo della nuova azienda. Tiene il proprio incarico con grande sensibilità fino alla cessione della Morini alla Cagiva nell'88. Nessuno può saperne più di lui.



• Preludio alle teste piatte delle bicilindriche sono le Regolarità 125 e 151 impegnate ufficialmente nel campionato italiano e anche a livello internazionale. Nella famosa foto di Walter Arosio vediamo il campionissimo Franco Gritti in spettacolare azione a Esanatoglia. Notare l'andamento del tubo di scarico, provvisto di un ingegnoso silenziatore a doppia uscita per contenere la rumorosità dei quattro tempi nei limiti regolamentari. Come? Semplicemente appoggiando e premendo lo stivale contro l'uscita anteriore accanto al cilindro.



• Franco Lambertini alla recentissima presentazione di Vespa 2000. Dall'89 il tecnico modenese è infatti responsabile sviluppo motori alla Piaggio. Classe '44, Franco Lambertini di Spilamberto (MO) è direttore tecnico della Morini nell'era del bicilindrico da lui progettato, dal '70 all'88. Precedentemente aveva lavorato cinque anni all'ufficio tecnico della Ferrari a Maranello e tre anni alla Serenissima Automobili di Modena come direttore studi e progetti.

sun'altra donna avrebbe avuto il coraggio di dedicarsi alla fabbrica come ha fatto lei. Purtroppo negli anni Ottanta la Morini era diventata un covo di feroci sindacalisti.

«Perseguitata da pesantissime contestazioni, Gabriella si era ridotta a entrare in fabbrica dal retrobottega. Sposata a un medico, titolare di una clinica, non aveva figli. Così quando si è profilata la crisi delle custom (che in quel momento erano l'asse portante della produzione Morini) non ha più retto. Ma il motivo più pesante di questa grave decisione è stato il primo».

È vero che l'azienda è stata ceduta per sei miliardi?

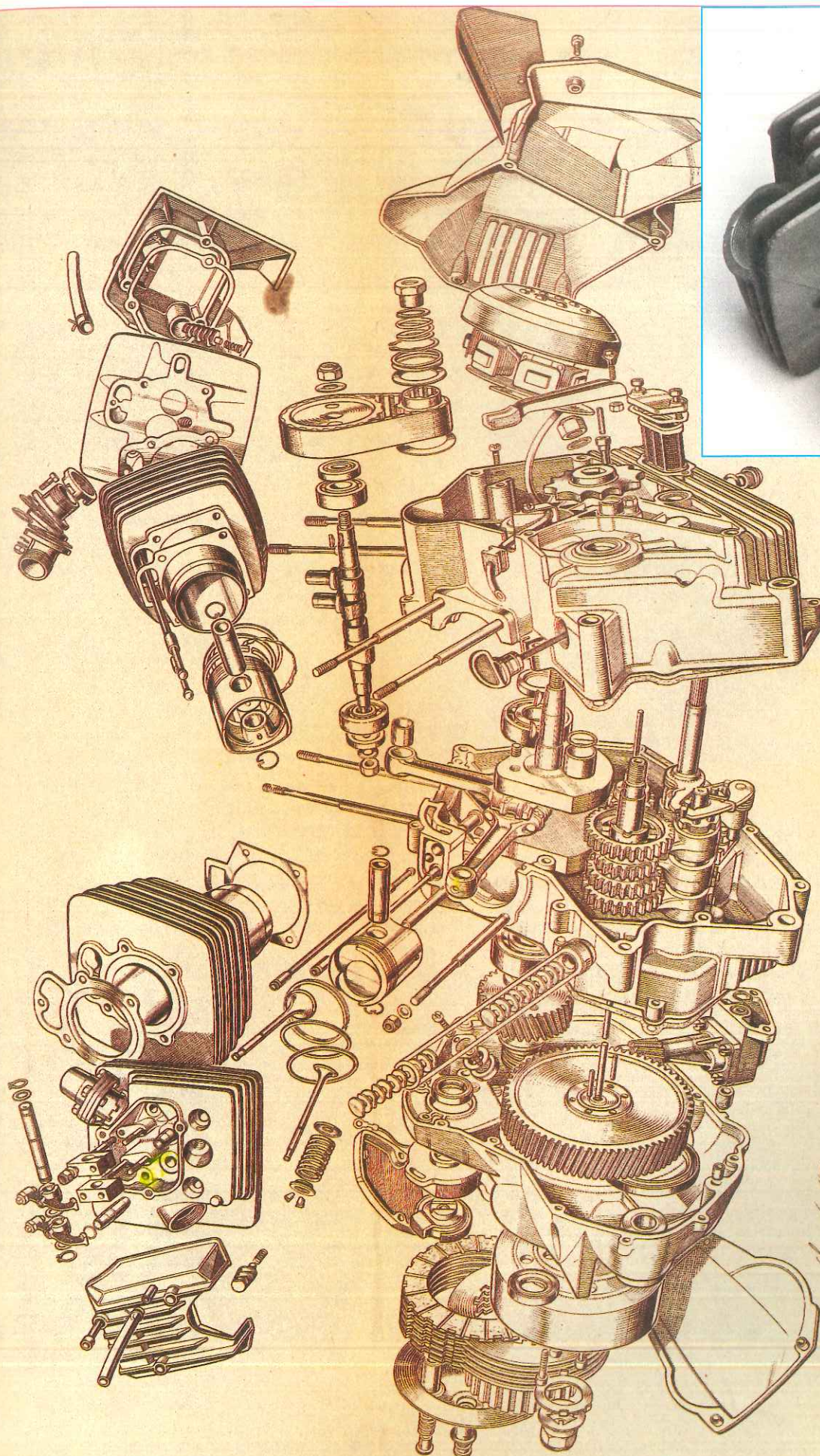
«Dopo una vita in Morini, ho preferito restare fuori dalle trattative. Non posso quindi confermare la cifra».

Che tipo era Alfonso Morini?

«Si era fatto da solo, salendo tutti i gradini della scala senza passi falsi. Era quindi padrone della materia in tutte le sfaccettature. Aveva buon fiuto, anche per l'attività sportiva. Era ottimista, alla mano, ascoltava tutti. Ha aiutato tante persone, lui che non aveva mai avuto aiuti da nessuno. Era un gran lavoratore».

Non è stato troppo prodigo con l'attività sportiva?

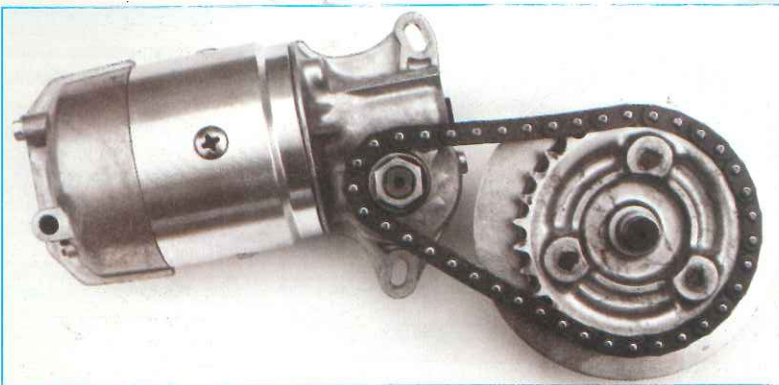
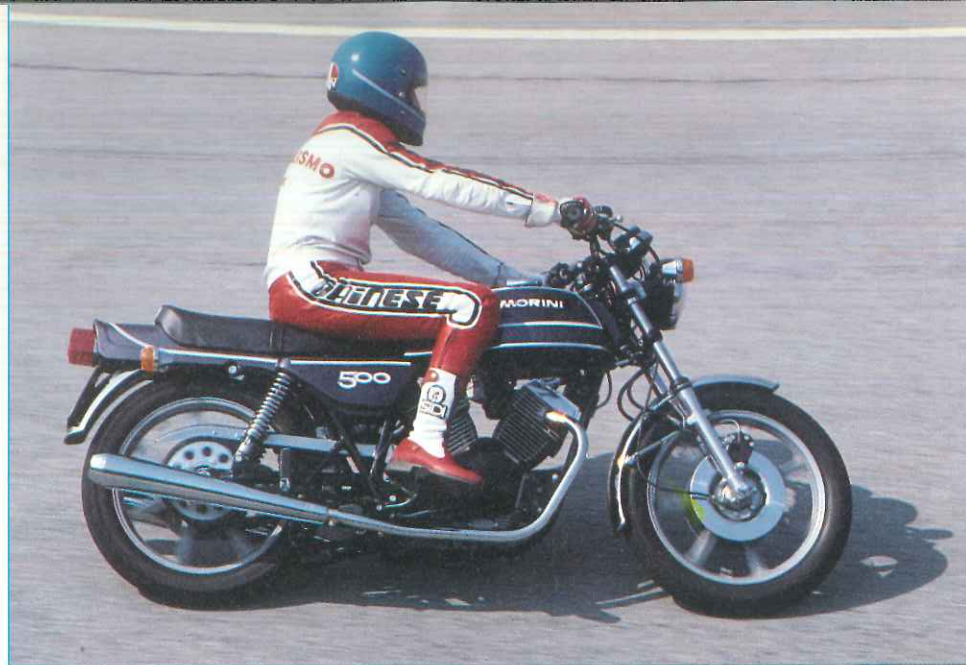
«Era la sua unica passione, non soltanto per l'aspetto agonistico ma direi, soprattutto, per



• Un magnifico esploso del Morini bicilindrico e, nel particolare fotografico, la testa piatta con camera di scoppio ricavata nel cielo del pistone. La conformazione delle incavature è studiata per favorire al massimo la turbolenza, la rapidità e la completezza del processo di combustione. Da notare anche l'asse a camme rialzato e comandato a cinghia, l'albero motore con le bielle in due pezzi sullo stesso perno e l'allettatura piuttosto spaziata anche per facilitare il passaggio dell'aria di raffreddamento dal cilindro anteriore a quello posteriore. Lo scopo veniva raggiunto anche con un disassamento tra i due cilindri di 50 mm e con le... gambe del guidatore che fungevano da deflettore. Un altro celebre motore con la camera di scoppio nel pistone è stato il Repco-Brabham che ha vinto il mondiale di Formula Uno nel '66.



• La modularità del bicilindrico si estrinseca nella seconda metà degli anni Settanta. Infatti nel '77 compare la 500 con il motorino di avviamento elettrico, mentre nel '79 arriva la 250. Questa cilindrata verrà riservata soltanto all'impiego stradale mentre quelle superiori troveranno ampia utilizzazione anche nel fuoristrada e per le custom. La 500 ha 43 CV a 7.500 giri (regime max consentito 8.200), pesa 167 kg e, sempre secondo i dati della Casa, tocca i 175 km/h. Ridotto il cambio a cinque marce anche per le forti doti di coppia. Prezzo 2.452.000 lire più la solita Iva che allora, per le oltre 350, era del 35%. La 250 conserva il cambio a sei marce, pesa 128 kg e con 25 CV a 9.000 giri raggiunge i 138 km/h. Costa 2.231.000 lire più Iva al 19%.



quello meccanico».

Come procedeva per la creazione di un nuovo modello? Chi erano i suoi stretti collaboratori? «Prima esponeva le sue idee e le discuteva con i tecnici, quindi si abbozzava il prototipo. Superati i collaudi, si stendevano i disegni definitivi. Un procedimento anomalo che però ha sempre funzionato. Tra i suoi collaboratori, Dante Lambertini, Domenico Lugli, Franco Marchesini e poi il nipote Franco Morini che nel '50 fonderà l'omonima fabbrica di motori».

Come si è sviluppato lo stabilimento? Cosa produceva esattamente?

«Il primo era in via Berti 1, circa 700 metri quadrati coperti, con un centinaio di dipendenti. Poi nel '55 è sorto quello ben più grande di via Bergami 7 (6.000 metri quadrati coperti), che è arrivato a occupare un massimo di 150 persone. Le fusioni e certa componentistica come il cambio venivano da fuori, ma dentro si facevano tutte le lavorazioni e il montaggio».

Quale e quando è stato raggiunto il massimo picco produttivo?

«Durante il boom delle 125, a cavallo degli anni Sessanta, siamo arrivati a fare 9.000 Corsaro all'anno. Quando il boom si è sgon-

fiato, siamo rimasti egualmente su questa cifra grazie al successo del Corsarino 50. Negli anni migliori delle bicilindriche, ne facevamo 6.000-6.500 all'anno».

Il modello di maggior successo?

«Ogni modello è legato al suo periodo storico e risponde alle esigenze del momento. Non si può quindi assegnare il titolo in assoluto. Comunque i best seller Morini sono stati la 125 due tempi, la 175 quattro tempi, il Corsaro e la 350».

Qualche... buco nell'acqua?

«La Briscola 175 del '56 era un modello povero, con la sospensione anteriore a levette oscillanti. Poi la GTI 250 del '66 e il ciclomotore Dollaro 50 del '71. Comunque, anche in questi casi la Morini non ci ha mai rimesso».

Come andavate con l'esportazione?

«Fino all'arrivo della 350 la produzione era poco interessante per i mercati stranieri, era destinata quasi esclusivamente al consumo nazionale. Ma con le bicilindriche siamo arrivati a esportare anche il 30%, negli Usa, in Germania, Olanda, Spagna, Francia, Inghilterra».

Non è stato un po' azzardato per un'azienda come la Morini impegnarsi nel complesso progetto Turbo per poi abbandonarlo dopo aver promesso le prime consegne per settembre '82?

«Sembrava che il turbo fosse destinato a radioso avvenire. Ma era tremendamente costoso. Inoltre le turbine che ci aveva promesso l'Alfa Avio a un certo punto non sono state più disponibili. Meglio così, perché la "fiammata" del turbo è durata pochissimo».

È vero che a suo tempo eravate stati avvicinati dall'Harley-Davidson per la creazione di una piccola Duo Glide italo-americana?

«Confermo i contatti. E aggiungo che non si è concluso nulla perché i nostri interlocutori erano in bolletta sparata!».

## Cosa dice Lambertini

«Potenziare il Corsaro 125-150 quattro tempi ufficiale da enduro, questo il mio primo compito alla Morini». Così inizia a dipanare la matassa dei ricordi Franco Lambertini. «Era il '70 e le due tempi si facevano sempre più minacciose. Per le solite questioni di budget, il compito non mi lasciava ampia libertà di azione, anzi, dovevo ottenere il risultato cambiando il meno possibile la struttura del motore, che era un aste e bilancieri a valvole parallele. Allora, basandomi sulle mie precedenti esperienze automobilistiche, ho ideato la testa piatta con camera di scoppio nel cielo del pistone, più i condotti di ammissione e scarico arcuati in modo da esaltare la turbolenza e sfruttare al meglio la combustione».

Con quali risultati pratici?

«La potenza della 125 è aumentata da 14 a 16,5 CV, quella della 151 (che gareggiava nella classe 175) da 15,5 a 18 CV, sempre alla ruota. Con aumento anche della coppia, come dimostrato dalla diminuzione del regime massimo, da 10.200 a 9.800 per la 125 e da 9.200 a 9.000 per la versione di maggior cilindrata. Con benefici anche per la resistenza di certe parti come l'albero». Ottimi risultati, ma perché non li avete trasferiti alla produzione di serie?

«Abbiamo fatto solo una ventina di motori per le moto ufficiali ma proprio quell'anno abbiamo interrotto l'attività sportiva per concentrarci sulla

preparazione della nuova 350».

Perché proprio 350, una cilindrata che la Morini affrontava per la prima volta?

«Era il miglior compromesso tra prestazioni, costi, inquinamento, consumo. Inoltre, questa cilindrata era il massimo accessibile ai giovani tra i 16 e i 18 anni».

Quanto è durata la gestazione?

«I disegni li ho messi giù in pochi giorni, alla fine del '70. Otto mesi dopo la moto era già in strada. L'abbiamo presentata al Salone di Milano '71, con filtri d'aria ancora allo scoperto. Poi li abbiamo messi sotto il serbatoio. È stata questa la modifica più appariscente prima dell'inizio vendite, nella primavera del '72».

Nel progetto erano già previste le versioni minore e maggiore?

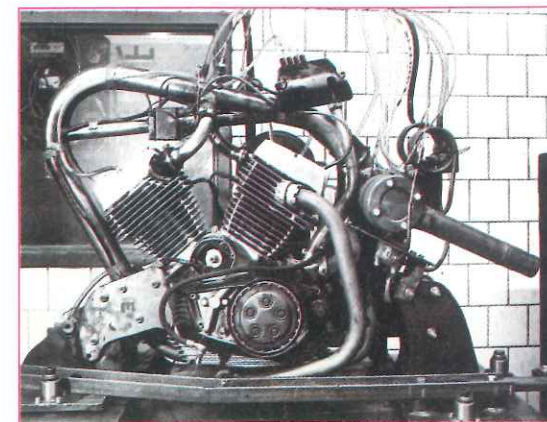
«Sì, il motore era "pensato" modularmente, non solo come bicilindrico ma anche come monocilindrico, eliminando il cilindro posteriore. Ovviamente per impiegare la medesima attrezzatura e ridurre i costi di produzione».

Visto a posteriori, qual è stata la versione migliore?

«Più centrata la 350, meno felici le monocilindriche, specialmente la 250 che vibrava nonostante il montaggio elastico del motore».

La bicilindrica nasce con varie esclusive tecniche, alcune già sperimentate felicemente sul Corsaro Regolarità, altre di nuovo conio come l'asse a camme rialzato e comandato a cinghia

La bicilindrica nasce con varie esclusive tecniche, alcune già sperimentate felicemente sul Corsaro Regolarità, altre di nuovo conio come l'asse a camme rialzato e comandato a cinghia



## Non solo turbo

• Il motore Morini Turbo 500 sul banco prova e la moto al Salone di Milano '81, dove figura con grande interesse in contemporanea con la Honda CX 500, pure turbo. Lo schema di sovralimentazione presenta la particolarità di poter escludere in ripresa le valvole di sfogo (waste gate) per consentire un'erogazione di potenza più fluida e anche più pronta. Posto dietro il cilindro posteriore, il turbo può girare fino a 180.000 giri/min., l'alimentazione viene assicurata da un carburatore da 36 mm, il raffreddamento è ancora ad aria ma sul circuito dell'olio è inserito un radiatore. La Morini affronta il tema sovralimentazione anche per il proprio 125 monocilindrico dotandolo però di un compressore volumetrico. Con lo scopo di respingere gli incalzanti due tempi (la potenza disponibile è circa 20 CV a 9.200 giri). Dopo intensi collaudi con buon esito il progetto viene però accantonato nell'83 per motivi di costo.



per avere le aste corte. Perché non si è osato ancor di più adottando la distribuzione monoalbero (e magari le quattro valvole), il motorino di avviamento elettrico, qualche sistema anti-vibrazioni?

«Avevo disegnato anche un monoalbero a cinghia con quattro valvole, avviamento elettrico, perno del forcellone passante nel carter ma per questioni di costo ho dovuto rinunciare. Da rilevare che in quel tempo in Italia non era disponibile alcun motorino elettrico adeguato. Non appena è stato disponibile, l'abbiamo applicato, alla 500. Era il '77».

Il diametro delle valvole sembra piccolo, specialmente di quella di scarico, come mai questo dimensionamento un po' controcorrente?

«Era un concetto che veniva dalle auto da competizione, creare un'altissima velocità di uscita dei gas bruciati (circa 30% in più) per favorire l'arrivo dei gas freschi nella camera di scoppio. In verità per questo motore non ero andato tanto alla ricerca di potenza elevata quanto di forte coppia e consumo ridotto. Grazie alla buona combinazione dei vari fattori di cui ho già detto, abbiamo stabilito credo un primato con 190-220 gr/CV/h su una larga fascia di giri. La combustione ottimale, rapida e completa, ci ha inoltre consentito di ridurre drasticamente l'anticipo all'accensione e di superare a pieni voti i pur severissimi standard californiani per l'inquinamento».

Il "V" ideale è quello di 90 gradi. Perché ha adottato quello di 72°?

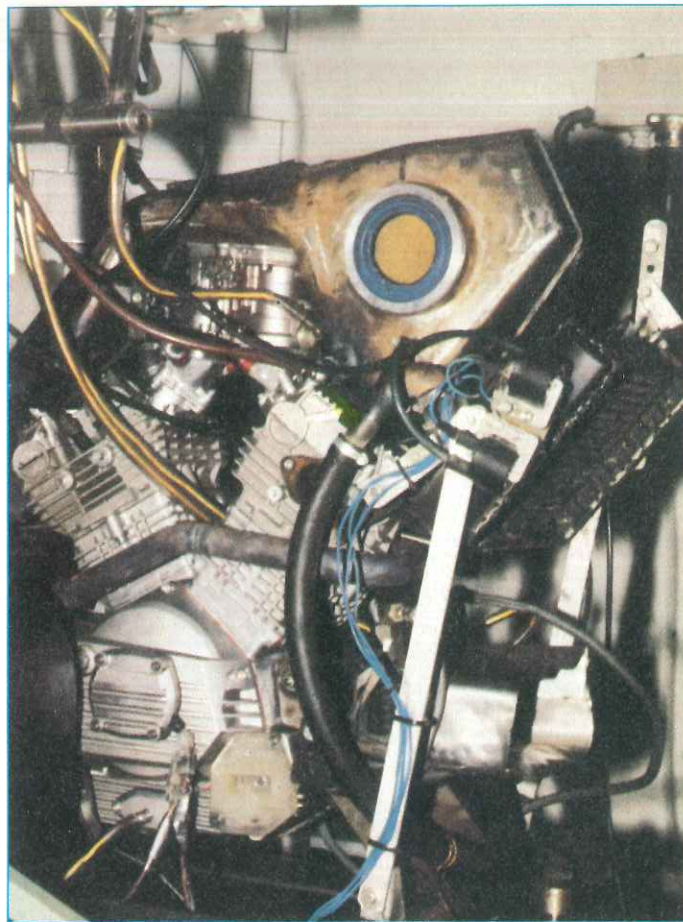
«Per compattare il motore compatibilmente con le esigenze di equilibratura. Così facendo le masse non equilibrate restavano ancora modeste, e infatti le vibrazioni non superavano quelle di un 125 monocilindrico quattro tempi dell'epoca».

Il bicilindrico Morini è rimasto in produzione oltre dieci anni. Come è stato migliorato col passare del tempo?

«Soltanto con ritocchi a distribuzione, accensione e scarico. Così la potenza del 350 è passata da 32/33 CV a 8.600 giri a 37/38 a 9.200». Però non sono state tutte rose e fiori. Si ricorda quando si spaccavano le bielle con relativi massacri in zona?

«È stato un periodo angoscioso. Poi ci siamo accorti che per un difetto di stampaggio i bulloni della testa di biella erano afflitti da micro-cricche. Siamo passati ai tiranti con dadino e l'incubo si è dissolto».

Perché non siete scesi in gara ufficialmente con le bicilindriche?



• Il bicilindrico a 60 gradi sul banco prova nella prima metà dell'88. Poteva avere cilindrata di 350, 500 e 750 cc. Veniva alimentato da un carburatore a doppio corpo tipo auto ma era in vista l'iniezione. Anche se esula un po' dalla nostra storia, ricordiamo che Lambertini, passato alla Piaggio nell'89, ha progettato un terzo bicilindrico a V (di 1.000 cc), che doveva essere utilizzato dalla consociata Gilera. Ma anche questa volta il motore non è andato oltre lo stadio sperimentale, sempre per scelte aziendali.

«La voglia c'era e nei primi anni la moto, opportunamente preparata, poteva vantare una certa competitività. Ma il costo dell'attività sportiva era enormemente lievitato dai tempi del commendatore Morini, era quindi spropositato in rapporto ai volumi di vendita della Casa».

Con notevole dose di... coraggio, lei ha studiato e realizzato il prototipo di una 500 turbocompressa. Perché si è interessato a questa formula e quando ha cominciato a lavorarci attorno?

«Mi avevano impressionato i risultati del motore Renault Formula Uno. Si veniva quasi a raddoppiare la potenza del corrispondente motore aspirato. E infatti il Morini turbo dava 84 CV a 8.300 giri contro i 42 a 8.500 della versione aspirata. Ho iniziato gli studi nel '79, la moto è stata collaudata nell'81, con una percorrenza di ben 70.000 chilometri, ed esposta con grande successo al Salone di Milano di quell'anno».



E allora perché ci avete messo la croce sopra? «Allo stesso Salone di Milano avevamo presentato con altrettanto successo il Kanguro 350 da entro-fuoristrada. Con le risorse disponibili, non potevamo avviare alla produzione due nuovi modelli. Bisognava scegliere, così si è deciso per il Kanguro. Inoltre non nego che la Turbo avrebbe comportato qualche tribolazione di ordine produttivo». Quando ha cominciato a lavorare sui nuovi bicilindrici a V? Come erano fatti, che cilindrata avevano?

«I tempi erano cambiati, i motori erano sempre modulari ma spostati in su con la cilindrata, 350, 500 e 750. Nell'86 era già pronta la prima serie dei prototipi. La versione di maggior cilindrata sviluppava 86 CV».

Perché ha ridotto l'angolo da 72 a 60 gradi? «Per limitare l'ingombro, specie della versione di maggior cilindrata. Infatti l'angolo di 72 gradi sarebbe stato troppo aperto».

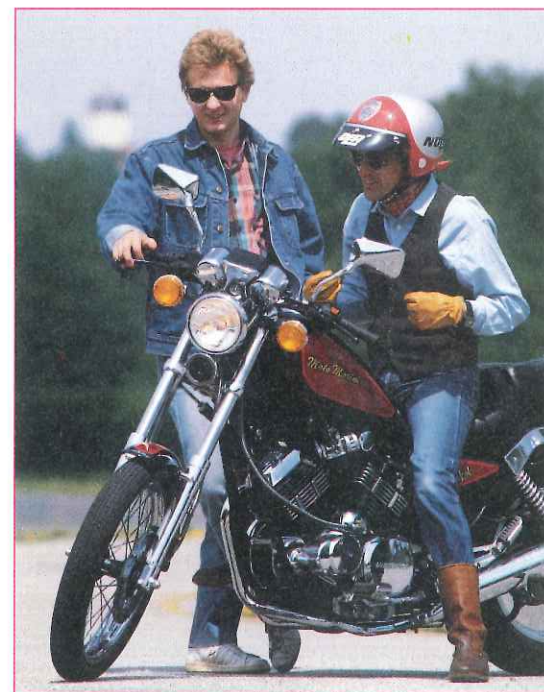
Quali miglioramenti tecnici rispetto ai precedenti bicilindrici?

«Tutto cambiato: distribuzione monoalbero a catena silenziosa, quattro valvole per cilindro, raffreddamento ad acqua, contralbero anti-vibrazione». Perché sono stati accantonati?

«La nuova proprietà ha fatto sapere che aveva già in casa un ottimo bicilindrico...».



• Per completezza storica veniamo con queste immagini ai tempi moderni, anche se così facendo ci scostiamo un po' dal carattere "epocale" della rivista. Infatti i fotocolor raffigurano il Camel 500 da enduro dell'82, la Dart 350 completamente carenata dell'88 e la New York 500 custom dell'89. La Camel è la prima enduro moderna della Morini. L'anno dopo verrà seguita dalla Kanguro 350 e nell'85 dalla Camel 501 con la cilindrata maggiorata da 478 a 507 cc. Le Morini enduro sfideranno anche le sabbie della Parigi-Dakar, la Dart, come scrivono le riviste dell'epoca, "è la prima figlia del matrimonio Cagiva-Morini". E resterà anche l'unica: inoltre si rivelerà un insuccesso. La New York è la sorella maggiore dell'Excalibur, presentata nell'86. Ha il motore più adatto alla filosofia custom. Fra tutte, i best seller saranno Kanguro ed Excalibur. Intanto i prezzi salgono fino ai 5.310.000 del Camel 501 e ai 7.245.000 lire della New York.



Anche al tecnico, la domanda sul destino della Morini: sarebbe ancor oggi attiva, se non fosse stata ceduta?

«Sono convinto di sì, la struttura produttiva non aveva bisogno di grandi numeri per stare in piedi, sarebbero bastate 2.000 moto all'anno, inoltre il mercato delle custom si stava riprendendo bene dopo lo shock del casco. E la Morini ne avrebbe certamente beneficiato».



# Prima due volte

**È** la prima moto costruita dalla fabbrica bolognese ed è anche la prima "125" a presentarsi sul mercato italiano nell'immediato dopoguerra (estate '46). Ispirata alla famosa DKW RT, è un'utilitaria di lusso, molto comoda e affidabile. Verrà prodotta anche in versioni sportive per nove anni, fino al '54. Prezzo di lancio 120.000 lire

DI NANDO RESTELLI

Al termine della seconda guerra mondiale la Germania sconfitta si vede cancellare tutti i brevetti industriali dagli Alleati, le potenze vincitrici. Chiunque può dunque utilizzare liberamente le soluzioni tecniche scoperte e messe a punto dalle aziende tedesche. Tra queste, la formula Schnürle, impiegata in esclusiva dalla DKW per tutte le sue moto, compresa la RT 125 del '40, considerata la miglior motoleggera dell'epoca per l'invidiabile rapporto fra tecnica, costo e prestazioni. Ricordiamo brevemente che lo schema Schnürle, ancor oggi universalmente adottato, imprime un andamento più razionale ai gas freschi che entrano nel cilindro e nella camera di scoppio, consente l'uso del pistone piatto anziché a deflettore e migliora l'alimentazione riducendo le perdite di gas freschi allo scarico. Assi-



• Dall'album dei ricordi, una foto del '46: il costruttore Alfonso Morini e il campionissimo Dorino Serafini con la nuova 125 e un gruppo di ammiratori. Morini e Serafini si conoscono benissimo da tempo perché nel '33 Serafini ha vinto il campionato italiano delle 175 con la MM realizzata da Morini.



• Nella produzione prevalentemente utilitaria dell'immediato dopoguerra, la Morini 125 dimostra superiorità di classe. È come la contemporanea Lancia Ardea: una "piccola" con connotazioni di lusso. Ne sono sopravvissute poche, valutate oggi sul milione (se da restaurare) e cinque milioni (se restaurate diligentemente e provviste di documenti).



ra

cia l'arrivo della nuova T125, monica. Le consegne iniziano ufficialmente al salone di Milano in novembre della "annata".

ca la 125 Sport, contraddistinta dal serbatoio, e dal parafrangente posteriore senza portapacchi. La potenza di 600 giri (rapporto di compressione m/h. Nessuna modifica alla T125.

alle 125 Turismo e Sport si ag-Competizione. La prima è molto si- pio dipinto interamente in rosso e



un manubrio più sportivo: il motore ha cilindro e testa con alettatura più estesa, il carburatore è un Dellorto da 22 mm, la potenza dichiarata è di 7,5 CV a 6.500 giri, la velocità massima è vicina a 100 km/h. La Competizione ha un motore molto simile alla Super Sport, con rapporto di compressione di ben 10:1 e una potenza massima di 8 CV a 7.000 giri, gomme più strette (2.00x19) e un peso ridotto a soli 62 kg. La 125 Competizione diventa in breve tempo la moto da battere nelle gare: Raffaele Alberti conquista il titolo italiano motoleggera con una Morini 125 davanti a Masetti, Magi, Spazzali e Lambertini (rispettivamente secondo, terzo, quinto e settimo nella classifica finale del campionato), anch'essi su Morini.

## 1949

La Moto Morini è ancora campione d'Italia delle motoleggera. Nasce la 125 quattro tempi da corsa, ma sul mercato sono ancora proposte solo le due tempi. La T125 è definita dalla stampa "la caposcuola della produzione motoleggeristica italiana del dopoguerra".

## 1950

Nessuna modifica.

## 1951

Al salone di Milano in novembre sono presentate le Morini 125 due tempi con sospensioni telescopiche: il telaio viene modificato nella parte posteriore per accogliere i due ammortizzatori e il forcellone oscillante. La sella con articolazione a squadra, brevettata dalla casa, viene sostituita da una a sbalzo, incernierata nella parte anteriore, con molleggio regolabile. Il peso della versione Turismo sale a 88 kg.

## 1952

Interventi di dettaglio sui motori per bilanciare il maggiore peso delle versioni con sospensioni telescopiche, mentre la gamma viene semplificata e ridotta a soli due modelli. Per la Turismo la casa dichiara ora 5 CV a 4.700 giri, una velocità massima di 80 km/h e un consumo medio di 45 km/litro. La Sport sfoggia invece un carburatore Dellorto da 22 mm, una potenza di 7,5 CV a 6.500 giri e una velocità massima di 100 km/h (in pratica vengono unificate Sport e Super Sport). Cambiano anche le livree: la Turismo ha serbatoio rosso vivo, mentre telaio e parafranghi sono in nero; la Sport ha invece serbatoio e parafranghi in grigio alluminio metallizzato, con il telaio in nero.

## 1953

Il successo delle 175 a quattro tempi assorbe le forze della Casa. Della famiglia delle due tempi rimane in listino solo la Turismo, con estetica identica alla Sport dell'anno precedente, compresa la sella singola e senza portapacchi posteriore. Le specifiche tecniche sono quelle del modello '52.

## 1954

La 125 Turismo rimane in listino immutata.

## 1955

Termina la vendita della "primogenita".

• Le principali tappe evolutive della Morini 125 nel confronto di foto d'epoca eseguite per conto della stessa Casa costruttrice. Dall'alto in basso la primogenita Turismo del '46, la Super Sport del '48 e la Sport del '51.

cura così maggior potenza, tiro ed economia d'esercizio.

Ed è proprio alla RT che Alfonso Morini guarda per realizzare rapidamente la propria 125. Può così iniziare le consegne già a partire dall'estate del '46, anticipando tutti i concorrenti. Infatti solo in autunno avanzato la Bianchi presenterà la propria 125 (anch'essa a imitazione DKW). E sarà un'altra validissima motoleggera, che diventerà nota come "la Bianchina".

Alfonso Morini però non può copiare integralmente. Infatti se testa e cilindro del motore sono esattamente uguali a quelli della DKW, il basamento presenta dimensioni ben più generose, per la diversa architettura dell'impianto elettrico. La DKW presenta infatti dinamo e ruttore in un unico gruppo di piccole dimensioni direttamente a destra dell'albero motore. In Italia non esiste invece un'apparecchiatura "combinata" del genere. Alfonso Morini deve quindi sistemare una dinamo tipo Guzzi davanti al cilindro e poi il ruttore in corrispondenza dell'albero motore, sempre sulla destra. Le foto di pagina 33 mostrano bene l'"arrangiamento" cui è stato costretto. Niente di male, ma così facendo le dimensioni aumentano.

È vero che Alfonso Morini avrebbe potuto "arrangiarsi" adottando il volano magnete, di cui allora c'era abbondanza. Ma così facendo la sua moto avrebbe avuto a disposizione soltanto corrente alternata e proporzionale al regime di rotazione. Mentre lui voleva un impianto in corrente continua con la batteria per offrire maggiori prestazioni "illuminanti" durante la marcia notturna, come una vera motocicletta.

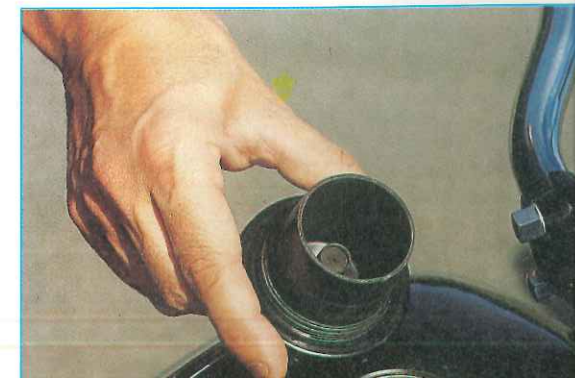
Guardando dentro il motore, si vede che è semplice ma ben costruito, con fusioni e lavo-



## Il tester del '46

• Giacca e cravatta, scarpe da passeggio, pipa in bocca e borsalino in testa: il redattore di *Motociclismo* Dante Dotti in partenza per la prova della Morini 125. Siamo nella primavera del '46 in via Sabotino, a Milano, allora semideserto, oggi intasato di traffico e macchine parcheggiate. In via Sabotino aveva sede il concessionario milanese Aldo Guazzoni, che di lì a poco tempo diventerà a sua volta costruttore di motociclette. Bilancio della prova? "Con la creazione della 125 Alfonso Morini si è aperto decisamente il passo verso le più belle fortune industriali, creandosi un posto d'onore nell'ambiente motociclistico nazionale. La nuovissima Moto Morini è molto attraente per l'eleganza della linea e l'eccellenza della fattura".

• Manubrio, leve, comandi e serbatoio tutti di buona ergonomia (come si dice oggi con un vocabolo allora sconosciuto). Il comando del gas ha la trazione del cavo rettilinea per maggior dolcezza e minor sollecitazione. Il tappo del serbatoio serve anche da misurino per fare la miscela (allora non c'erano i distributori automatici).





## C'è anche il Club dei Morinisti

Il simbolo è il profilo del bicilindrico a V della 3 1/2, l'ultimo grande motore della stirpe bolognese. Ma è solo una scelta "grafica", perché il Moto Morini Club Italia accoglie con gioia tutti i modelli prodotti dalla casa, dalle prime due tempi 125 alle ultime Excalibur. Fondato nel 1990, il sodalizio oggi conta oltre 300 soci sparsi in tutta Italia ed è in contatto con i principali Morini Club stranieri. Oltre a organizzare il "Morini Day", giunto nel '96 alla settima edizione, il club conserva un discreto archivio riguardante l'azienda e la sua produzione: libretti uso e manutenzione, manualistica d'officina, fiche di omologazione, dépliant e foto d'epoca, che mette a disposizione dei soci e dei restauratori di fiducia. L'iscrizione costa 15.000 lire l'anno. Per ogni altra informazione, il club ha sede a Morano sul Po (AL), via Guido Rossa 2, tel. 0142/85236. Presidente è Fulvio Surbone.



• La forcella in lamiera stampata e il fanale con il cavo del deviatore luci che entra nel guscio sul lato sinistro. Il deviatore è comandato da una levetta sul manubrio. La ciclistica è cosparsa da ben undici ingrassatori, destinati in particolare agli organi del molleggio.



razioni di buona qualità. Il cilindro è in ghisa al nichel-cromo, con pistone piatto in lega di alluminio e biella in acciaio fucinato, con la testa montata su cuscinetto a rulli. L'albero motore è montato invece su cuscinetti a sfere svedesi SKF.

Il cambio è in blocco, con albero primario su cuscinetti a sfere, sempre di produzione SKF: da notare che i denti e gli innesti sono assai simili a quelli dei successivi motori Morini 175 quattro tempi. Un foro permette il passaggio di olio dal cambio al carter sinistro, per lubrificare le catene che portano il moto alla dinamo e alla frizione.

Nella ciclistica però Alfonso Morini supera decisamente la caposcuola teutonica. La sua 125 è sicuramente più bella, meglio rifinita e soprattutto provvista della sospensione posteriore, mentre la DKW aveva il telaio rigido e arriverà a un sistema di molleggio tipo Morini soltanto vari anni dopo, nel '52. Inoltre il telaio Morini è un doppia culla mentre il DKW è monoculla.

Come se non bastasse il molleggio integrale (ricordiamoci che le strade dell'immediato dopoguerra erano piuttosto disastrose), la Morini vanta anche un inedito sistema di molleggio supplementare per la sella, debitamente bre-

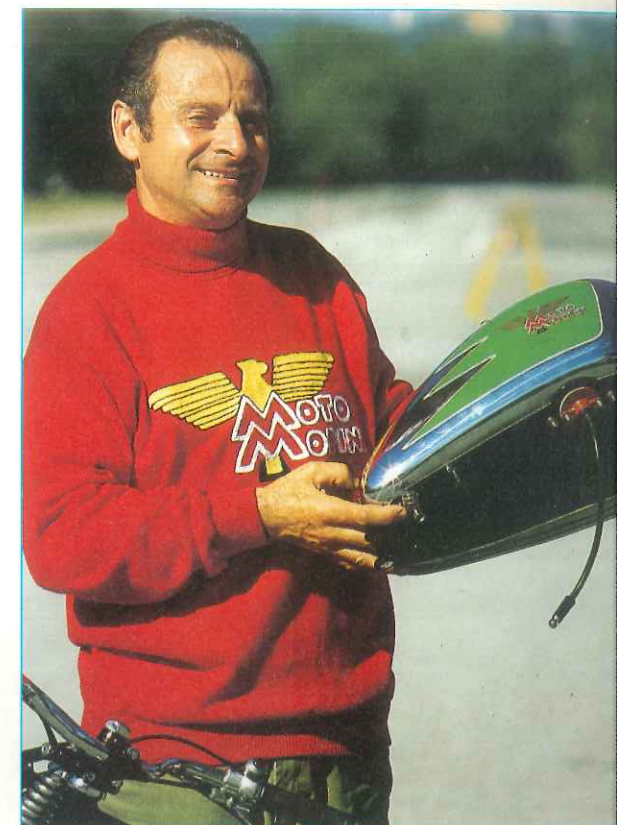


• L'inedito sistema di sospensione per la sella "con fulcro di snodo allungato verso la congiunzione anteriore del telaio", come viene descritto sul libretto di uso e manutenzione. Un bonus decisivo sulle pessime strade dell'epoca.



• Il trave centrale del telaio fa da supporto sulla sinistra alla batteria, sulla destra alla scatola dei ferri, che mostriamo aperta. È naturalmente in lamiera, abbastanza capiente, con chiusura mediante pomello a vite.

• Il restauratore Arturo Benazzi, che ci ha messo a disposizione la Morini 125 per questo servizio, mostra l'insolita sistemazione della bobina di AT per l'accensione, nel fondo del serbatoio. Posizione meno raffreddata di quella consueta, all'aria aperta, ma comunque rinfrescata dalla vicinanza del carburante. Arturo Benazzi, classe '46, dopo una vita di lavoro con le moto (Morini in particolare) si è recentemente pensionato dedicandosi al restauro delle moto bolognesi, in particolare le 175 quattro tempi. Ma fa anche tutto il resto.



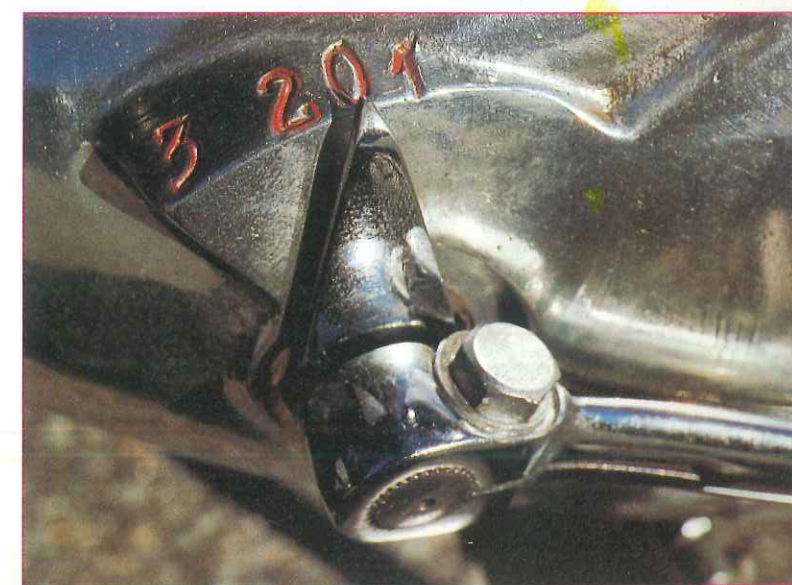
vettato. Come "rivelato" per la prima volta dalla foto di questa pagina, la sella è sospesa tra i due molloni nella zona posteriore e un cavallotto anteriore collegato a un lungo tirante infulcrato appena dietro il canotto di sterzo: la casa lo definiva "fulcro di snodo allungato verso la congiunzione anteriore del telaio". Sarà abbandonata per una soluzione più semplice quando la 125 e le sue sorelle più sportive verranno dotate di sospensioni telescopiche, nel '51.

Eppure quel sistema ingegnoso costituiva uno dei motivi di successo della Morini: il comfort offerto dalla sella pone la 125 bolognese a un livello superiore, rispetto a tutte le concorrenti e a molte "ammiraglie" del periodo. Lo ab-



## Scritte sul carter

• L'indicatore delle marce sul lato destro e il numero di matricola con la sigla AMB (Alfonso Morini Bologna) sul lato sinistro. Largamente in anticipo sui tempi, la motoleggera bolognese ha il comando del cambio a leva singola anziché a bilanciere, così non occorre spostare il piede dalla pedana per innestare le marce. Altra anticipazione sui tempi, la prima in basso anziché in alto come tutte le moto italiane del tempo.





• La sospensione posteriore telescopica, secondo un sistema introdotto nell'anteguerra da un'altra famosa marca tedesca (BMW). Notare la protezione con soffiotti di gomma, l'ingrassatore e il terminale del silenziatore a coda di pesce.



biamo potuto apprezzare percorrendo il tracciato di prova "urbano", con tanto di pavé e buche, della pista Pirelli di Vizzola Ticino. In svariate occasioni le sospensioni sono arrivate a mostrare la corda, ma non uno scossone giungeva alla schiena del pilota, isolato totalmente dalla sella così "sospesa".

Come spiega *Motociclismo* nella presentazione del '46, il segreto consiste "nell'abolizione del punto fisso anteriore della sella, che è privo di molleggio e pertanto la sella può spostarsi quasi parallelamente a se stessa per parecchi centimetri sulla verticale".

Quanto al resto, l'impressione è stata positiva: il motore ha un'erogazione regolare anche ai bassi regimi, ma dà il meglio di sé ai regimi medio-alti, mentre il cambio ha innesti abbastanza precisi e rapporti correttamente spazati, con la prima corta, una seconda ottima per la città e le salite di moderato impegno, e infine una terza di riposo per gli spostamenti più impegnativi.

Le dimensioni sono compatte, eppure anche un pilota di statura elevata trova comoda la posizione di guida, grazie al generoso spazio tra manubrio, sella e pedane. Insomma, una mo-

## I dati tecnici

**Motore:** monocilindrico a due tempi; cilindro in ghisa al nichelcromo; testa in alluminio; pistone in lega di alluminio senza deflettore (piatto); albero motore su cuscinetti a sfere, testa di biella su cuscinetto a rulli, albero primario del cambio su cuscinetti a sfere. Alesaggio e corsa 52x58 mm, cilindrata 123 cc; rapporto di compressione 6:1. Accensione a spinterogeno da 30W/6 volt, batteria 6V/9Ah alimentata dalla dinamo. Lubrificazione: miscela al 5%. Alimentazione: carburatore Dellorto MA 16 con diffusore da 16 mm.

**Trasmissioni:** primaria a catena nel basamento; secondaria a catena.

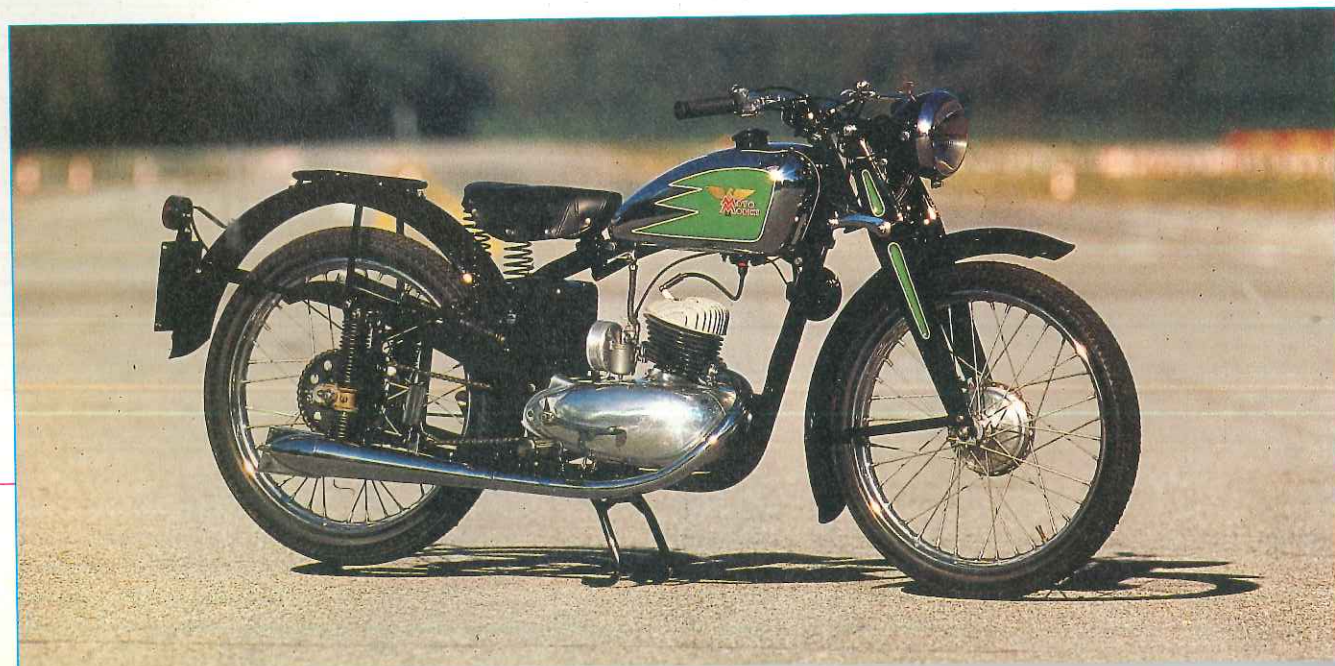
**Cambio:** in blocco con comando a pedale, tre marce con preselettore interno (rapporti: prima 1:1,686; seconda 1:4,202; terza 1:2,75). Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

**Ciclistica:** telaio a doppia culla chiusa in tubi di acciaio. Forcel-

la anteriore a parallelogramma deformabile in acciaio profilato imbutito, con unica molla centrale agente in compressione. Sospensione posteriore a ruota guidata (slitte supporto ruote scorrevoli su perni, con molle agenti in compressione). Sella elastica brevettata con fulcro di snodo dietro il canotto di sterzo. Ruote a raggi; cerchi 2 1/4x19; pneumatici Pirelli 2.50-19. Freni a tamburo laterale da 125 mm. Faro a 3 luci, tromba elettrica.

**Dimensioni e peso:** larghezza manubrio 650 mm, altezza manubrio 900 mm, altezza sella 700 mm, altezza minima da terra 170 mm, lunghezza totale 1.910 mm, interasse 1.290 mm, peso a secco 84 kg circa. Capacità serbatoio carburante: 10 litri.

**Prestazioni dichiarate:** potenza max. 4,5 CV a 4.500 giri/minuto. Velocità max. 75 km/h. Consumo medio circa 42 km/litro (a 50 km/h); autonomia 240 km.

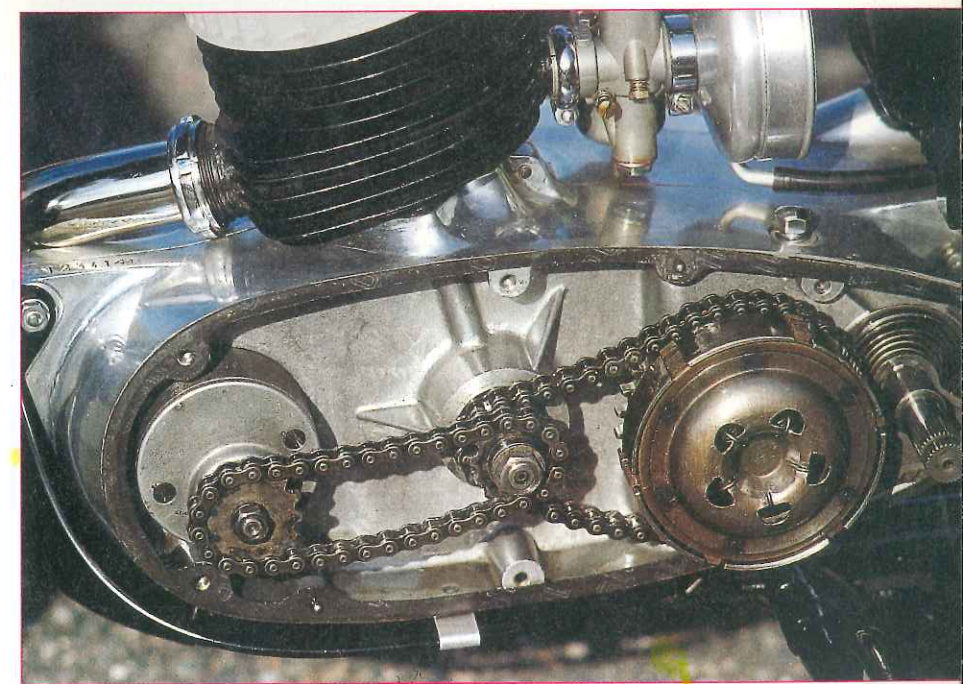
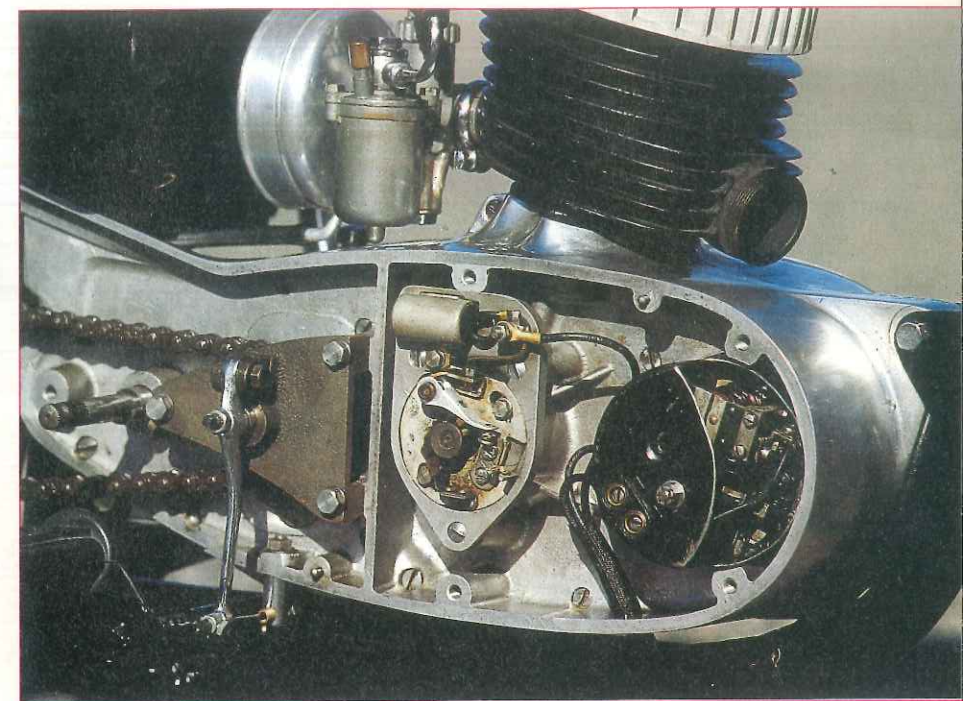


toletta molto piacevole e servizievole.

Lo diceva anche *Motociclismo*, durante la prova (pubblicata nel fascicolo 11 del 13 giugno '46): "È una vera motocicletta questa, nelle proporzioni e nella linea, e poi c'è il vantaggio inestimabile della sospensione elastica posteriore di ottima fattura e di eccezionale rendimento, sapientemente integrata da un sistema elastico d'attacco della sella che rende il complesso addirittura superlativo in fatto di comfort. Ce ne siamo accorti subito nel montare in sella ed invero siamo rimasti assai piacevolmente sorpresi nel rilevare come ad una macchina costruita da un velocista (Alfonso Morini era famoso per i suoi record di velocità stabiliti a Monza nel '27 e ancora imbattuti nel '46, ndr) sia stato dato tanto interesse al comfort del guidatore".

E ancora: "In presa diretta la macchina marcia a velocità bassissima senza che il motorino accenni a zoppiare... Dal minimo ben scandito e dalla velocità limitata con un mezzo giro di manopola si può passare al pieno di gas ed alla velocità notevole senza avvertire quegli intoppi nei passaggi che sono caratteristici di tanti altri motori... Sopra un rettilineo lanciavamo la macchina a raggiungere con facilità i 75 km orari in poche centinaia di metri, per entrare in un pezzo di strada a fondo tutto buche. Magnifica la tenuta di strada e nessuna scossa al guidatore... È una sensazione oltremodo piacevole... Riteniamo che più della perfezione del motore si debba insistere su questa sensazione di comfort che la Moto Morini procura al suo guidatore, giacché essa è un po' la chiave di volta del successo d'una piccola macchina a caratteristiche utilitarie".

Non c'è che dire, il tester di *Motociclismo* era stato decisamente conquistato dalla T125. E noi con lui.



## Cosa c'è sotto i coperchi

• Le dimensioni del carter sono effettivamente spropositate rispetto a quelle di testa e cilindro. Ma Alfonso Morini è stato costretto a questo "ampliamento" dalla mancata disponibilità sul mercato italiano di un gruppo unico rottore-dinamo. Ben visibili sul lato destro dinamo, rottore (e relativo condensatore), levetta frizione. Sul lato opposto, il doppio giro di catene per la dinamo e la trasmissione primaria. Uno sportellino di ispezione sul coperchio lato destro per accedere alle puntine platinato avrebbe forse sciupato la linea ma avrebbe certamente semplificato controlli e sostituzioni. Infatti per smontare il coperchio occorre rimuovere prima il tubo di scarico. Come si può leggere sul libretto di uso e manutenzione "se i dischi di materiale plastico della frizione hanno preso il lucido, occorre smerigliarli su un foglio di tela smeriglio di media grana". Due leve sul lato sinistro: comoda (anche se non pieghevole) quella di avviamento; molto lunga (per un miglior dosaggio) quella del freno posteriore.



# Orizzonti di gloria

**S**entiamo da tre grandi campioni vicende e retroscena dell'intensa attività sportiva svolta per vent'anni dalla Casa bolognese. Umberto Masetti ci parla della 125 due tempi del '47-'48. Emilio Mendogni racconta della 125 quattro tempi, del Rebello 175 e della 250 prima versione, nel periodo '50-'59. Infine Tarquinio Provini ci fa rivivere le appassionanti sfide di cui è stato protagonista con la 250 monocilindrica, solo contro le strapotenti pluricilindriche giapponesi, dal '59 al '63

DI ROBERTO PATRIGNANI

## Umberto Masetti

«Mi ha dato più soddisfazioni la 125 a due tempi della successiva quattro tempi», esordisce Umberto Masetti ricordando i suoi primissimi anni di corse. «Infatti con la prima ho vinto varie corse e il campionato italiano di seconda categoria del '48. Senza cadute, senza inconvenienti meccanici, salvo la rottura di una catena. Mentre la

seconda era più scorbutica, spaccava le molle valvole, perdeva olio. E poi, come quattro tempi mi piacevano di più le grosse cilindrata, sia monocilindriche sia pluricilindriche».

Torniamo alla 125 due tempi...

«Il primissimo modello aveva il telaio rigido, saltava come un capriolo. Però è arrivata quasi subito la sospensione posteriore che ha curato in buona parte l'inconveniente».

Le prestazioni?

«Mah, avrà avuto un otto-nove cavalli a 7.500 giri, avrà fatto al massimo i 130 chilometri orari. Il motore tirava già sui 3.000 giri, ma bisognava curare molto attentamente la carburazione e, soprattutto, non aprire di colpo la manopola del gas, altrimenti «affogava». Il segreto per stabilire la carburazione esatta era questo: chiudere di un quarto la manopola del gas dopo un rettilineo a tutta manetta. Se il motore cominciava subito a battere come un quattro tempi, significava che era tutto a posto».

Allora si usava mettere tanto olio nella benzina, specie per i due tempi da competizione. Non si sporcavano le candele?

«Il momento critico era la partenza. Intanto bisognava scaldare ben bene il motore, poi far slittare diligentemente la frizione per tenerlo su di giri.

Come percentuale d'olio mi pare di ricordare l'8% di Veedol. Così facendo non mi è mai capitato di sporcare una candela».

I due tempi da competizione di quei tempi erano tristemente famosi per le grippate. Come si comportava il Morini?

«Eh, debbo dire che qualche emozione di questo genere me l'ha procurata. Ma forse non erano vere grippature, solo momentanei indurimenti, infatti bastava tirare la frizione e fare un centinaio di metri in folle per rimettere le cose in ordine, senza cali di prestazione».

Si perdevano molti giri passando da una marcia all'altra?

«Il motore di serie aveva tre marce, quello da corsa quattro, inoltre io cambiavo senza frizione. Si poteva fare benissimo senza rovinare nulla e così non c'era calo tra una marcia e l'altra».

Quali miglioramenti sono stati apportati a questa moto?

«La sospensione posteriore, l'accensione a magnete (anziché spinterogeno) e ritocchi alla distribuzione. Ma già a partire dal '48 si era chiaramente manifestata la superiorità del quattro tempi, così ogni ulteriore sviluppo per la due tempi è stato abbandonato».

## Emilio Mendogni

Benché tu abbia chiuso la carriera con la MV Agusta, il tuo nome è legato indissolubilmente alla Morini. Come è nato l'approccio corse?

«Da quando avevo undici anni, nel '43, lavoravo come «ragazzo di bottega» dal concessionario Morini di Parma Alfredo Tassi, che mi trattava come un figlio. Nel '50, convinto che non avrei sfigurato, mi fa ottenere una 125 monoalbero per la prima gara della mia vita a Finale Emilia. Gli altri concorrenti, con macchine nettamente inferiori, non volevano però farmi partire. Nelle prove simulai dunque una evidentissima incapacità, sbagliando le staccate, non tirando il motore, convincendo che quella macchina era sprecata in mano mia, per cui nessun pericolo se prendevo il via. In gara diedi quattro giri a tutti. Alla fine volevano picchiarmi!...».

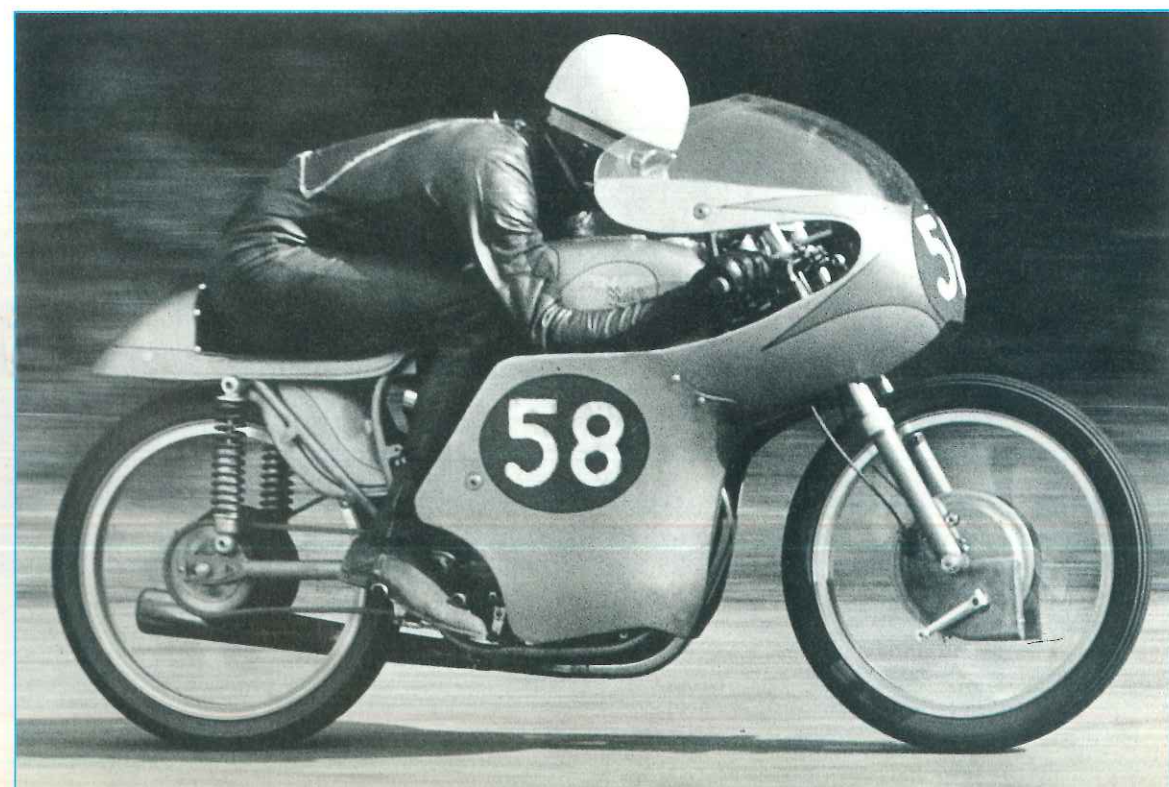
Da allora è cominciata la carriera?

«No, perché era presente Dante Lambertini, il quale aveva decretato che andavo piano in curva. Per cui non si parlò più di darmi la moto quell'anno. La riebbi casualmente nel '51. Con Tassi eravamo andati in Morini nel mese di marzo per dei ricambi, quando vedemmo caricare una 125 da corsa destinata a Zanzi che doveva provarla in vista della prima di campionato italiano del successivo 25 Aprile a Modena.

«Il bravo Tassi tanto disse e tanto fece che ottenne di far provare nuovamente anche a me la motocicletta. Zanzi aveva la quattro marce, a me die-



• In basso nella pagina accanto: Umberto Masetti, Emilio Mendogni e Tarquinio Provini, tre piloti di grande rilievo nella storia sportiva Morini. Nelle foto d'azione, Emilio Mendogni (58) mentre porta a strepitoso debutto la 250 bialbero nel Gran Premio delle Nazioni '58 a Monza e Tarquinio Provini (40) dominatore della prima prova di campionato italiano a Modena nel '61.







• Graziosa ma esile anche se cavalcata da un "fantino" come Masetti, la prima Morini da corsa, la 125 due tempi comparsa nel '48. Pesava soltanto 64 chili e bruciava miscela ad altissima percentuale d'olio (10%). Potenza circa 8 CV a 7.500 giri. Rispetto alla versione stradale, l'accensione è a magnete, sistemato al posto della dinamo, sempre con comando a catena come si vede bene nella foto in basso a destra. Notare il lungo bilanciante del cambio per poterlo azionare anche tenendo i piedi più "aerodinamicamente" sulle pedane posteriori. Le espansioni allo scarico erano ancora di là da venire... Nella foto sopra, Masetti al box del G.P. d'Olanda '49, con la chiave della candela infilata nello stivale per la massima prontezza di intervento. Con questa moto il campione parmense si era aggiudicato il campionato italiano di seconda categoria nel '48, mentre quello di prima categoria era stato appannaggio del compagno di marca Raffaele Alberti.

dero una tre marce con telaio rigido e forcella stampata, con la quale giravo in 6 secondi in meno del loro pilota ufficiale».

Chi era presente a questa dimostrazione? «Quella volta in pochi, ma nella successiva prova erano venuti a sincerarsi delle mie capacità Alfonso Morini, Gianni Marchetti, Nino Martelli, concessionario per Bologna, poi c'erano Elio Albertazzi e il verniciatore Avoni. Ripetete i risultati della volta prima, ma devo dire che quel tre marce si prestava molto bene a Modena perché consentiva di fare perfettamente la "S" dopo il traguardo con una seconda proprio giusta. Il motore prendeva 9.800 giri con una velocità massima di 152 km/h. La mia esperienza di meccanico mi consentiva di sfruttarlo al meglio e mi rendevo persino conto che, a motivo del telaio rigido, i saltella-

menti della ruota posteriore e il mio modestissimo peso (56 kg) mi regalavano 200 giri».

Il successo, però, è arrivato parecchio tempo dopo, con la sorpresa di Monza il 14 Settembre del '52. Com'era quella moto?

«Si trattava del monoalbero quattro marce, sempre con la forcella stampata, ma con sospensione posteriore. Dava 15/16 CV a 10.200 giri e raggiungeva i 162 km/h, con ottanta chili di peso. Ma a questi dati va aggiunto che andava guidata con grande concentrazione per non farla calare di giri, abbassati al massimo, raccolti. Allora era in voga allungare le gambe verso il parafango posteriore per migliorare l'aerodinamica. Avevo grande cura di preparazione atletica, alimentazione, tipo di vita e anche di particolari che possono sembrare minimi come la tuta, che doveva essere comoda. Dopo Monza vincemmo anche l'ultima di campionato a Barcellona».

Miglioramenti nel '53?

«La moto era più o meno la stessa. C'era la versione bialbero, già provata precedentemente, ma il monoalbero aveva più coppia, si utilizzava meglio. Poche uscite nel Mondiale con miglior risultato il secondo posto a Monza dopo Haas con la NSU, precedendo Ubbiali. Quell'anno abbiamo vinto il campionato italiano».

Siamo nel '54. Cosa c'era di nuovo in cantiere al reparto corse?

«Ormai la 125 era superatissima. Nella prima gara a Modena ci siamo trovati davanti tre MV. Morini ha però subito avuto un'idea brillante, maggiorando la 125 a 175 in vista del nuovo campionato senior, istituito quell'anno. Ho vinto tutte e tre le gare e il relativo titolo italiano. In più abbiamo fatto un'apparizione a Imola con la stessa macchina, nella classe 250, ma sono caduto. Il '54 è stato anche l'anno del Settebello 175, aste e bilanciari, derivato dal Turismo. Avevo fatto lunghi collaudi con quella moto. Ma per correre mi attendeva una gran bella macchina: il Rebello 175, che è venuto pronto nel '55».

Cosa aveva ispirato la particolare tecnica del Rebello, monoalbero a camme sdoppiate?

«Così come la 125 monoalbero era stata influenzata dalla MM (realizzata da Morini, prima di

avere il marchio con il proprio nome), per certi particolari del Rebello non fu estranea la NSU 98 di serie. Al motore lavoravano Dante Lambertini, Elio Albertazzi, Dolcino Veronesi, il telaio era stato costruito presso Ronzani; Lambertini curava anche tutto l'insieme della moto. Il Rebello è nato da ottobre del '54 a febbraio del '55».

A quanto pare è riuscito più che bene, stando ai risultati immediati. Come si guidava? «Il debutto è stato il mio "assoluto" al Motogiro del '55. Con 22 CV a 9.000 giri (ma ho provato anche i 10.800), una grande guidabilità e velocità di 170 km/h, si adattava a ogni tipo di percorso ed era persino "comodo", con le pedane poco arretrate, il serbatoio con gli incavi per le ginocchia, il manubrio quasi dritto. La posizione era molto simile a quella del Settebello. Con il Rebello Mario Preta ha poi fatto il secondo assoluto nella Taranto del '55. Nel '56 vanno ricordati Franceschini, primo di classe nella Milano-Taranto, e Renato Tassinari, primo di classe nel Motogiro».

Eppure il Rebello ha ceduto presto il passo a nuove versioni.

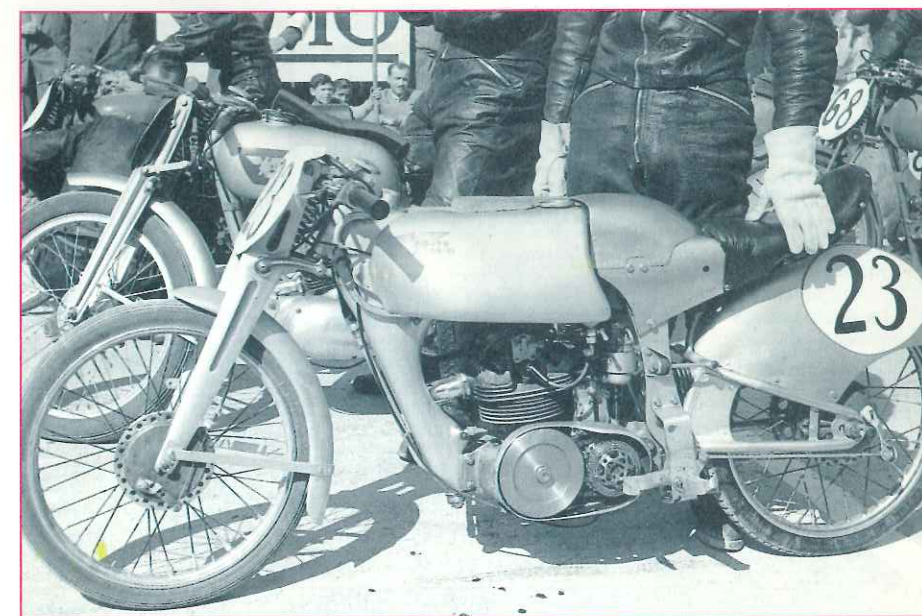
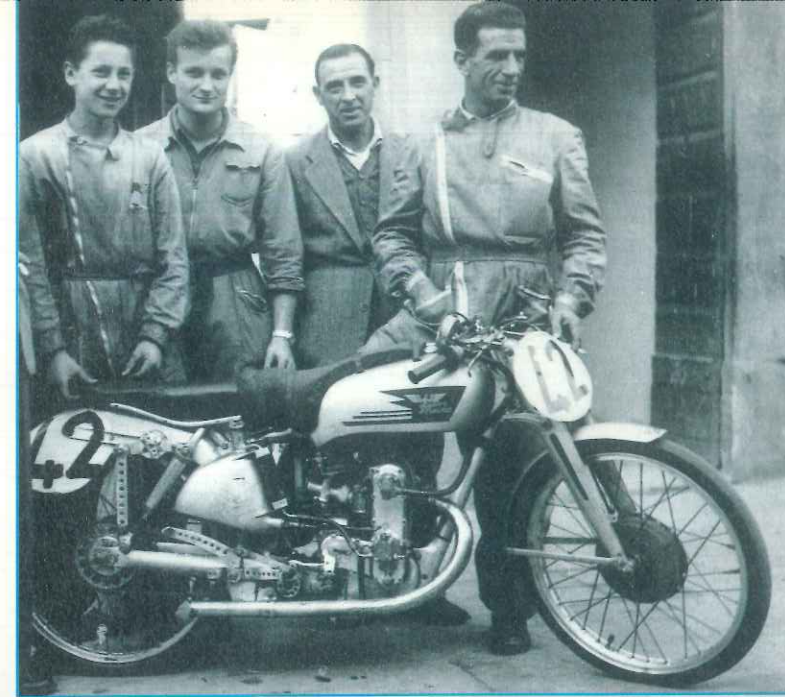
«Sì, ha generato il bialbero 175, utilizzato specialmente in circuito, campione italiano juniores '57 con Franceschini e '58 con Zubani. Ma soprattutto è stata la base per la successiva 250 bialbero, prima con distribuzione a catena e poi a ingranaggi che ha avuto lunga storia nel Mondiale».

È stato proprio Mendogni a lanciarla con una vittoria a sorpresa come quella della 125 nel '52. Com'è andata?

«Un primo tentativo era stato fatto al G.P. delle Nazioni a Monza nel '57 con due macchine affidate a me e Virgilio Campana. È stato un insuccesso, col ritiro di entrambi. Le moto, carenate integralmente, pesavano un'esagerazione. Ricordo di aver chiesto il permesso di sedermi su una Guzzi 350 e aver notato, spostandola, l'incredibile leggerezza (98 chili una 350).

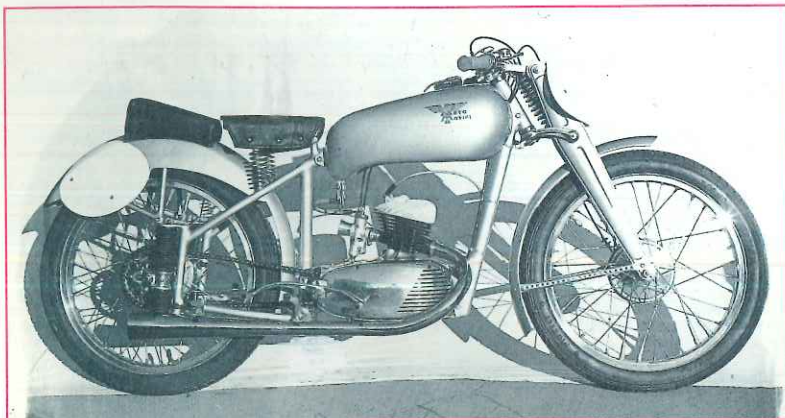
«Allora ci impegnammo a fondo anche noi per ridurre il peso, giungendo al limite di 105 chili. Montammo inoltre pneumatici "stretti" (2.50 davanti e dietro) per limitare al massimo la resistenza al rotolamento. E con i nuovi motori che davano 32 CV a 10.500 giri, con cambio a sei marce, distribuzione a ingranaggi e doppia accensione, arrivammo primo io e secondo Zubani, davanti a Ubbiali con la MV». Che bella premessa per il '59. Come andarono le cose?

«In pratica, con la stessa moto, vinsi a Modena e Imola, mentre a Monza, nel campionato italiano,

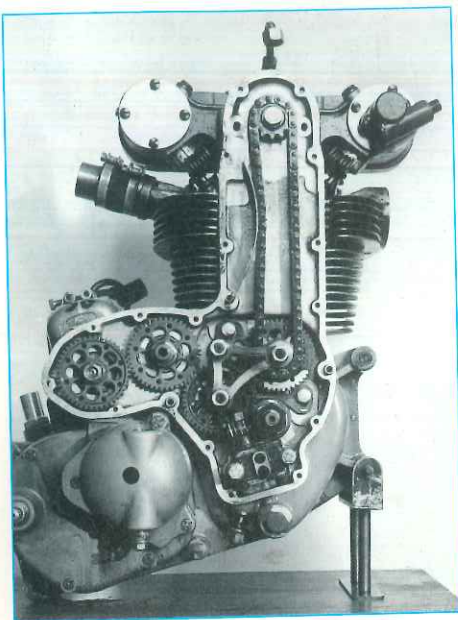


• In alto: un giovanissimo Emilio Mendogni (a sinistra) con la 125 monoalbero del '49 e il concessionario di Parma per la Morini Alfredo Tassi (a destra). Evidenti in questa moto i collegamenti tecnici con la MM 175 da competizione dell'anteguerra, a cominciare dalla distribuzione monoalbero a catena. Resterà brillantemente sulla scena fino al '54, anche in versione 175, vincendo con Mendogni il titolo italiano '53 (classe 125) e quello del '54 (classe 175). Nel '52 sfiora il titolo mondiale. Anche questa Morini è leggerissima (meno di 80 chili) e dotata di gomme "anoressiche" (2 o 2.50x21). Potenza aumentata nel corso degli anni da 12 CV-10.000 giri a 15-10.200. Nella foto sopra: un interessante prototipo portato in gara nel '50, con sospensione posteriore tipo monocross e serbatoio dell'olio nel trave anteriore del telaio.

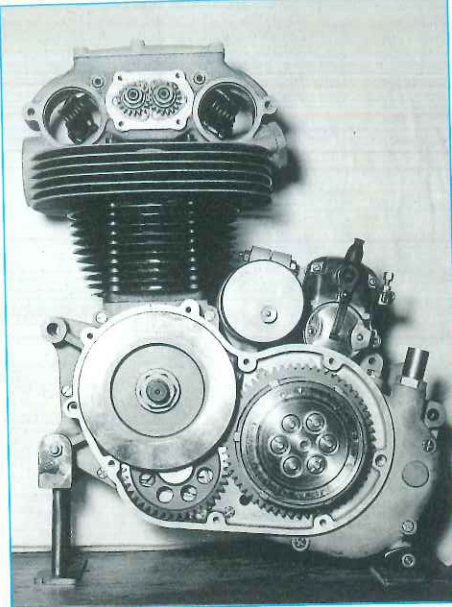
in maggio si rompe un pistone e sfumò la conquista del titolo. Compagni di squadra erano Libero Liberati (campione mondiale con la Gilera 500 nel '57) e, occasionalmente, Derek Minter. I migliori risultati nel Mondiale sono stati il mio secondo posto a Hockenheim e il terzo di Monza, più il terzo di Minter in Olanda (ritirati io e Liberati). A Hockenheim potevo vincere. La stessa moto che nelle prove sulla Persicetana segnava 12.800 giri, in Germania, sfruttando alternativa-



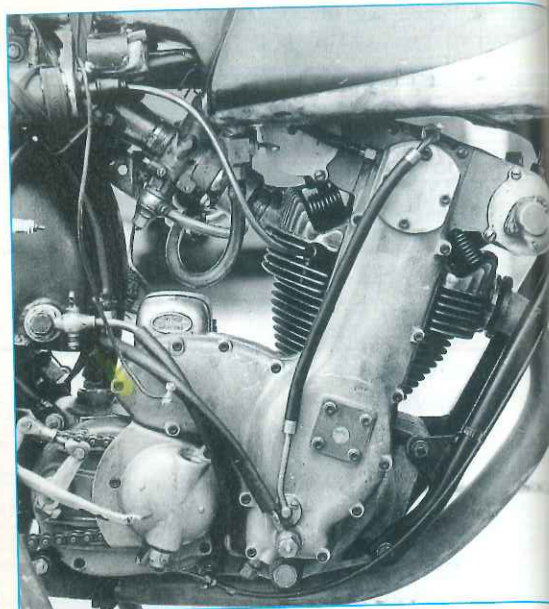




• Anche per il Rebello 175 del '55 e la maggiorazione a 250 del '57 Alfonso Morini resta fedele al comando distribuzione a catena, al volano esterno e al serbatoio dell'olio separato. La trasmissione primaria cambia però da catena a ingranaggi. Come si vede bene nelle foto sopra, la distribuzione del Rebello 175 è monoalbero sdoppiato, secondo un sistema reso celebre vent'anni prima dalla BMW per le sue 500 da gran premio. Il comando arriva all'albero a camme di scarico che a sua volta lo trasmette a quello di ammissione mediante



ingranaggi. Con 22 CV a 9.000 giri e un peso di 105 chili, il Rebello ha carriera breve ma brillante. Vince infatti la Milano-Taranto del '55 e del '56. In quest'ultima stagione il motore viene trasformato in bialbero, sempre con comando della distribuzione a catena ma con le valvole allo scoperto anziché racchiuse (foto sopra a destra). Inoltre nel '57 viene maggiorato a 250, dotato di doppia accensione e altre migliorie: sviluppa così 29 CV a 10.000 giri. La moto carenata pesa 113 chili e segna il giro record a Monza durante il Gran Premio delle Nazioni.



mente la scia delle MZ, mi faceva vedere 13.400 giri e il motore sarebbe salito ancora. Ero ormai in testa, davanti a Ubbiali, quando mi segnarono dai box di aspettare Liberati. Feci finta di non vedere, fino a quando Morini in persona si sporse a mostrarmi il pugno. Mollai, allora, con il risultato che vinse Ubbiali, arrivai secondo, terzo Fugner su MZ, quarto Liberati che, non per colpa sua, ma perché era troppo pesante e massiccio per la 250, non poteva fare di meglio». Alfonso Morini era così temibile? «Morini era brillante ma anche terribile. Se lo accontentavi con una bella gara non lesinava nel premiarti di tasca propria, ma guai se si infuriava. Dopo l'arrivo a Hockenheim, per esempio, Ubbiali, molto cortesemente, era venuto a chiedermi ragione del calo proprio all'ultimo giro e complimentarsi stringendomi la mano. Morini non ap-

prezzò il gesto e pretendeva che facessi un certo tipo di sconti. Mi opposi, ma si infuriò a tal punto che tutti mi consigliarono di... accontentarlo». Come si è risolto il lungo periodo con la Morini?

«A novembre del '59, Morini mi informa che ha ingaggiato Provini e che avremmo corso insieme. A marzo del '59, ormai con le prime gare della stagione alle porte, apprendo invece che Provini correrà da solo. «Tu è meglio che ti ritiri», mi dice a... titolo di consolazione. Non ho neanche avuto i soldi che mi spettavano. Una conclusione molto deprimente».

Però tu hai finito la carriera con la MV. Come sei stato contattato?

«Un amico mi ha fissato l'appuntamento con il conte Domenico Agusta. Gli ho spiegato come stavano le cose e mi è stata subito offerta la 500 quattro cilindri. Quando ho detto che mi sarebbe occorso tempo per familiarizzare con questa macchina, il conte Agusta mi ha risposto che avrei avuto tutto il tempo che desideravo.

«Era una persona migliore di come qualcuno lo descrive. Feci le mie gare in squadra con Surtees, arrivando terzo ad Assen, terzo alla Solitude e secondo a Monza. Poi, per il '61, con il ritiro (momentaneo) dalle corse mi propose di guidare, io solo, le «MV Privat». Dissi che mi sembrava una responsabilità troppo grossa. Apprezzò la sincerità. Le macchine andarono a Gary Hocking, ma

il mio contratto di tre anni venne rispettato fino all'ultimo centesimo. Oggi, a una rievocazione, guido più volentieri una MV, per riconoscenza, che una Morini».

### Tarquinio Provini

Prima ancora di parlare di Morini, la domanda più ovvia non può essere che questa: perché hai interrotto il rapporto con la MV Agusta alla fine del '59?

«Perché si era creata una situazione troppo tesa fra me e Ubbiali che aveva coinvolto tutta la squadra. Le cose erano andate abbastanza bene nel '58, quando avevo raggiunto la MV dopo il ritiro della Mondial. Difatti, in base a certi accordi sui risultati delle prime gare, a me era toccato il titolo della 250 e a Ubbiali quello della 125. Le stesse norme dovevano valere anche per il '59, ma nonostante avessi vinto 125 e 250 al TT, poi fui messo in condizione di inferiorità perché la nuova bicilindrica 250 toccava quasi sempre a Ubbiali, mentre io dovevo continuare con la vecchia monocilindrica, Monza compresa. In quanto alla 125, non sempre la moto andò al meglio: basti ricordare l'Ulster, dove mi ritrovai in «folle» perché il pignone era lento».

Allora non rivanghiamo in quel capitolo per non finire fuori tema. Quale e quando è stato il primo approccio con la Morini?

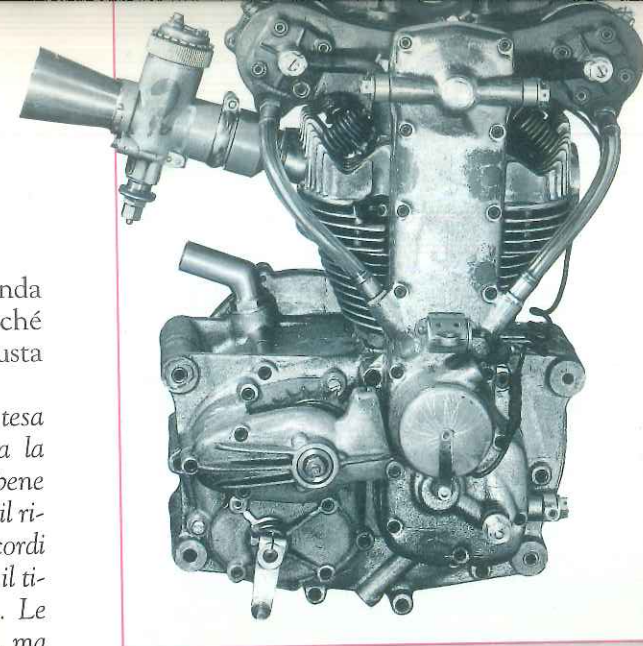
«È stato semplicissimo. Una bella sera, nell'autunno del '59, suona il campanello di casa e, inaspettatamente, si presenta Alfonso Morini che, senza tanti complimenti, mi domanda a bruciapelo in dialetto «Di un po', correresti il prossimo anno per me?». Gli risposi subito di sì, senza neanche parlare di cifra né d'altro. Il contratto lo scrisse poi di suo pugno quando andai in fabbrica pochi giorni dopo».

A questo punto quale moto hai trovato al reparto corse?

«Il primo tipo di 250 bialbero, azzurro e oro, che aveva dato la paga alla MV a Monza nel '58, con Mendogni e Zubani, e aveva fatto qualche apparizione anche nel '59 con Mendogni, Derek Minter e Liberati. La giudicavo una buona moto sulla quale si poteva lavorare».

Nelle prime prove che impressioni ti ha fatto?

«Siamo andati a provarla a Modena all'inizio del '60, dopo qualche adattamento di massima per la posizione di guida. Era un bel motore, ma notavo che la ruota posteriore tendeva a partire nel veloce. La ragione era la distanza fra il pignone della catena e il fulcro del forcellone e le due diffe-



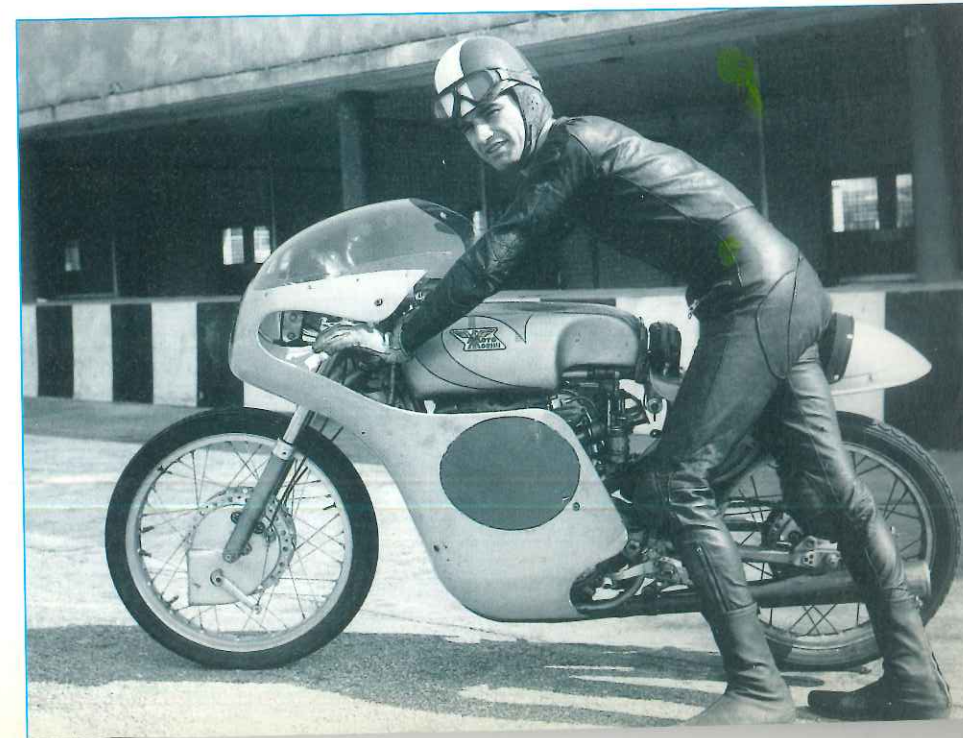
renti altezze rispetto l'orizzontale. Una geometria sbagliata che costringeva il forcellone a «impuntarsi», alleggerendo la ruota».

Una cosa difficile da risolvere?

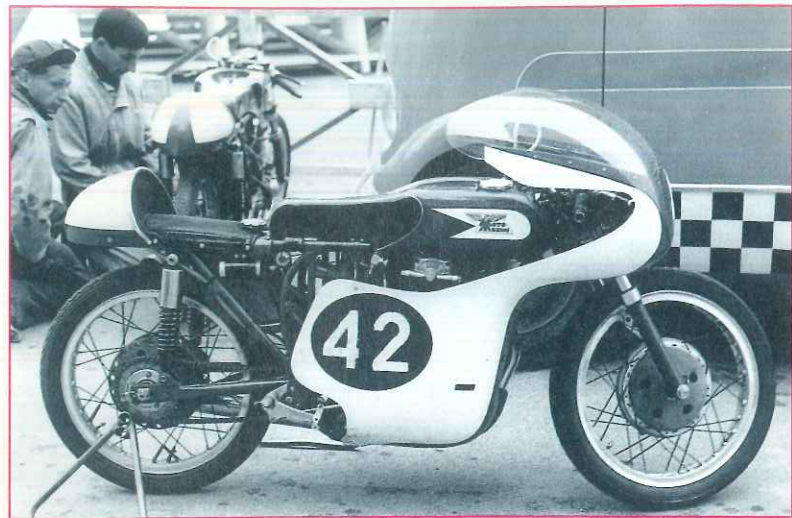
«No, se non avessi incontrato la resistenza, in particolare, di Lambertini che si occupava di tutta la parte «ciclistica». Dovetti ricorrere a uno stratagemma, d'accordo con Biavati. In pratica abbiamo realizzato una catena intermedia che, per mezzo di un doppio pignone imperniato nel fulcro del forcellone, portava il moto alla trasmissione finale dopo averlo «ricevuto» dal consueto pignone motore. Pignone ausiliario e perno ruota venivano così a trovarsi sullo stesso asse e, in più, c'era quella catenina provvisoria che abbiamo usato solo in prova per convincere che andava fatto un nuovo telaio con altri parametri, successivamente realizzato da Ronzani. Nel frattempo, però, dopo il terzo posto al TT dietro le MV bicilindriche di Hocking e Ubbiali, avevo fatto un tremendo volo a Francorchamps che ha fermato il pro-

• Alfonso Morini si era già convertito al «corsa corta» per la sua prima 250 del '57 (69x66). Le precedenti 125 erano infatti a corsa lunga (52x58), e anche il Rebello rientrava in questa categoria (60x61). Ma per la nuova 250 del '58, l'avanzamento sulla strada del «corsa corta» è radicale. Le misure passano infatti a 72x61, inoltre il comando della distribuzione diventa a ingranaggi e il cambio aumenta di una marcia, a sei. Con 32 CV a 10.500 giri e un peso di 108 chili la nuova gran premio bolognese debutta clamorosamente al Gran Premio delle Nazioni a Monza con Mendogni primo e Zubani secondo, a medie record. Il bialbero 250 nuova generazione è un capolavoro anche di estetica: notare il ruttore in corrispondenza dell'albero motore. Poi, con l'avvento di Provini nel '60 (foto sotto), questa moto diventerà la monocilindrica più veloce del mondo.

• Emilio Mendogni al circuito di Marina Romea del '58 con la primissima versione della 250 da gran premio, derivata dal Rebello.







• I primi "effetti Proveni" si vedono già all'inizio della stagione '60. Questa foto è stata scattata nel box di Cesenatico, dove si vede anche il meccanico Elio Albertazzi (col basco) mentre lavora sul "muletto". Telaio abbassato, aerodinamica affinata e trasmissione finale "addolcita". Serbatoio dell'olio sempre sotto la sella (notare il tappo). A Cesenatico Proveni si piazzò terzo, dietro Ubbiali e Hocking con le MV bicilindriche.

gramma della stagione».

Quando è cominciato il vero progresso complessivo della moto?

«Nell'inverno tra il 1960 e il '61 sono state fatte tante modifiche al motore, in aggiunta a telaio nuovo, carenatura nuova, riduzione del peso. Il condotto del carburatore era passato a 38 mm e il cornetto d'aspirazione del tipo corto e aperto. Poi Biavati aveva fatto un lavoro da certosino su ogni piccolo particolare. Faceva l'accoppiamento pistone-cilindro con il blu che poi lisciava finché era tutto a specchio. Aveva anche risolto un problema di tenuta della fascia elastica dovuta a surriscaldamento posizionandola a distanza ideale, ma ugualmente minima, dalla camera di scoppio. Poi c'era la nuova forcella Ceriani, l'Oldani a doppia camma, il serbatoio basso, carenatura stretta, pneumatici di sezione uguale davanti e dietro, 2.75x18. Tutto era più funzionale».

In questa versione quanti CV e quanti giri dava effettivamente il motore?

«Per esperienza non ho mai dato importanza assoluta ai rilevamenti del banco prova, perché tutto cambia sulla strada e dipende molto da come sfrutta il motore chi lo usa e dalla sua sensibilità al "limite di rottura". Rispetto l'edizione '58-'59, che aveva più o meno 32 CV a 10.500 giri, nel '60 si vedevano un paio di CV in più a 10.500 giri. In pratica però tiravo a 14.000 e in certi casi ho visto anche i 15.000, concentrandomi su vibrazioni, rumori, scorrevolezza, sfarfallamenti per non oltrepassare quel limite che sentivo per così dire "a orecchio"».

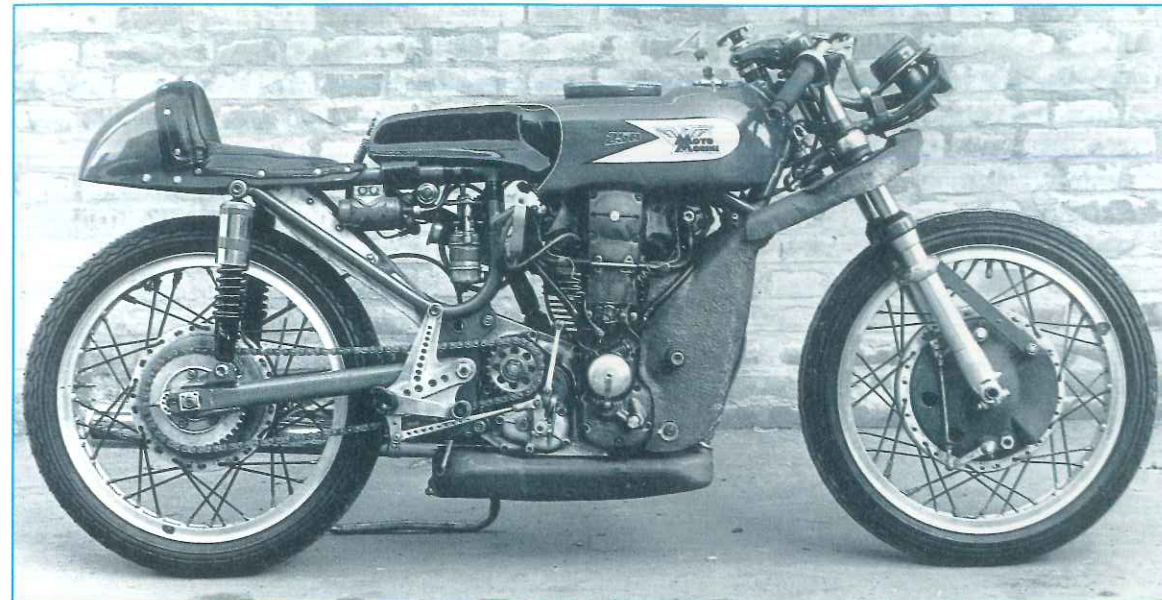
Qual era il posto ideale per effettuare queste prove pratiche?

«A quei tempi era in costruzione la tangenziale di Bologna e potevamo sfruttare un tratto di un paio di chilometri che avevamo "contrassegnato" a settori. Con i rapporti più lunghi, cambiando a 14.000, dopo 800 metri risultava già la velocità di 218 km/h».

Quali sono stati i migliori risultati del '61?

«Il campionato italiano, il terzo a Hockenheim dopo Takahashi e Redman con le Honda, il quarto a Clermont-Ferrand dopo Phillis, Hailwood, Takahashi, tutti su Honda, il quarto a Monza dopo Redman, Hailwood, Phillis, tutti con le quattro cilindri. Di più, allora, non si poteva fare». E nel '62 quali progressi e quali risultati?

«I progressi derivavano da un continuo affinamento di ogni particolare. Importante l'adozione della coppa dell'olio lunga, la carenatura ancora più aerodinamica. I risultati sono stati un nuovo titolo italiano, il terzo posto ad Assen dopo Redman e Mc Intyre con le Honda, nonostante una caduta all'inizio, causata da Tommy Robb. Poi il



secondo piazzamento a Monza dopo Redman. Il fatto è che partecipavamo al Mondiale a singhiozzo per pure e semplici questioni di economia. In ditta comandava Morini, molta voce in capitolo l'aveva anche Dante Lambertini, ma era il ragioniere Marchetti che teneva la "borsa" con i quattrini e, per lui, i soldi spesi nelle corse erano praticamente buttati al vento».

Ben altra situazione nel '63. A che livelli era arrivata la macchina per sfiorare il titolo mondiale della 250?

«A quel punto si vedevano circa 38 CV, la macchina pesava 105 chili, la carenatura a "vitino di vespa" e il serbatoio molto infossato offrivano il meglio in quanto ad aerodinamica, la coppa dell'olio aveva migliorato anche il baricentro, era ben frenata, affidabile e io... facevo del mio meglio. La velocità massima superava i 225 km/h. Non sufficienti contro le Honda che avevano parecchi CV in più, ma in pratica non eravamo mai stati così vicini a poterle battere».

Difatti i risultati non si sono fatti attendere. «Abbiamo vinto a Barcellona e a Hockenheim, poi non siamo andati al TT, terzi in Olanda e in Belgio, secondi all'Ulster, abbiamo rinunciato forzatamente al Sachsenring per mancanza dei visti sul passaporto, poi la vittoria di Monza e in Argentina, ma il quarto posto a Suzuka, perdendo il titolo a favore di Redman per soli 2 punti. Per il terzo anno consecutivo il campionato italiano».

Come si spiegano, in un anno così, i "buchi" del TT e del Sachsenring?

«Per questioni di spese il TT e disorganizzazione al Sachsen».

Morini non voleva nemmeno che si andasse in Argentina, per la spesa che giudicava eccessiva. Allora la FMI ha dato il contributo di un milione con un assegno intestato a me, che però ho dovuto girare alla Morini».

È vero che in Giappone non hai potuto fare di più a causa di una otite?

«È stato un disturbo che, più che compromettere la gara, mi ha impedito di concentrarmi bene sulla messa a punto nelle prove. In pratica mi sono ritrovato in un punto in cui non potevo sfruttare il motore a causa della quinta troppo corta e della sesta troppo lunga. Perdevo lì».

Cosa è stato determinante nel decidere di abbandonare la Morini?

«Volevo, per l'appunto, un cambio a sette marce e l'impegno a partecipare a tutto il Mondiale nel '64. Per il cambio, in attesa di decisioni, avevano già realizzato con Biavati una specie di overdrive sperimentale. Ma, non ricevendo alcuna assicurazione, sono passato alla Benelli. Pochi mesi dopo, nella seconda mondiale a Barcellona, vincevo con la Benelli davanti a Redman con la Honda e Read con la Yamaha. Ma qui comincia un'altra storia».

• Ed eccoci al piccolo evolutivo della bialbero bolognese, l'edizione '63 che manca di pochissimo l'alloro iridato (non per demerito suo) pur trovandosi di fronte le strapotenti giapponesi e anche le temibilissime MZ due tempi. Nella foto d'epoca della moto nuda si vede bene la singolare struttura del telaio e l'affusolata coppa dell'olio sotto il carter, applicata nel '62. La corsa all'alleggerimento è maniacale: viene forata persino la minuscola mezzaluna del tendicatena! Risultato, 105 kg che, uniti ai "circa" 38 CV del motore, consentono una punta di circa 230 km/h.

• Con la Morini 250 disputa il Gran Premio delle Nazioni '63 anche la "giovane promessa" Giacomo Agostini che stupisce restando al comando per alcuni giri prima di fermarsi causa l'allentamento del tubo di scarico. Passato Proveni alla Benelli nel '64, Agostini vincerà il campionato italiano, portando così a quattro il numero di titoli nazionali vinti da questa moto. La quale, rispolverata nel '67, sarà ancora capace di laurearsi campionessa con Angelo Bergamonti.

## Nerio Biavati: una vita tra i motori

Nerio Biavati ha oggi novant'anni, essendo nato a Castel San Pietro (Bologna) il 14 Maggio del 1906. Eppure ha uno spirito straordinario, una memoria ferrea e una esperienza di motori da corsa a dir poco eccezionale. Si lamenta solo di una cosa: «Se mi sentissi un po' più in forza, mi piacerebbe ancora lavorare attorno a qualche bel motore».

Biavati, di corporatura minuta, modo di fare pacato, modesto quanto gentile e disponibile, è stato un personaggio che ha dato il meglio di sé per l'intima soddisfazione di raggiungere il massimo nelle rispettive epoche, senza aspettarsi in cambio, e neppure desiderare, le "luci della ribalta". Come un orafo, un cevellatore, un miniaturista, ha lavorato in solitudine alla luce artificiale di un suo "angolino" nei reparti corse di Mondial e Morini, prevalentemente, che per quanto mitici non offrivano certo il comfort e la larghezza di mezzi di un moderno reparto corse. Ma forse a Biavati non sarebbe piaciuto lavorare in team come si usa adesso, ciascuno con

la propria specializzazione, al di là della quale tocca al successivo esperto.

Gli chiediamo: qual era la parte del suo lavoro che più gradiva? La risposta non lascia dubbi. «Mi piaceva ricevere i disegni di un nuovo motore e i carter grezzi e da lì partire fino a ultimarlo nei minimi dettagli. Lavoravo di rettifica, di tornio, di fresa, di lima, di smeriglio e davo il motore in moto».

Un'autodescrizione del genere consente di apprezzare le qualità di una persona che - proprio perché notoriamente modesta, e schiva - espone con naturalezza il suo operato senza peccato di vanagloria. Ha semplicemente risposto con precisione a una domanda, così come ha fatto quando gli abbiamo chiesto la data di nascita.

Biavati è l'uomo dei monocilindrici più veloci del Mondo: prima la Mondial, poi la Morini 250 Bialbero. Se non gli mancasse quel po' di forza di cui si lamenta...

• Nerio Biavati (in primo piano) e Dante Lambertini al lavoro nel reparto corse.

