

2.1 Lo sviluppo territoriale del settore motociclistico.

Dagli anni venti, il nord Italia è tra le zone più prolifiche al mondo per quanto concerne la progettazione e la produzione di tutti i tipi di motociclette.

La nascita di alcuni stabilimenti avviene in modo casuale sul territorio e in alcuni casi, la zona circostante, non presenta sviluppo nel settore metalmeccanico.

L'analisi del settore motociclistico nella provincia di Torino è un cliché internazionale più che valido per comprendere come sia difficile imporsi nel mercato delle due ruote motorizzate pur avendo una sezione industriale solida come quella piemontese di inizio novecento.

La struttura produttiva di Torino vive un vero e proprio rivolgimento nel primo decennio del secolo. La fase di accelerato sviluppo nell'economia tra la fine del 1800 e il 1907, la successiva crisi, il sostanziale ristagno fino al 1913 che colpisce in particolare la produzione tessile, vedono l'affermarsi di settori nuovi e trainanti dell'epoca della seconda rivoluzione industriale: il metallurgico, il meccanico, il chimico, l'elettrico.

L'industria dell'automobile si afferma prepotentemente, assumendo in pochi anni un ruolo preminente nella vita economica della città.

Nel 1911 l'industria metalmeccanica di Torino copre ormai il trenta per cento degli addetti, la costruzione di veicoli – che comprende, oltre alle autovetture, i motocicli, le biciclette, i tram, le locomotive e le carrozze ferroviarie – conta circa 13.500 addetti, poco meno della metà dell'intero settore.

Nelle industrie metalmeccaniche, dove ai grandi stabilimenti si affiancano le piccole officine, i proprietari sono circa il sette per cento; l'industria chimica, che con la gomma e le vernici è cresciuta in stretta connessione con l'industria automobilistica, arriva a superare il sei per cento degli addetti.

Il censimento industriale del 1911 fotografa una struttura industriale variegata, caratterizzata dallo sviluppo ineguale dei settori, dall'emergere del nuovo accanto al tradizionale, tanto nell'organizzazione tecnica del lavoro che nei rapporti tra imprenditori e maestranze.

Questa struttura dinamica si manifesta a un pubblico più vasto, sempre nel 1911, con l'Esposizione universale nel cinquantenario dell'Unità d'Italia; Pier Luigi Bassignana a questo proposito conferma le nuove tendenze italiane:

Con un accordo fra i sindaci delle tre città si convenne perciò che le celebrazioni romane avrebbero previsto una mostra archeologica, una etnografica e delle regioni d'Italia, e una infine di belle arti; Firenze avrebbe contribuito con una mostra del ritratto, con una mostra floreale e con un'esposizione internazionale d'orticoltura; Torino dal canto suo sarebbe stata sede di una esposizione internazionale delle industrie e del lavoro.

Il fatto di avere così ripartito i compiti si rivelò benefico per tutti, in quanto permise a ciascun comitato organizzatore di concentrarsi su territori ben definiti, anziché disperdersi in una marea di attività che richiedevano competenze diverse. I benefici maggiori furono per Torino che, liberata da incombenze in campo artistico ed agricolo, poté concentrarsi sull'obiettivo primario di far legittimare dai sette milioni di visitatori che avrebbe avuto l'esposizione (la città aveva allora 400.000 abitanti) la sua ormai avvenuta trasformazione da ex capitale politica in capitale industriale d'Italia. Una legittimazione tanto maggiore, quanto più accompagnata dalla partecipazione ufficiale – che avrebbe potuto intendersi anche come omaggio – dei paesi industrialmente più avanzati.

Venne quindi dedicata la massima cura ad indirizzare l'evento nel senso voluto. Già nel 1910 la VII rassegna automobilistica internazionale venne ospitata in uno dei padiglioni destinati all'esposizione, la cui costruzione era ultimata, e ciò allo scopo di consentire ai visitatori di familiarizzare con l'esposizione prima ancora che l'evento si verificasse. Non solo, in quella occasione accanto alle automobili comparvero anche gli aerei¹.

L'esposizione del 1911 mette in mostra i risultati raggiunti da una moltitudine di iniziative industriali senza precedenti.

L'automobile, oltre a giocare nel concreto del processo economico il ruolo di punta è anche il simbolo del nuovo, del cambiamento, della velocità e del ritmo ai quali si apre il nuovo secolo.

Lo sviluppo industriale muta il volto della città anche sotto il profilo urbanistico, a Sud e a Ovest vengono dislocati i nuovi stabilimenti dell'industria meccanica, in prossimità delle linee ferroviarie per Genova, per Susa, ma anche della curva in direzione Milano.

Possiamo dunque considerare Torino, e tutta la sua provincia, come uno dei luoghi più adatti, in Europa, alla nascita e allo sviluppo della produzione di motociclette; le basi

¹ P.L. Bassignana, *Le feste popolari del capitalismo, esposizioni d'industria e coscienza nazionale in Europa, 1798-1911*, Torino, Umberto Allemandi & C., 1997, cit., p.102, 103.

tecniche di partenza risultano ottime e i collegamenti logistici, soprattutto con l'estero, predispongono una maggiore praticità nell'acquisire informazioni.

La nascita del settore motociclistico a Torino è effettivamente avvenuta, analizzando la seguente tabella si contano oltre quaranta aziende che hanno progettato e costruito, di cui la maggior parte è nata entro gli anni trenta²:

ELENCO DELLE MARCHE DI MOTOCICLETTE NATE A TORINO		
Nome della casa motociclistica	Anno di nascita	Anno di fine produzione
AESTER	1932	1935
AETOS	1912	1914
ALATO	1923	1925
ARES	1932	1935
ASSO	1927	1931
BMP	1920	1925
BORGO	1906	1926
BROUILLER	1926	1929
DARDO	1926	1929
DEI	1906	1914
DELLA FERRERA	1909	1938
ELECT	1920	1923
FIAMMA	1935	1938
FMT	1922	1930
FONGRI	1910	1930
GN	1920	1925
HIRUNDO	1951	1951
IBIS	1925	1928
ITALA	1933	1939
ITOM	1945	1968
LANDI	1923	1926
LEPROTTO	1951	1957

² Cfr. H. Wilson, *L'enciclopedia della motocicletta*, da p. 210 a p. 312.

MAJOR	1947	1948
MINERVA	1929	1931
MINETTI	1924	1927
MORETTI	1934	1952
MOTO V	1927	1930
NAZZARO	1926	1928
OLIVERIO	1929	1932
OLLEARO	1921	1953
PG-PARASACCO	1929	1929
PIAZZA	1924	1935
PR	1935	1936
QUAGLIOTTI	1902	1907
REITER	1927	1929
ROMANO	1904	1906
ROMERO	1934	1936
ROSSELLI	1899	1910
SALETTA	1912	1915
SIATA	1945	1955
SIMPLEX	1921	1950
STILMA	1948	1949
STORERO	1899	1904
TAURA	1927	1939
VASCETTO	1936	1938

Torino vanta anche la nascita di una delle prime due ruote motorizzate nate in Italia e originariamente nota come Rosselli & Castellazzi. La Rosselli costruisce la Lilliput, una bicicletta motorizzata da 1 CV, vendendo anche i soli motori ad altre ditte.

La produzione degli anni venti è allineata con il resto d'Europa: la maggior parte delle ditte motorizza le biciclette; alcune di queste aziende, come la GN e la Saletta, sfruttano componenti di moto inglesi, altre montano motori Di Deon.

Il futuro della motocicletta a Torino appare inizialmente roseo, lo stabilimento Della Ferrera, alla fine degli anni trenta, è una delle più importanti marche italiane; le sue

prime motociclette, costruite a mano, sono monocilindriche da 330cc e 500cc di ottima qualità. Già nel 1925, la ditta arriva a produrre un lussuoso modello da 1394cc³.

Alla fine degli anni trenta la maggior parte di queste marche scompare e a Torino non si realizza lo sviluppo lungo di nessuna di queste aziende; nessuna marca importante sopravvive e con l'avvento della Seconda guerra mondiale i costruttori di moto torinesi abbandonano il settore, dedicandosi all'ormai affermato campo automobilistico.

Il motivo più immediato, del mancato successo, sembra la forte influenza della Fiat; ed effettivamente molte piccole fabbriche cercano di collaborare con un partner che garantisca guadagni sicuri.

Ma è anche vero il contrario, le innovazioni più importanti, non solo in campo meccanico, sono presenti nella città e i costruttori di moto sono avvantaggiati rispetto alla maggior parte delle fabbriche dislocate un po' ovunque nel mondo.

La creazione e produzione di un qualsiasi particolare è quasi immediato, a Torino esistono una moltitudine di officine attrezzate; si attesta un elevato numero di macchinari e utensili per le lavorazioni di motori e carrozzerie.

Tutto questo non basta per l'affermazione di una motocicletta, che a differenza di un'automobile, è prodotta in piccoli numeri e ha sempre dovuto soddisfare una domanda del mercato molto più variabile.

L'automobile, con il suo abitacolo chiuso, è avvantaggiata dal fattore climatico – la due ruote diventa impegnativa da condurre con temperature vicine allo zero e pioggia – e dal numero maggiore di passeggeri che può trasportare.

I principali criteri della riuscita di una motocicletta sono, in buona parte, gli stessi dell'automobile sportiva – la potenza, la funzionalità, la resistenza e l'appagamento estetico - che rappresenta solo uno dei rami del settore delle quattro ruote.

Nel corso del novecento sono pochi i periodi in cui è possibile costruire solo moto utilitarie, mentre la maggior parte delle automobili e tutti i mezzi di trasporto pesanti nascono per esigenze solo economiche.

³ Cfr. H. Wilson, *L'enciclopedia della motocicletta*, p. 255.

La Della Ferrera, fondata a Torino dagli omonimi fratelli, costruisce moto di grossa cilindrata fino agli anni trenta, successivamente si concentra sulle moto a quattro tempi da 175cc e 350cc. La produzione termina nel 1938.

Nella produzione di moto, come descritto nel primo capitolo, è stata quindi indispensabile la presenza di geni della meccanica, con personalità forti, pronte a intervenire nelle varie crisi che hanno investito il novecento.

Un esempio, quasi universale, di fabbrica di motociclette è la Moto Guzzi: dalle origini della nascita del suo primo prototipo all'odierna produzione la storia di quest'azienda può essere analizzata come esempio del settore motociclistico in tutti i suoi aspetti.

2.2 Moto Guzzi, oggetto di studio del primo made in Italy.

L'azienda più rinomata che, ancora oggi, produce moto e motori in Lombardia è la Moto Guzzi, un raro esempio di equilibrio di doti diverse.

Nel 2004 si svolge una mostra che ripercorre l'intera storia della famosa motocicletta di Mandello dal 1921 ai giorni attuali; l'esposizione, allestita nella straordinaria cornice del Complesso del Vittoriano, si attua a Roma nei mesi di febbraio, marzo ed aprile.

L'evento è patrocinato dal Ministero della Difesa, il Ministero per i Beni Culturali, il Ministero per le Attività Produttive, gli enti statali della regione Lazio e realizzato in collaborazione con l'Esercito Italiano, la Polizia di Stato, il Corpo dei Carabinieri, i Corazzieri e l'Istituto luce.

L'obiettivo primario della mostra è non dimenticare il made in Italy; fotografie, filmati storici, disegni tecnici, trofei, progetti, manifesti pubblicitari e motori sono esposti accanto alle motociclette di Mandello del Lario: attrici della guerra, di straordinari successi sportivi, di film come "Roma" di Federico Fellini e del cambiamento della nostra società.

Quest'anno un'altra mostra si svolge a Milano: la motocicletta italiana, un secolo su due ruote tra storia, arte e sport a cura di Adalberto Falletta e Marco Riccardi.

La Moto Guzzi si inserisce in tutte le vicende legate alle due ruote motorizzate e queste recenti due mostre rivelano la moltitudine di materiale e motociclette disponibili, nel Museo di Mandello o in collezioni private, per poter analizzare il secolo passato.

Daniela Benelli, Assessora alla Cultura delle provincia di Milano, scrive nella prefazione del libro dedicato alla mostra più recente:

Una mostra sulla motocicletta italiana: questione solo di sport, si potrebbe dire. Ma la moto è stata a lungo anche un oggetto artistico e un simbolo di bellezza, protagonista del costume del nostro paese. Ingrediente indispensabile di film di successo, oggetto di culto e portavoce della italianità nel mondo. Proprio come accade per la pittura, la scultura e, di più recente, per la moda e il design.

A queste suggestioni si ispira la mostra della Fondazione Antonio Mazzotta, con la quale la Provincia di Milano collabora con entusiasmo da oltre vent'anni.

Ci è piaciuta l'idea guida dell'allestimento, ossia esplorare il fenomeno motocicletta in tutte le sue sfaccettature e nei suoi significati sociali ed estetici. E' un modo per avvicinare il pubblico, ricordando il passato, al concetto di contemporaneità, per introdurre i visitatori in una nuova dimensione.

Oggi più che mai, infatti, i linguaggi artistici sono frutto di contaminazioni tra mondi diversi e di incontri inaspettati. Attraverso questa mostra scopriremo che anche un mezzo di trasporto può nascondere creatività e fantasia.

La Provincia di Milano ha tra i suoi obiettivi proprio la conservazione e la valorizzazione del patrimonio storico dell'industria italiana. Le collezioni, private o aziendali, sono indispensabili per conoscere la cultura progettuale che ha improntato la produzione e che caratterizza la città contemporanea. Il tema di questa mostra si inserisce dunque a pieno titolo nel sistema museale provinciale, che abbiamo voluto chiamare "Milano città del progetto", una rete di musei che raccontano la storia dell'industria lombarda. Tra essi, il Museo Scooter & Lambretta di Rodano e quello Alfa-Romeo di Arese. Queste esposizioni rappresentano la memoria della Milano laboriosa: mantengono vivo il ricordo della ricchezza del passato e ci accompagnano verso la progettualità del futuro.

Abbiamo fiducia nell'arte come veicolo d'idee e come fattore di sviluppo nelle metropoli moderne. Milano è stata a lungo assopita, ripiegata a riflettere su se stessa. Sono convinta che sia giunto il tempo di restituirle il fulgore che merita. Partiamo anche da qui, da una mostra che nasce dalla collaborazione tra pubblico e privato e che rappresenta quindi una via che ci auguriamo possa essere seguita sempre più spesso⁴.

Molti passi della Moto Guzzi rappresentato ampiamente la categoria delle due ruote motorizzate, anche di molte marche estere; il primo passo di Carlo Guzzi però non è una bicicletta a motore, ma un progetto ben più duraturo.

Marco Riccardi conferma questa tesi e scrive:

Guardare avanti, percorrere i tempi, costruire razionalmente. Questo è il credo di Carlo Guzzi, un giovane meccanico di Mandello del Lario che ama la motocicletta e che dà per scontato il fatto che una moto debba essere economica, pratica e affidabile. Forse per questo la prima Moto Guzzi si chiama Normale. Niente di speciale, nessuna eclatante innovazione nel campo della tecnica e dello stile per la sua 500 monocilindrica, ma un progetto originariamente funzionale, come mai si era visto prima. Carlo Guzzi pensa: "Gli altri motori scaldano per insufficiente raffreddamento e io metto il cilindro orizzontale, dritto nel flusso dell'aria. Tanti motori grippano e si bloccano per la lubrificazione insufficiente e io la metto doppia, automatica e manuale. Tutti hanno frizione e cambio separati dal cilindro e io faccio un monoblocco che è rigido, robusto e che contiene tutto. E ci aggiungo un grosso volano esterno così non ho vibrazioni e un minimo incredibilmente basso, farà un bel rumore. Un telaio in lamiera stampata e tubi con una culla doppia e grande perché ci sta dentro bene il motore e diventa più facile la manutenzione. E

⁴ D. Benelli, *La motocicletta italiana, Introduzione*, cit. p.V.

poi niente freno a pattino, ma un grosso tamburo per fermarsi. E poi il meglio dell'acciaio svedese per i cuscinetti, così durano in eterno⁵.”

Il segreto del successo delle Guzzi è quindi svelato: vengono eliminati, uno dopo l'altro, gli inconvenienti più comuni delle due ruote di quegli anni, costruendo una moto che si può definire rivoluzionaria perché non si ferma mai. E non è poco per l'epoca, quando ogni viaggio in moto è più che una semplice avventura.

La longevità del motore a cilindro orizzontale, o meglio del suo schema tecnico, ha dell'incredibile, perché è utilizzato in ogni modo e viene anche montato su straordinarie moto da competizione come l'Albatros 250cc o il Dondolino 500cc, e spinge, con forza, su tutte le strade il più pacifico scooter Galletto.

La Nuova Falcone 500cc, l'ultima Guzzi con questo tipo di motore, terminerà la produzione solo nel lontano 1976.

⁵ M. Riccardi, *La motocicletta italiana, Rossa, bella e di successo*, cit., p. 169.

2.3 Nascita e sviluppo della Società anonima Moto Guzzi.

“Abbiamo il piacere di poter annunciare alla numerosa e meritevole classe dei nostri lettori questa importante novità: che la prossima primavera verrà lanciata sul nostro mercato una nuova macchina italiana per opera di una forte Società Anonima che si è costituita in questi ultimi mesi con lo scopo di creare un tipo di motocicletta standardizzato che possa degnamente competere con i migliori prodotti del mondo⁶.”

Così, nel dicembre del 1920, una rivista motociclistica annuncia la prossima comparsa della Moto Guzzi, una motocicletta progettata con criteri tecnici, stilistici e funzionali nuovi e singolari.

All'epoca della Prima Guerra Mondiale la motocicletta è già un prodotto affermato e un redditizio affare industriale, nonché un veicolo abbastanza efficiente. Lo dimostra anche il largo impiego che se ne fece durante il conflitto.

Per adoperare una motocicletta, in quegli anni, ci vuole competenza e spirito di sacrificio: l'avviamento richiede abilità, la lubrificazione con pompe a mano serve più a oliare gli abiti del conducente che non gli organi del motore.

La catena della trasmissione primaria, dal motore al cambio, quasi sempre scoperta, sporca di olio i pantaloni del conducente che indossa obbligatoriamente delle fasce mollettiere come quelle utilizzate dai soldati.

I costruttori perseguono, quasi esclusivamente, il massimo delle prestazioni velocistiche, senza curarsi se poi i vari organi sono in grado o meno di resistere agli sforzi e alle vibrazioni; le rotture sono all'ordine del giorno.

I criteri di fabbricazione di Carlo Guzzi sono chiari sin dal principio, Mario Colombo conferma:

Era chiaro, se si voleva che la motocicletta diventasse veramente un veicolo alla portata di tutti e raggiungesse quella diffusione che le sue doti di economia e praticità davano per scontata, che si dovessero cambiare parecchie cose, sia nel disegno, sia nella realizzazione.

Questi furono gli intendimenti di Carlo Guzzi quando ideò la sua motocicletta, una macchina non rivoluzionaria nel senso corrente del termine, poiché quasi tutte le soluzioni che racchiudeva erano state sperimentate e riconosciute per valide, ma non erano mai state tutte riunite in una sola creazione. Il

⁶ M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, cit., p. 10.

grande merito di Guzzi fu di formare una summa della più razionale e progredita tecnica del momento e, quel che più conta, anche degli anni a venire⁷.

Carlo Guzzi intende impostare la realizzazione su solidi principi industriali; per ottenere l'economia di costruzione e di esercizio, solo la produzione in grande serie può garantire all'utente un prodotto robusto e duraturo che mantiene inalterato nel tempo la sua efficienza.

Originaria di Milano, la famiglia Guzzi possiede all'inizio del secolo due residenze a Mandello-Tonzanico – più tardi il nome cambia in Mandello del Lario - , a quei tempi piccolo borgo di pescatori; il paese si trova a circa dieci chilometri a nord di Lecco, sulla riva orientale del lago di Como.

I figli, Giuseppe, il maggiore, Carlo e due sorelle, crescono quindi respirando l'aria antica e tranquilla del lago, che diviene la dimora definitiva dei Guzzi quando la madre, di origine inglese, trasferisce la sua residenza all'epoca della Prima Guerra Mondiale.

Tecnico nato, con un grande spirito di osservazione e senso pratico, Carlo Guzzi si appassiona giovanissimo ai motori e alle motociclette che impara a conoscere da Giorgio Ripamonti, il fabbro di Mandello esperto anche di meccanica.

In poco tempo, il giovane, inizia a riparare e mettere mano sulle moto in una piccola officina casalinga; ma le motociclette di allora non lo soddisfano e Carlo Guzzi decide di disegnare un mezzo meccanico secondo le proprie vedute personali.

La moto che ha in mente, quando deve partire per la guerra, ha un motore a quattro tempi di 500cc, cilindrata allora giudicata medio-piccola, ma in grado di fornire prestazioni sufficienti per le esigenze della grande massa dei potenziali clienti⁸.

⁷ M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, cit., p. 12.

⁸ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 13.

Il cilindro è orizzontale, rivolto in avanti, così da offrire la testata (il punto più caldo) direttamente al vento della corsa. L'alesaggio è di 88 mm contro una corsa di soli 82: un motore sottoquadro quindi, come oggi si usa normalmente, ma che all'epoca è una novità assoluta in campo motociclistico. La corsa breve porta a diminuire la velocità della biella, che così è meno sollecitata, mentre il considerevole alesaggio permette di adottare valvole di grande diametro, con indubbio vantaggio per la "respirazione" del motore. Lo stesso motore ha un grande volano esterno, per ridurre drasticamente le vibrazioni e consentire un disegno più compatto e robusto del manovellismo e del carter. Quest'ultimo, in alluminio, racchiude sia l'albero motore, sia il cambio, così da utilizzare un solo circuito di lubrificazione. Poiché il cambio (del tipo a tre marce con train balladeur, cioè con ingranaggi scorrevoli) è in presa diretta, ne risulta che il motore gira in senso opposto rispetto alle ruote. A parte ragioni contingenti di disegno, il senso di rotazione inverso è vantaggioso per la lubrificazione, poiché l'olio che fuoriesce dalla testa di biella viene proiettato sulla parete superiore del cilindro, da dove cade per gravità su quella inferiore. Per alloggiare un motore del genere, poco sviluppato in altezza, Guzzi pensa a un telaio molto basso, così da migliorare la stabilità della moto e il comfort del guidatore. Un telaio in tubi, rigido posteriormente, a

Ecco dunque Carlo Guzzi sotto le armi, in quella neonata Aeronautica che tanto fascino esercita su alcuni dei migliori giovani; egli conosce due ufficiali piloti: Giorgio Parodi e Giovanni Ravelli, appassionati di motori come lui.

Giorgio Parodi appartiene a una antica e famosa famiglia di armatori genovesi; Giovanni Ravelli, originario di Brescia, è un nome già noto nell'ambiente motociclistico, nell'anteguerra è stato uno dei migliori corridori vincendo numerose e importanti gare.

Carlo Guzzi confida a i due amici, suscitando il loro vivo interesse, che è in procinto di elaborare il progetto di una motocicletta dalle caratteristiche ben dissimili dalle usuali, per la conformazione del motore e la struttura del telaio.

I tre decidono di unire i loro sforzi al termine del conflitto definendo i ruoli di ciascuno: Guzzi, il tecnico; Ravelli, il corridore; Parodi, il finanziatore.

La lettera scritta al figlio Giorgio da Emanuele Vittorio Parodi, noto industriale dell'epoca, in data 3 gennaio 1919 testimonia una concretezza che è poi diventata la filosofia dell'azienda:

Genova, 3/1/1919

Caro Giorgio,

La tua del 30 mi è giunta stamane. Parto fra poco per Roma e ti devo quindi scrivere affrettatamente (...)

Sull'altro argomento ho poco da dirti. Propenso per natura ad incoraggiare ogni iniziativa, non sarò certo io che mi opporrò all'esperimento di cui mi parli. Però non posso neanche con te spogliarmi della mia qualità, di industriale e di uomo che deve valutare la cosa anche sotto l'aspetto pratico.

Per conseguenza tu dovresti non dire che hai un capitale proprio, bensì dichiarare che ricorri a me per fornirlo, dandomi così il diritto di intervenire per discutere, vagliare e sindacare, prima che la cosa sia definitivamente stabilita.

Anche se tecnicamente sono poco più di un asino, tuttavia mi sento in grado di poter dare un giudizio abbastanza competente e pratico sulla convivenza e sulla probabilità di successo in una simile impresa.

La risposta che dovresti quindi dare ai tuoi compagni è che io sono favorevole in massima, che le 1500 o 2000 lire per il I° esperimento sono a tua disposizione, a condizione che la cifra non sia assolutamente

doppia culla continua, formato cioè da due elementi che scendendo dallo sterzo e si divaricano per abbracciare il cilindro; i tubi passano sotto il carter motore e si uniscono alla triangolazione posteriore in modo da assicurare una notevole resistenza alle sollecitazioni personali.

sorpassata, ma che mi riservo di osservare personalmente il progetto, prima di assicurare il mio appoggio definitivo per lanciare seriamente il prodotto.

Che se per fortunata ipotesi esso mi piacesse sono disposto ad andare molto avanti senza limitazioni di cifre.

Ed a proposito già che mi parli di Ravelli, desidererei sapere se egli ti ha fatta la restituzione di quella somma o almeno ti ha desiderato il desiderio di farlo o se ha invece dimenticato (...) ⁹

Emanuele Vittorio Parodi, da buon industriale, vuole vederci chiaro prima di investire in questa impresa e prende informazioni anche all'Associazione dei costruttori per documentarsi intorno alla circolazione delle motociclette, alla produzione nazionale, all'importazione e a tutte le prospettive del ramo.

L'esito è positivo e l'industriale genovese concede le duemila lire al figlio e a Guzzi i quali si mettono all'opera; loro due solamente, in quanto, purtroppo, Giovanni Ravelli muore in un incidente di volo, pochi giorni dopo la fine della guerra.

Walker, esperto inglese del settore motociclistico, testimonia come il patto sia noto a livello internazionale:

(...) This prototype – which carried the motif GP (Guzzi-Parodi) on its tank – was conceived during World War I by Carlo Guzzi, mechanic and friend of two fighter pilots, Giovanni Ravelli and Giorgio Parodi. The trio were ardent motorcycle enthusiasts who decided that they would pool their talents and resources, after the war, to create a company to manufacture Guzzi's brainchild. Unfortunately Ravelli was killed in a flying accident during the last day of the conflict, but Guzzi and Parodi survived to carry through the dream and, soon after the termination of hostilities, the pair readied their sensational prototype machine¹⁰.

In ricordo di Giovanni Ravelli il marchio Moto Guzzi viene poi sovrastato dal simbolo dell'Aeronautica, l'aquila ad ali spiegate.

Durante il 1920 nasce e prende forma il prototipo della nuova moto, prima in uno scantinato della casetta dei Guzzi a Mandello e poi nell'officina del fabbro Ripamonti.

Il mezzo viene siglato G.P. – Guzzi e Parodi - , in seguito Giorgio Parodi per evitare il fraintendimento di tale denominazione con le sue iniziali introduce la denominazione Moto Guzzi, che assume il valore di marchio commerciale.

⁹ M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, cit., p. 14.

¹⁰ M. Walker, *Italian Racing Motorcycles*, Londra, Osprey Publishing, 1991, cit., p. 100.

Il veicolo risente della pratica aeronautica del suo progettista, questo motore fornisce una dozzina di cavalli e permette alla moto di andare a cento chilometri all'ora¹¹.

Risulta però un progetto troppo costoso, complesso e avveniristico, quando si tratta di passare alla produzione, Guzzi preferisce accantonare, per il momento, la distribuzione in testa e le quattro valvole, organi ancora delicati e facilmente soggetti a rotture.

La nuova Società, nei primi mesi del 1921 lancia la vendita del modello definitivo Normale 500cc¹², e propone il primo, dei due, storici e longevi schemi di motore della Moto Guzzi.

Il dotato meccanico, comunque non si accontenta di una soluzione ortodossa, e così propone un motore dotato di una distribuzione a valvole contrapposte, stampate in acciaio al nichel. In quel periodo questa soluzione delle valvole non è nuova in sé, ma è una novità l'aver montato in testa la valvola di scarico anziché quella di aspirazione; in modo da esporre direttamente all'aria proprio la valvola soggetta a maggiore surriscaldamento¹³.

L'albero a manovella è completato da un grande volano esterno –280 mm di diametro –, "l'affetta-salumi" diventa in poco tempo un particolare visivo di identificazione della casa e una soluzione tecnica robusta e duratura.

¹¹ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 14.

Il motore, di stile aeronautico, presenta una distribuzione a quattro valvole in testa inclinate, comandata da un albero a camme pure in testa il quale è azionato a sua volta dal motore tramite un albero e due coppie di ingranaggi conici. Altre caratteristiche aviatorie sono il richiamo delle valvole effettuato con molle a spillo e la doppia accensione, con due candele alimentate da un unico magnete Bosch corazzato, questo garantiva una perfetta combustione della miscela anche con una camera di scoppio piuttosto ampia, come si ha in un motore sotto quadro.

¹² Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 182.

La prima motocicletta ufficiale della Moto Guzzi viene costruita tra il 1921 e 1924, il suo schema di motore 500cc monocilindrico orizzontale resta in produzione, con le costanti modifiche, fino al 1976, anno in cui termina la produzione del Nuovo Falcone 500cc; oltre trenta modelli Guzzi affermati lo montano. Questo propulsore è il primo dei due motori storici dell'azienda con cui è stato possibile costruire tutto: la moto con sidecar, il motocarro - tre e quattro ruote - , lo scooter e potenti moto da competizione. L'incremento delle prestazioni del motore, per la produzione, si evidenzia tra il primo e ultimo modello dotati di questo propulsore; si passa da 8 CV a 26,2 CV mantenendo la stessa cilindrata di 498,4cc.

¹³ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p.15.

Il motore presenta un cilindro in ghisa con alette radiali, data la posizione orizzontale, e così pure la testa, staccabile, unita al basamento con tre lunghi prigionieri. Il pistone, in lega d'alluminio, porta quattro segmenti; due di compressione e due raschiaolio. La biella e l'albero a manovella sono in acciaio al nichel. Il carter è realizzato in due parti, divise secondo un piano verticale, in alluminio fuso in terra. Sulla sinistra è completato da un coperchio racchiudente la coppia di ingranaggi con parastrappi della trasmissione primaria e la frizione, sulla destra, invece, una cartella verticale racchiude gli organi della distribuzione.

Sui primi modelli la lubrificazione è semiautomatica, l'olio viene inviato con una pompa a mano dal serbatoio principale a una piccola coppa sul fondo del carter motore; non esiste quindi la pompa di recupero – viene introdotta nel 1922 - e il circuito, a tutta perdita, permette di percorrere circa settanta chilometri senza agire in continuazione sulla pompa a mano durante la marcia.

Il telaio, a doppia culla continua in tubi, è quello del prototipo G.P.; la forcella, del tipo a parallelogramma deformabile, è in tubi, a triangolo invertito, con due molle centrali lavoranti in trazione e non ci sono ammortizzatori.

Le ruote a raggi montano gomme Dunlop a tallone da 26 pollici, il manubrio ha un diametro di 25 mm, il serbatoio ha una capacità di 10 litri e la sella in cuoio, a soli 62 cm da terra, è sistemata in posizione singolarmente bassa.

La potenza del motore è di circa 8 CV , sufficienti per superare gli 80 chilometri orari; il consumo si aggira su un litro di benzina ogni 30 chilometri e un litro di olio ogni 350 chilometri.

L'impianto di illuminazione è un optional, chi vuole affrontare le incognite di un viaggio notturno deve ricorrere a un faro ad acetilene, fornito dalla casa madre.

La moto è dotata anche di alcuni particolari inglesi - come ad esempio il carburatore e la sella - , quasi tutti i componenti sono scelti per la loro migliore razionalità.

Il nuovo prodotto viene lanciato e deve superare la naturale diffidenza del pubblico verso tutto ciò che è nuovo.

La Moto Guzzi appare nuova soprattutto nell'aspetto, così diversa da quanto si è visto fino a quei tempi in fatto di motociclette. La moto ha una linea essenziale, in cui ogni particolare è dettato da una stretta funzionalità, un oggetto costruito in primo luogo per essere razionalmente utile, secondo quei canoni del disegno industriale che oggi sono familiari a tutti, ma che allora si cominciano appena ad intuire.

Negli anni venti ormai la nuova marca è conosciuta, le richieste diventano numerose e occorre impiantare la produzione su scala industriale. La Società anonima Moto Guzzi – fondata ufficialmente il 15 marzo 1921 sotto la presidenza di Vittorio Emanuele Parodi e con sede a Genova – costruisce il suo primo stabilimento in un'area di 300 metri quadri a ridosso della casetta dei primi esperimenti effettuati da Carlo Guzzi e impegna una decina di operai. Un altro Parodi, l'ingegnere Angelo, cugino di

Giorgio, entra nell'impresa e i compiti vengono definitivamente assegnati: a Carlo Guzzi e suo fratello Giuseppe la parte tecnica, ai Parodi quella amministrativa.

Diversi per molti aspetti Carlo Guzzi e Giorgio Parodi sono accomunati da un certo senso della lesina, che indubbiamente contribuisce a tenere in piedi la ditta nei momenti difficili. Parodi è irruente e impulsivo, ama le corse e non esita a provare le nuove moto sui circuiti più impegnativi, anche a costo di dolorose cadute; Guzzi, invece, è riservato e pacato e, pur appassionato ad ogni genere di esperimenti, non ama le corse. Secondo il suo parere si deve provare tutto, ma nel chiuso dei laboratori.

Nei primi anni di attività costruisce un manichino di motore - un meccanismo al quale si possono applicare teste e cilindri di ogni misura -, per poter collaudare tutto, anche i prototipi più assurdi ed esagerati:

lo so che questa idea non va – è solito dire ai suoi collaboratori – ma proviamola lo stesso...; egli chiama il suo congegno il “motore esagera”.

Carlo Guzzi ama restare con i piedi per terra in ogni cosa e molte volte boccia quelle idee dei collaboratori che giudica troppo ardite e costose; convinto della bontà della propria idea di origine, vi resta fedele fino in fondo, portando il suo motore fino alle estreme fasi di evoluzione, fin dove il suo senso dell'economia gli concede di spingersi.

Alle soglie degli anni trenta, la motocicletta è ormai un prodotto affidabile, tuttavia manca il molleggio alla ruota posteriore; la sospensione integrale è indispensabile per una buona tenuta di strada e per il comfort del pilota e del passeggero. Tra i primi tentativi di moto con molleggio citiamo la belga Minerva, l'americana Indian e la torinese Della Ferrera¹⁴; con queste prime soluzioni le motociclette risultano più instabili delle loro antenate e Guzzi crea il sistema del forcellone oscillante¹⁵. Questo schema offre una buona escursione molleggiante – circa 11 cm – dolce e progressiva al quale l'azienda resta fedele per un quarantennio. Poche

¹⁴ Cfr. *Enciclopedia della moto, volume ottavo*, p. 1794.

La Minerva del 1903 monta una sospensione telescopica, la Indian del 1913 e la Della Ferrera utilizzano due semibalestre orizzontali ai lati della ruota posteriore.

¹⁵ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di Storia*, p. 26.

Carlo Guzzi modifica il telaio della 500cc e al posto della culla sotto il motore applica un elemento in lamiera stampata che davanti termina con una scatola rettangolare e dietro sale con due piastre ai lati del tubo verticale che sostiene la sella. A queste due piastre è infulcrato un forcellone in tubi e lamiera a profilo triangolare, molto largo – per assicurare la necessaria rigidità trasversale – che sopporta la ruota ed è collegato a due tiranti che comprimono un pacco di quattro molle a elica, contenuto nella scatola rettangolare. Alla parte superiore del tubo reggisella sono poi collegati due altri elementi triangolati in tubi, uno per parte della ruota, che sostiene il parafango posteriore e una coppia di ammortizzatori a frizione, collegati con l'estremità libera posteriore del forcellone oscillante.

altre soluzioni si dimostrano così confortevoli, tanto che la struttura creata da Carlo e Giuseppe Guzzi è diventata, nel tempo, di impiego pressoché universale.

La nuova moto, a telaio elastico, viene presentata nel 1928 e contraddistinta dalla sigla G.T.; la diffidenza del pubblico verso il telaio molleggiato è comunque decisamente radicata e scompare solo diversi anni dopo. Il modello Norge, pur dimostrando le sue eccellenti qualità nel raid del Circolo polare, viene costruito in soli 78 esemplari; il boom della sospensione integrale inizia sette anni dopo, nel 1935, quando la Guzzi l'adotta per le prime moto da gran premio, vincendo clamorosamente le classi 250cc e 500cc del Tourist Trophy.

Un altro modello, la Sport 15, resta comunque la più popolare fra le moto d'anteguerra, diffusa in ogni categoria di utenza per le sue doti di robustezza e semplicità, tanto che diversi esemplari sono ancora oggi circolanti e costituiscono il grosso dei raduni di moto d'epoca. La Sport 15 resta in produzione fino alle soglie degli anni cinquanta e raggiunge il numero di 5979 unità prodotte.

Il decennio che precede la Seconda Guerra Mondiale si può definire come l'epoca d'oro del motore a scoppio, nascono in questo periodo alcuni degli esemplari più significativi che ancora oggi destano incondizionata ammirazione.

Anche la motocicletta risente di questa atmosfera per cui, mentre da un lato si moltiplicano i modelli economici e spartani imposti dalla grande crisi del 1929, dall'altro nascono in tutto il mondo macchine evolute, con motori pluricilindrici.

Nella ricerca di potenze sempre più elevate si aumenta il numero dei cilindri, si ricorre ai compressori, si riscopre la doppia accensione; contemporaneamente, il motore a quattro cilindri entra nel campo delle competizioni.

In questi anni troviamo anche l'ispirato Carlo Guzzi intento a progettare moto da corsa, prima un quattro cilindri affiancati frontemarcia, con compressore e cambio a tre velocità, poi un motore tre cilindri disposti in modo orizzontale con distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri. Quest'ultimo motore proviene da uno schema – quattro tempi - già applicato in campo automobilistico e aeronautico, per la prima volta viene adottato su un mezzo a due ruote dimostrando un'ottima regolarità ciclica¹⁶.

¹⁶ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p.31.

Dopo la guerra l'impiego del compressore per le gare su strada viene proibito, l'abolizione della sovralimentazione viene imposta dall'Inghilterra, ufficialmente per motivi di sicurezza – in parte

Durante il conflitto la Moto Guzzi costruisce moto per l'Esercito, forte dell'esperienza della guerra d'Africa nel biennio 1935-36, modifica le versioni G.T. 17 e G.T. 20 e crea una moto robusta e duratura anche nei campi di combattimento.

L'Alce 500cc, costruita dal 1939 al 1945 in 6390 esemplari – oltre 669 equipaggiati direttamente con il sidecar – costituisce il nerbo delle forniture motociclistiche durante l'ultimo conflitto e viene impiegata su tutti i fronti: in servizio di staffetta, portaordini, ricognizione e per speciali reparti celeri d'assalto. La moto è disponibile in versione mono e biposto, oltre agli allestimenti particolari per il trasporto di mitragliatrici e altre armi. In tempo di guerra questa moto è apprezzata da tutti i soldati, anche gli avversari sono ben lieti di catturarne qualcuna per riutilizzarla.

Nel dopoguerra la Moto Guzzi può contare, oltre che sull'estro del dinamico fondatore, sull'apporto di molti altri progettisti tra cui spiccano Giulio Cesare Carcano e Antonio Micucci.

Carcano viene assunto in ditta nel 1936, appena laureato a pieni voti come il più giovane ingegnere italiano; il suo nome è legato a molte delle più celebri realizzazioni della Guzzi, particolarmente nel settore sportivo, culminante nella costruzione del famoso motore otto cilindri a V di 500cc che resta ancora oggi l'esempio di frazionamento più spinto nella tecnica motociclistica mondiale. Il suo primo progetto importante è il modello da competizione Albatros 250cc¹⁷; dopo il conflitto lo troviamo a capo del reparto corse, con lo specifico compito di progettare e migliorare motori pluricilindrici e bialbero del prestigioso team.

Il decennio che va dal 1947 al 1957, anno nel quale la Moto Guzzi si ritira dal campo della velocità pura, è assai fecondo di iniziative del reparto corse. La ditta elabora continuamente moto e motori nuovi o profondamente rinnovati, allo scopo di mantenere e consolidare sempre più la posizione di preminenza che ha saputo acquisire. Nel 1950 viene inaugurata, all'interno dello stabilimento, la galleria del vento¹⁸; apparecchiatura di notevole importanza tecnica e, ancora oggi, una delle poche esistenti al mondo.

giustificati – ma in verità per ragioni politiche. Questi potenti motori sono una specialità tedesca e italiana; gli inglesi, forti della loro posizione di vincitori, tolgono ai vinti una carta importantissima. La Germania viene estromessa dalle competizioni internazionali fino al 1950.

¹⁷ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 360.

L'albatros nasce nel 1939 dalla collaborazione di Carlo Guzzi con l'ingegnere Carcano, è una moto da competizione utilizzata sia da piloti ufficiali Guzzi che da piloti privati; viene costruito fino al 1949.

¹⁸ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 85. La galleria del vento Moto Guzzi nasce per la prova aerodinamica delle motociclette alle più elevate velocità. L'utilità del "tunnel" ha la sua immediata

Non tutti gli esperimenti hanno la stessa fortuna e non tutte le motociclette rispondono alle aspettative, ma tutto contribuisce al progredire della tecnica motociclistica, con benefici effetti anche sulla produzione commerciale.

Nel settore della produzione utilitaria, l'azienda, affianca alla produzione di motociclette differenti modelli di motoleggere e scooter come il Guzzino 65cc, il Galletto e poi lo Zigolo¹⁹. I motocarri tre ruote²⁰ e alcuni macchinari per l'agricoltura affiancano la prima produzione.

In quegli anni l'azienda, come la maggior parte delle ditte concorrenti, raggiunge la sua maggiore produzione e vendita.

Alla fine degli anni cinquanta l'industria motociclistica mondiale è in piena crisi, l'accresciuta disponibilità finanziaria di larghi strati della popolazione rende possibile l'abbandono di molti utenti dal mondo delle due ruote per quello più confortevole delle automobili utilitarie.

L'auto è ormai un sogno alla portata di tutti e anche la clientela giovane preferisce la vettura sportiva alla moto di grossa cilindrata; i costruttori di due ruote non investono

applicazione nella scelta della forma della carenatura per i mezzi destinati alle competizioni. Contemporaneamente alla prova del motociclo, il pilota stesso esperimenta, con la posa che adotterà in gara, la migliore posizione ai vari regimi di velocità.

¹⁹ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 212, p. 226, p. 230.

La rinascita dell'Italia dalle rovine della guerra è avvenuta sulle due ruote dei ciclomotori, delle motoleggere e degli scooter, che hanno fornito quella mobilità indispensabile alla ricostruzione del paese. La Moto Guzzi ha contribuito in modo determinante a questo particolare periodo con la Motoleggera 65cc, meglio conosciuta come Guzzino, una piccola e semplice motocicletta che costa, nel 1946, poco meno di 160.000 lire. Tre anni dopo ne sono già costruite 50.000 unità, un traguardo mai raggiunto prima nella produzione motociclistica italiana; grazie a un'attenta politica costruttiva e alle forti vendite il suo prezzo diminuisce negli anni fino a 107.000 lire. Il Guzzino è prodotto fino al 1954, anno in cui viene rinnovato e rinominato Cardellino; viene prodotto fino al 1965.

Il Galletto, pensato e realizzato da Carlo Guzzi nel 1950, rappresenta il più riuscito tentativo di unire ai vantaggi dello scooter quelli della classica motocicletta a ruote alte. Nel 1993 l'Aprilia presenta uno scooter dal nome Scarabeo con caratteristiche, estetiche e ciclistiche, simili al Galletto; attualmente, tutte le case produttrici di scooter, hanno in catalogo un modello "a ruota alta" confermando la bontà del progetto iniziale. Il Galletto, portato a una cilindrata massima di 210cc, viene prodotto fino al 1966. Destinato a inserirsi tra il Guzzino 65cc e il Galletto 210cc, così da colmare il notevole stacco di cilindrata, lo Zigolo 98cc costituisce il primo tentativo di moto carrozzata che ha incontrato il favore del pubblico. Il mezzo è prodotto tra il 1953 e 1966.

²⁰ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 330.

Nel 1928 appaiono i primi motocarri Moto Guzzi che si distinguono per razionalità e semplicità di disegno. Da allora l'azienda è stata presente nel settore dei motocarri; questo tipo di veicolo ha conosciuto i suoi migliori anni durante e dopo la guerra. La produzione motocarristica della Guzzi si è rivolta principalmente verso mezzi medio-grandi, basati su particolari versioni del motore 500cc nei suoi vari aggiornamenti, dallo Sport fino all'Astore e al Falcone. Nel 1956 nasce il motocarro Ercolino 192cc, il motore è derivato dal Galletto; poiché considerato ciclomotore gode di agevolazioni fiscali e dall'esenzione dell'immatricolazione.

più come prima nella creazione di nuovi modelli e i prodotti risultano meno all'avanguardia nelle prestazioni.

In Italia la crisi arriva in ritardo e le condizioni economiche sono arretrate rispetto agli altri paesi; l'avvento della Fiat 500, acquistabile con 400.000 lire, inizia a far contrarre le vendite di motociclette.

In quel periodo la soluzione migliore pare quella di ridurre al massimo i prezzi per conquistare le fasce inferiori del mercato, la maggior parte delle aziende di moto decide di seguire una linea di contenimento dei costi.

Tra gli anni sessanta e settanta, il numero degli stabilimenti di moto si riduce drasticamente in tutto il mondo e si imposta un nuovo tipo di produzione delle due ruote motorizzate che è ancora quello attuale.

La motocicletta non è più considerata un mezzo utilitario, solo i ciclomotori e gli scooter continuano a essere prodotti come tali; dal quel momento l'utilizzo della moto deve essere reinventato quasi ogni volta per affermarsi in un mercato ristretto, articolato e sempre più tecnologico.

In questi anni la Moto Guzzi crea motociclette come la Lodola 235cc Regolarità e lo Stornello 125cc Scrambler America²¹ e diversi modelli di ciclomotori; aumenta la produzione di motocarri a tre ruote. I modelli, di due ruote, sono costruiti seguendo anche la moda di quegli anni, le versioni approntate per le gare di regolarità – corse di resistenza su percorsi sterrati – sono comunque costruite con un budget minore del passato; anche l'ingegner Carcano e i suoi diretti collaboratori, dopo il ritiro dalle competizioni mondiali di velocità passano in blocco a interessarsi della produzione di serie.

Alle soglie degli anni sessanta la Moto Guzzi è una solida e vasta azienda con oltre 1500 dipendenti, estesa su 24.000 metri quadri e con filiali estere in Spagna e Turchia.

²¹ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 234, p. 238.

La Lodola 175cc è la prima moto a quattro tempi che stacca decisamente con la tradizione Guzzi del motore a cilindro orizzontale. Nata in un periodo nel quale le 175cc sportive sono di moda, si presenta sul mercato nel 1956 con tutte le caratteristiche richieste dal pubblico dell'epoca, come la distribuzione monoalbero in testa e uno speciale tenditore autocompensante che agisce mediante un pattino flessibile sul lato "molle" della catena di distribuzione. Il modello regolarità viene venduto anche al pubblico con un motore mono albero di 235cc. Rimasta in catalogo fino al 1966, la Lodola è l'ultima moto progettata interamente da Carlo Guzzi, che poco dopo abbandona la conduzione tecnica della sua azienda.

Lo Stornello 125cc - con caratteristiche motoristiche simile alla Lodola - nasce nel 1960, quando si comincia a delineare una certa crisi del mercato motociclistico, viene progettato cercando di ottenere la massima economia di costruzione. Le differenti versioni, fino a una cilindrata massima di 160cc, sono allestite soprattutto per i mercati esteri – in particolare Stati Uniti – dove si riscontra una forte richiesta.

La ditta si presenta affermata nel campo tecnologico, organizzativo e sociale; Colombo descrive così quel periodo:

Le lavorazioni erano eseguite con i macchinari più moderni e precisi; controlli rigorosissimi seguivano ogni pezzo dal grezzo fino al prodotto finito. Il centro studi e il reparto corse, che ne era praticamente una emanazione, provavano e sperimentavano tecniche e materiali nuovi per una produzione che era quasi a ciclo completo, pochi essendo i componenti che venivano acquistati da fornitori esterni. Due centrali idroelettriche fornivano tutta l'energia necessaria ai fabbisogni dello stabilimento. Attrezzature esclusive, come la galleria del vento, permettevano sperimentazioni uniche in campo motociclistico; una rete di concessionari e punti vendita rigorosamente selezionati assicurava ai clienti una assistenza qualificata anche nelle località più fuori mano.

Contemporaneamente, venivano curati e sviluppati tutti quei servizi sociali che, anche in tempi di lavorazione a catena, facevano della Guzzi una grande famiglia nella quale regnava ancora un forte spirito di bandiera. Oltre a tutti i normali servizi di fabbrica come assistenza sanitaria, spacci, mense e biblioteche vennero costruite attorno allo stabilimento decine di villette e palazzine per i dipendenti, date in affitto a canoni che non superavano il 6,5 per cento delle retribuzioni. Si istituirono colonie marine per i bimbi, si curarono moltissime attività sportive; e dal "nido" di Mandello non uscirono solo, com'è ovvio, campioni della moto, ma anche atleti affermatasi in parecchi altri settori. Valga per tutti ricordare i campioni di canottaggio, vincitori di moltissimi titoli nazionali e internazionali e di medaglie d'oro olimpioniche²².

Nel 1964, questa situazione aziendale rigogliosa si incrina quasi all'improvviso per il concomitante verificarsi di una grave crisi interna, sia di uomini che di metodi, e le mutate condizioni del mercato motociclistico.

I fondatori, che con le loro idee geniali e una mentalità risparmiatrice hanno fatto grande l'azienda scompaiono dalla scena: Emanuele Vittorio Parodi muore negli anni della guerra quasi contemporaneamente al nipote Angelo; il figlio Giorgio scompare improvvisamente nel 1955.

Carlo Guzzi, ormai anziano e malato si ritira a vita privata, dopo l'amarezza di essere stato estromesso dalla conduzione della sua fabbrica per divergenze con i nuovi dirigenti; muore nel novembre del 1964, all'età di 75 anni.

²² M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, cit., p.112.

Resta Enrico Parodi, il fratello di Giorgio, che entra ufficialmente nell'azienda solo nel 1942 con incarichi direttivi; egli commette alcuni errori di valutazione di mercato: dei contratti fallimentari con l'estero e soprattutto speculazioni sbagliate al di fuori del settore strettamente motociclistico fanno sì che tutto il gruppo Parodi, comprendente società armatrici, immobiliari ed elettriche, vacilli paurosamente proprio nel momento in cui la Moto Guzzi si trova ad affrontare la dura realtà di una contrazione delle vendite.

Non poteva certo bastare il ciclomotore Dingo 50cc per risollevarne una situazione sempre più compromessa; la famiglia Parodi impegna tutto il suo patrimonio per salvare l'azienda ed evitare il fallimento, ma occorrono i mezzi per continuare. In pochi anni l'azienda muta radicalmente la sua situazione economica, scrive Mario Colombo:

La vecchia Società a conduzione familiare era giunta al periodo che fu di crisi generale per l'industria motociclistica nelle peggiori condizioni possibili: se poteva contare su progettisti validissimi, era tuttavia priva di una gestione commerciale moderna che intuisse le nuove dimensioni da conferire alla produzione per poter competere a livello mondiale. Gli impianti erano obsoleti e l'organico era troppo numeroso in rapporto all'esiguità del fatturato²³.

Il 25 febbraio 1966 l'azienda viene ammessa al regime di amministrazione controllata, che dura circa un anno e che viene fatto coincidere con la nomina di un comitato di direzione presieduto dal professionista Arnaldo Marcantonio, fiduciario delle banche creditrici e in particolare dell'Istituto Monetario Italiano – IMI -.

Uno dei primi compiti di Marcantonio è la decimazione dei collaboratori a tutti i livelli, in questa drastica operazione vengono sacrificati anche protagonisti come Carcano e Cantoni che avrebbero potuto continuare ad essere molto utili.

Colombo, descrivendo la separazione di Carcano dalla Moto Guzzi, conferma uno stile esemplare di comportamento in parte tipico dell'azienda :

Uomo di grande discrezione, Carcano non ha mai voluto rilasciare dichiarazioni sui motivi del suo allontanamento, limitandosi a manifestare il suo apprezzamento per la genialità di Carlo Guzzi, che egli definisce un "autodidatta, acuto osservatore". Richiesto di esporre in sintesi i propri ricordi della lunga attività a Mandello, si è limitato a dire che fu "un'esperienza meravigliosa e irripetibile". Resta il fatto significativo che da allora, benché fosse nel pieno del proprio rigore creativo, ha evitato di occuparsi

²³ M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, cit., p. 113.

di progettazione meccanica, divenendo un quasi altrettanto leggendario progettista di imbarcazioni a vela da regata, dalle caratteristiche rivoluzionarie²⁴.

Il 1° febbraio 1967 viene costituita la società di gestione SEIMM – Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche – che prende in affitto per tre anni gli impianti e le attività già della Moto Guzzi, con un diritto di opzione all'acquisto che esercita entro due anni.

La SEIMM, fondata dalla IMI che ne detiene la quasi totalità del pacchetto azionario, opera con criteri d'emergenza ed è ispirata a quei concetti di buona amministrazione che la situazione del momento esige. Sono tolti dalla produzione tutti quei modelli che il pubblico non gradisce più, come il Cardellino, lo Zigolo, il Galletto.

Inizialmente la costruzione si concentra su ciclomotori come il Dingo 50cc e su moto di piccola cilindrata come lo Stornello 125cc. Contemporaneamente, i nuovi progettisti dell'azienda – con a capo Lino Tonti²⁵ – si concentrano sullo sviluppo di un nuovo prototipo, il nuovo modello è dotato di un motore bicilindrico a V di 90 gradi²⁶, creato

²⁴ M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, cit., p.114.

²⁵ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 120.

Lino Tonti si diploma in radiotecnica prima della guerra ed è assunto dalla Benelli, diventa uno dei più fecondi progettisti di motociclette, lavorando successivamente per l'Aermacchi, la Bianchi e la Gilera e realizzando anche diverse veicoli da corsa come le Paton.

²⁶ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, da p. 115 a p.119; da p. 412 a p.420.

Nel 1958 inizia la progettazione di un motore a quattro tempi robusto e potente, ma tale da poter essere costruito senza costi eccessivi; ad aste e bilancieri quindi, con l'albero motore e le bielle ruotanti su bronzine.

Le prime applicazioni del motore due cilindri a V di 90° sono sulla Fiat 500, la macchina si trasforma in un piccolo bolide dalle caratteristiche decisamente sportive. Il motore nelle cilindrate 500cc e 650cc, si sistema perfettamente nella scocca della vettura Fiat, tutto è conformato in modo da utilizzare il cambio e gli altri organi della trasmissione. La versione più potente, munita di carburatore a doppio corpo, fornisce circa 34 CV, così che la 500 può superare agevolmente i 140 km/h; il prototipo viene sperimentato accuratamente, purtroppo manca l'indispensabile accordo con la Fiat per la produzione in serie e il programma viene abbandonato.

Tra il 1960 e il 1963 la Moto Guzzi ha l'incarico di realizzare un progetto del ministero della difesa, relativo a un veicolo speciale per le truppe alpine. Ideato dal generale Garbari e sviluppato dagli ingegneri Micucci, Soldavini e Carcano, il 3 x 3 – mulo meccanico- è un mezzo assolutamente nuovo e con caratteristiche eccezionali: tre ruote tutte motrici e le due posteriori a carreggiata variabile, in modo da poter transitare anche nelle mulattiere più strette. Viene applicato nuovamente il motore bicilindrico a V di 90°, con una cilindrata di 754cc e 20 CV a 4000 giri all'albero motore. Il tre ruote è capace di portare un carico di almeno 500 kg su ogni terreno e particolarmente in montagna; il veicolo è dotato anche di cingoli asportabili sulle ruote posteriori, il sistema permette l'appoggio al terreno con ogni pendenza e la praticabilità su neve. Il telaio è di foggia motocarristica, realizzato in tubi di grossa sezione ed elementi di lamiera; il 3 x 3 viene costruito in circa 400 esemplari più una preserie sperimentale di 20 unità.

Due anni dopo, un altro concorso ministeriale fornisce finalmente l'occasione di progettare una vera motocicletta con il grosso motore a V di Carcano; il propulsore trova la sua sistemazione definitiva. La polizia, che utilizza ancora in quel periodo il poderoso Moto Guzzi Falcone 500cc, richiede un nuovo mezzo all'altezza dei tempi e soprattutto in linea con le accresciute prestazioni velocistiche di gran parte

qualche anno prima da Giulio Cesare Carcano e sviluppato lentamente, in attesa di una utilizzazione pratica.

Dai primi anni sessanta la linea di evoluzione di questo motore non si è ancora interrotta, nei successivi quarantacinque anni continue modifiche permettono, ancora oggi, di motorizzare tutta la produzione Moto Guzzi in diverse cilindrata. La nozione fondamentale di Carlo Guzzi, nonostante i diversi cambi di proprietà, continua a manifestarsi nei suoi successori: credere in un progetto di motore principale da progredire costantemente e che resti il nucleo centrale della produzione.

I primi studi per la V7²⁷ – così viene denominata la prima versione di questo nuovo schema di motorizzazione con una prima cilindrata di 703cc – iniziano nel 1964 e l'anno successivo, i primi esemplari, vengono provati contemporaneamente dai collaudatori della Casa e della Polizia stradale.

Nel frattempo si cerca di far conoscere la nuova moto all'estero, trovando un notevole interessamento sia dei vari corpi militarizzati – ad esempio la Polizia californiana -, sia da parte della normale utenza.

La V7 civile viene esposta per la prima volta al moto-salone milanese del novembre del 1965; il motore viene potenziato in modo da ottenere 40 CV a 5800 giri. La velocità è di circa 170 km/h e tolte le varie attrezzature militari il peso è di 230 kg.

Nel 1966 la V7 entra in produzione, in principio per la Polizia e i mercati esteri; le vendite in Italia iniziano l'anno seguente, al prezzo di 725.000 lire.

dei veicoli ormai in circolazione. Si richiede una motocicletta robusta, capace di percorrere almeno 100.000 chilometri senza bisogno di grosse riparazioni, di facile manutenzione e di semplice struttura, in modo da ridurre al minimo gli eventuali tempi di sosta in officina. Nasce così la V7, una motocicletta che risponde perfettamente a tutte le richieste del concorso; l'evoluzione della V7, in cilindrata e modelli differenti, consente la quasi totalità della produzione di motori dalla metà degli anni sessanta fino ad oggi.

²⁷ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 118.

Lasciato immutato lo schema a V di 90° con carter in blocco unico in lega leggera, il motore viene ridisegnato completamente rispetto alle primitive versioni destinati alla Fiat 500 e al 3 x 3. Si adotta un solo albero a camme, posto al centro del V, la lubrificazione è con olio nel carter e pompa di mandata ad ingranaggi. I cilindri in lega leggera, sono dotati di una camicia cromata, uno dei primi tentativi del genere su motori di grossa cilindrata. Le valvole in testa sono inclinate di 70°; sono presenti due carburatori Dell'orto da 29 mm; l'accensione è a spinterogeno, con distribuzione a spazzola rotante. Del tutto nuovo è anche il complesso della trasmissione: la frizione a secco sul volano, di tipo automobilistico, è costituita da due dischi; il cambio, contenuto in scatola separata in alluminio, è a quattro rapporti. Per la trasmissione finale si fa ricorso a un albero con giunto omocinetico – denominato doppio giunto cardanico – con coppia conica finale; una conseguenza naturale, data la disposizione del motore ad albero longitudinale, ma nel contempo riduce di parecchio la manutenzione, eliminando la catena, sempre bisognosa di attente cure.

L'evoluzione temporale di questo motore, tramite aumento di cilindrata e prestazioni, ha permesso di produrre sia molti modelli di moto per utilizzo più utilitario come la prima V7 - 703,3cc, 35 CV, 250 Kg - ;

Inizia così l'era del secondo storico motore della Moto Guzzi, sfruttando questo schema e aumentandone nel tempo le prestazioni e la cilindrata l'azienda si inserisce definitivamente nella produzione di maxi moto specializzandosi nei modelli per le pubbliche amministrazioni e molte versioni per la normale utenza.

Le varie serie V7 - militare, civile e derivate -, California - da 850 a 1100, 850cc T - T3,T5 -, Le Mans - da 850cc a 1000cc - e SP 1000cc risultano tra i modelli più affermati della ditta e la sostengono fino alle soglie degli anni novanta; il modello California rappresenta ancora oggi una parte importante della produzione, prodotto in diverse versioni ha raggiunto una cilindrata di 1064cc e una potenza di circa 70 CV; il modello continua a essere considerato tra i leader della categoria delle custom turistiche.

Nel 1971 l'industriale Alessandro De Tomaso²⁸ rileva l'85% del pacchetto azionario della Benelli e nel 1973 si insedia a capo dello stabilimento Moto Guzzi.

La SEIMM, che giudica terminato il proprio compito di salvataggio della fabbrica, cede la gestione della fabbrica al noto imprenditore argentino.

Nei primi anni della nuova conduzione "De Tomaso" i risultati sono largamente positivi, l'unione di due aziende come la Benelli e la Moto Guzzi, è un buon punto di partenza. Si armonizza la produzione delle due fabbriche, che nel loro complesso costituiscono, all'epoca, una grande industria motociclistica.

La nuova gestione arricchisce la gamma dei prodotti in catalogo con nuove motociclette, i modelli 125cc Tuttoterreno, 250cc TS, 350cc e 400cc GTS e 254cc vengono costruiti con motori sportivi - due o quattro tempi, mono o pluricilindrici - per contrastare l'invasione di moto giapponesi alla fine degli anni settanta.

sia categorie di moto più sportive come la V7 Sport del 1971 - 748cc, 52 CV, 206 Kg - e la MGS-01 CORSA del 2005 - 1225cc, 128 CV, 192 KG -.

²⁸ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 125.

Alejandro De Tomaso nasce nel 1928 a Buenos Aires e si trasferisce in Italia nel 1955 dove intraprende l'attività di pilota e poi di costruttore di vetture sportive. Dotato di un cospicuo patrimonio personale e di indubbe capacità imprenditoriali, ha valorizzato piccole realtà del settore automobilistico modenese e torinese per poi inserirle nel circuito finanziario e commerciale delle grandi corporation statunitensi.

La piccola De Tomaso Automobili ha creato le condizioni per la presenza della Ford in Europa, sfruttandone successivamente diverse motorizzazioni per rielaborazioni di motori sportivi. Appena il successo inizia a delinearsi la società rileva la carrozzeria Ghia e la carrozzeria Vignale, trasformando la prima in un centro di studi avanzati per la Ford e la seconda in uno stabilimento per la produzione della Pantera. Nel 1972 la Ford acquista la maggioranza delle azioni della De Tomaso Inc.; è in questo periodo che Alejandro De Tomaso intuisce l'avvenire della motocicletta e il grande potenziale dell'industria italiana di questo settore.

Nonostante gli sforzi, questi modelli tecnologicamente avanzati rispetto ai tradizionali derivati della V7 non si impongono nella grande vendita, diventando in molti casi, una produzione marginale dell'azienda che privilegia i più longevi motori con schema a V. Nel 1977 la Moto Guzzi presenta i modelli V35 e V50²⁹, disegnati da Lino Tonti e ispirati alla linea dei motori a V di Carcano; questo nuovo schema è l'ultimo grande progetto di propulsore per uso stradale dell'azienda di Mandello, che motorizza ancora attualmente parte del parco moto delle pubbliche amministrazioni. Un traguardo sulla strada dell'evoluzione e dell'integrazione tecnica e stilistica, rappresentato dalla realizzazione dell'ormai tradizionale motore bicilindrico a V di 90° nella versione più piccola. Inizialmente le cilindrata, del nuovo motore, sono di 350cc e 500cc e successivamente di 650cc e 750cc, la cilindrata più grande è attualmente in produzione ad affiancare la motorizzazione maggiore dello stesso schema di propulsore precedentemente illustrato.

Nate con una linea ortodossa, la V35 e la V50 hanno poi dato origine a una notevole gamma di modelli. Come nel settore automobilistico, sono utilizzati gli stessi gruppi meccanici preesistenti già ampiamente collaudati e si diversifica la ciclistica e la carrozzeria a seconda dell'utilizzo; con indubbi vantaggi economici e di affidabilità.

Il ciclo di lavorazione viene poi suddiviso nei principali opifici del Gruppo: a Mandello sono costruiti i motori a V di maggior cilindrata, a Milano-Lambrate, nello stabilimento Innocenti – entrato anch'esso nel Gruppo – i motori a V di piccola cilindrata e a Pesaro – originaria sede della Benelli - avviene l'assemblaggio delle moto. A Modena – nella sede storica della Maserati – nascono uffici di progettazione e il nuovo centro di distribuzione ricambi.

Le lavorazioni base e il montaggio dei vari modelli sono razionalmente suddivisi fra i vari stabilimenti citati, senza badare sotto quale marchio sono poi vendute le motociclette costruite; rispondendo ai moderni concetti di conduzione industriale.

²⁹ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 423.

La V50 viene fornita a parecchi Enti pubblici, municipalità e alla Pubblica Sicurezza praticamente fin dal principio, ma si tratta di esemplari in tutto uguali a quelli normalmente in vendita, modificati con una sella monoposto, lampeggianti, sirene e altri accessori per questi impieghi.

Questo motore segue lo stesso schema del V7, cilindrata e ingombro del propulsore vengono ridotti in modo da ottenere un peso totale di 150 kg. L'accensione è elettronica, con avviamento elettrico; l'impianto frenante è di tipo integrale, un brevetto dell'azienda nato sul modello 850 T3 del 1975. L'ultima versione è attualmente montata sui modelli Brevia e Nevada - 744cc, 48 CV, 182 Kg, alimentati da iniezione elettronica e trasmissione finale cardanica.

Nel 1988 viene operata la fusione tra la F.lli Benelli e la SEIMM, dando vita alla G.B.M. S.p.A. – Guzzi Benelli Moto - ; seguono la cessione degli stabilimenti Benelli e la chiusura della Innocenti; la produzione delle Guzzi torna così nella sede originaria.

La discussa “era De Tommaso” termina negli anni novanta: l’industriale, minato improvvisamente nel fisico da una grave indisposizione, esce di scena lasciando una situazione economica del Gruppo D.T.I. – De Tommaso Insustries Inc. – alquanto precaria.

In questi anni il motore bicilindro a V, costruito nelle varie cilindrata e versioni, diventa l’unico propulsore prodotto dalla ditta che continua a sfruttarne le sue potenzialità applicandole a svariate categorie di moto. Risultano più affermate le serie per le pubbliche amministrazioni e le versioni turistiche, mentre l’eredità sportiva della serie Le Mans – 850cc e 1000cc – è raccolta dal modello Daytona 1000cc³⁰.

L’impegno diretto nelle competizioni della Moto Guzzi non è andato oltre gli anni settanta, ma anche in seguito non sono mai mancati piloti e preparatori privati che, un po’ in tutto il mondo, hanno saputo cogliere successi con le grosse bicilindriche di Mandello.

Dal 1993 al 1999, la Moto Guzzi, attraversa diverse crisi finanziarie con continui cambi di gestione e aumenti di capitale; all’inizio del 1996, anno che celebra 75 anni di attività, la G.B.M cambia nuovamente ragione sociale e si torna alla dizione Moto Guzzi S.p.A., con capitale aumentato da due a cinque miliardi di lire da parte della D.T.I. di New York.

Nell’agosto del 1996, con il definitivo ritiro di De Tommaso, la D.T.I. prende il nome di T.R.G.I. – Trident Rowan Group – che sotto la direzione di Howard Chase, come prima mossa acquisisce la T.I.M. – Temporary Integrated Management -, una società specializzata nel risanamento di aziende in difficoltà.

Dal 1998 iniziano le trattative di cessione con altre aziende del ramo: prima con la Piaggio – a sua volta rilevata precedentemente da altre società investitrici – e poi, nel

³⁰ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 128.

Nel 1990 la Moto Guzzi presenta un modello sportivo ispirandosi a una rielaborazione dell’americano John Wittner; il motore di 992cc – quattro valvole per cilindro - esprime una potenza di 92 CV a 7400 giri. Con lo stesso motore nasce nel 1998 una naked denominata V10 Centauro.

Sempre negli anni novanta, nascono i modelli 1100cc Sport e V11, queste nuove versioni mantengono la ciclistica di impronta sportiva – come il nuovo cambio e la nuova e alleggerita trasmissione finale cardanica - ma si torna al più tradizionale motore a due valvole, con distribuzione a catena.

1999, con la K.T.M. – azienda austriaca specializzata in moto da fuoristrada - ; tutto si risolve con un nulla di fatto.

All'inizio del 2000 si concretizza l'offerta di acquisto di Ivano Beggio – ideatore e proprietario della nota marca di moto Aprilia S.p.A.- che pone le basi per un nuovo polo motociclistico italiano.

L'impegno finanziario del nuovo proprietario e investimenti al di fuori del settore, conducono il neonato gruppo Aprilia, Moto Guzzi, Laverda, vicino al fallimento.

Nel 2004, l'ormai consolidato Gruppo Piaggio - sotto la presidenza di Roberto Colaninno – rileva i due stabilimenti e forma il nuovo Gruppo Piaggio-Aprilia; l'azienda di Mandello viene pertanto inclusa nella nuova società con la mansione di progettare e produrre moto di media e grossa cilindrata.

La Moto Guzzi, sfruttando gli ultimi progetti voluti e finanziati dal precedente proprietario Ivano Beggio, produce attualmente un'evoluzione del longevo motore bicilindrico a V di 90° nelle cilindrata 744cc e 1064cc; questi modelli, completamente aggiornati, equipaggiano la fortunata serie Brevia.

Nel 2005, la commercializzazione di un modello dalle linee decise e innovative come la Griso 1064cc e la presentazione di una moto granturismo carenata Norge 1133cc – create sulla stessa base motoristica della Brevia 1064cc – confermano la tendenza a una scelta imprenditoriale immutata negli ultimi quarant'anni.

2.4 Analisi della produzione.

Il fenomeno motociclistico mondiale non ha mai raggiunto livelli di sviluppo pari al settore automobilistico. Per avere un'idea indicativa di quali numeri vengono analizzati confrontiamo il numero di motocicli circolante in Italia dal 1905 al 1980³¹:

Anno	Quantità motocicli in circolazione	Anno	Quantità motocicli in circolazione
1905	3.681	1943	-
1906	3.767	1944	-
1907	4.431	1945	-
1908	5.063	1946	106.095
1908	5.695	1947	139.326
1910	7.513	1948	159.449
1911	9.353	1949	465.576
1912	12.870	1950	693.120
1913	17.155	1951 (1)	1.034.378
1914	18.705	1952 (1)	1.392.181
1915	19.257	1953 (1)	1.817.698
1916	16.653	1954 (1)	2.240.013
1917	14.563	1955	2.618.380
1918	4.501	1956	2.749.959
1919	19.023	1957	3.170.565
1920	27.825	1958	3.370.864
1921	30.353	1959	3.627.727
1922	35.751	1960	3.888.766
1923	39.915	1961	4.071.243
1924	43.408	1962	4.283.025

³¹ Cfr. Archivio privato Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario (LC), *Moto Guzzi, Relazione sulla società*, rielaborazione dati sui motoveicoli che hanno pagato la tassa di circolazione, cit., *Italia Motociclistica, Storia della Motocicletta, Motociclette di Lombardia*, ISTAT e Annuari statistici.

(1) Dalle cifre degli anni 1951, 1952, 1953, 1954, sono esclusi i dati delle immatricolazioni dei motocicli fino a 125cc.

1925	62.801	1963	4.460.724
1926	64.306	1964	4.296.491
1927	63.329	1965	4.416.400
1928	69.732	1966	3.633.418
1929	70.908	1967	3.644.617
1930	71.652	1968	3.663.036
1931	72.048	1969	3.619.168
1932	73.510	1970	3.703.107
1933	93.466	1971	3.912.235
1934	124.119	1972	4.081.572
1935	139.246	1973	4.593.261
1936	128.297	1974	4.688.080
1937	149.145	1975	4.548.769
1938	150.964	1976	4.700.001
1939	162.450	1977	4.303.723
1940	140.756	1978	4.414.256
1941	30.958	1979	4.577.735
1942	33.772	1980	4.551.877

Tra il 1902 e il 1905 cominciano a vedersi per le strade i primi modelli italiani della Piretti & Stucchi e della Bianchi; in quegli anni molte officine dotate di un minimo di attrezzature tentano l'esperienza della moto.

Nel 1934 si superano per la prima volta le 100.000 unità, mentre nel 1951 il numero sale sopra il milione. Il 1980 presenta circa 4.500.000 di motociclette in circolazione; dato che, per quanto oggi sia aumentato, non supera i 7.000.000 di mezzi.

Confrontando il mercato italiano con i mercati esteri si può constatare come la storia della circolazione mondiale di motociclette difficilmente abbia superato queste proporzioni. La Spagna, attualmente, è il paese con l'indice di circolazione di moto più alto; la quasi totalità delle moto circolanti viene importata dall'estero.

Il frazionamento della produzione in modelli e cilindrata è decisamente articolato, tutte le maggiori case costruttrici presentano un indice temporale di variazione della

produzione relativamente rapido. Diventa così complesso e laborioso indicare il numero esatto di moto prodotte, le stime vengono spesso confrontate con l'immatricolato.

Nella seguente tabella consideriamo in che percentuale la Moto Guzzi ha inciso nelle nuove immatricolazioni di motocicli dal 1952 al 1965³²:

Anno	Estere	Nazionali	Totale	Moto Guzzi	
	Quantità	Quantità	Quantità	Quantità	% sul totale
1952 (1)	2.167	34.233	36.400	10.697	29,39
1953 (1)	2.316	57.596	59.912	10.675	17,82
1954 (1)	2.426	64.844	67.270	6.556	9,75
1955	5.533	310.842	316.375	33.767	10,67
1956	2.907	266.623	269.530	34.637	12,75
1957	1.859	249.293	251.152	29.972	11,93
1958	1.259	270.216	271.472	30.713	11,31
1959 (2)	790	273.126	273.916	n.d.	n.d.
1960	549	306.625	307.174	27.742	9,03
1961	411	282.288	282.699	24.500	8,67
1962	282	254.829	255.111	19.266	7,55
1963	301	238.086	238.387	19.666	8,25
1964	220	183.909	184.129	14.462	7,85
1965	169	125.879	126.048	9.112	7,23
1965	169	125.879	126.048	9.112	7,23

Tra i primi anni cinquanta e la fine degli anni sessanta si può constatare una grande espansione del settore italiano motociclistico; dopo la fine della guerra, in molte parti d'Europa, la maggior parte della produzione di motociclette si orienta nei mezzi di trasporto economici.

³² Cfr. Archivio privato Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario (LC), *Moto Guzzi, Relazione sulla società*, rielaborazione dati ISTAT e Moto Guzzi S.p.A.

(1) Dalle cifre degli anni 1951, 1952, 1953, 1954, sono esclusi i dati delle immatricolazioni di motocicli fino a 125cc.

(2) Non essendo disponibili per l'anno 1959 i dettagli delle immatricolazioni della Moto Guzzi, non è stato di conseguenza possibile calcolare la percentuale sul totale delle immatricolazioni in Italia.

Ovviamente, i dati riguardanti la produzione di moto risultano sempre maggiori rispetto all' immatricolato; nella seguente tabella esaminiamo in che percentuale la Moto Guzzi ha inciso sulla produzione nazionale di motocicli dal 1952 al 1965³³:

Anno	(1) Produzione nazionale motocicli	(2) Produzione Moto Guzzi	% Moto Guzzi sulla produzione nazionale
1952	300.000	29.539	9,85
1953	373.500	34.462	9,23
1954	395.000	39.462	9,23
1955	415.000	42.435	10,22
1956	415.000	42.873	10,33
1957	405.000	38.942	9,62
1958	429.000	39.900	9,30
1959	451.000	34.805	7,72
1960	492.000	37.470	7,62
1961	476.700	29.005	6,08
1962	408.800	24.900	6,09
1963	383.400	33.499	8,74
1964 (3)	313.500	38.745	12,36
1965 (3)	258.750	23.678	9,15

Comparando le due tabelle appena illustrate e calcolando la media percentuale di incisione della Moto Guzzi tra l'immatricolato e la produzione³⁴ risulta che nel periodo preso in esame – dal 1952 al 1965 – l'azienda di Mandello ha immesso nel parco circolante moto Italia circa il 10% della produzione nazionale. Dato che nei periodi

³³ Cfr. Archivio privato Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario (LC), *Moto Guzzi, Relazione sulla società*, rielaborazione dati A.N.C.M.A. e Moto Guzzi S.p.A.

(1) Esclusi i ciclomotori.

(2) Nei dati della produzione della Moto Guzzi è compresa la produzione di motocarri.

(3) Limitatamente agli anni 1964 e 1965 alle cifre della produzione Moto Guzzi si devono aggiungere rispettivamente 885 e 992 motocoltivatori, ottenendo i valori di 39.630 e di 24.570.

³⁴ Per l'immatricolato 1959, non essendo disponibile, è stata calcolata la percentuale più bassa di 7,23.

precedenti risulta quasi sempre più alto: l'introduzione nel mercato di centinaia di piccole marche riduce le proporzioni di vendita dell'azienda.

Un altro argomento significativo sono le esportazioni e le importazioni di motociclette; nella seguente tabella presentiamo in che quantità si sono espresse, nel vasto mercato italiano, negli anni più rilevanti tra il 1950 e il 1978³⁵:

Anno	Esportazioni italiane			Importazioni italiane		
	Quantità motocicli	Quantità ciclomotori	Totali	Quantità motocicli	Quantità ciclomotori	Totali
1950	17.507	-	17.507	130	-	130
1956	78.130	22.256	100.386	844	698	1.542
1960	156.397	24.726	181.123	332	265	597
1966	181.783	60.979	242.762	173	14.589	14.762
1971	159.500	210.250	369.750	12.422	32.147	44.569
1974	198.552	286.164	484.716	27.590	48.867	76.457
1978	141.720	234.193	375.913	25.696	21.741	47.437

In questo periodo si raggiunge un numero elevato di esportazioni mentre le importazioni, anche se in aumento, non riescono a imporsi nel concorrenziale mercato italiano. Nel 1964, la sola Moto Guzzi oltrepassa agevolmente il 50% delle esportazioni nazionali; l'anno successivo, l'azienda si impone ulteriormente sulle altre Case italiane conquistando un altro 20% di vendita nel mercato estero.

Entro la fine degli anni ottanta si inverte la tendenza, un costante e rapido aumento dell'importazione, in particolare di moto giapponesi, cambia definitivamente volto al mercato italiano. Nello stesso periodo il mercato motociclistico mondiale viene invaso, finora in modo irreversibile, dal fenomeno nipponico.

La lunga produzione della Moto Guzzi, nel periodo che intercorre tra gli anni venti e la metà degli anni sessanta, ha permesso di solidificare l'azienda nel suo territorio senza stravolgerne le condizioni iniziali.

³⁵ Cfr. Archivio privato Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario (LC), *Moto Guzzi, Relazione sulla società*, rielaborazione dati A.N.C.M.A. e Moto Guzzi S.p.A.

Nella seguente tabella confrontiamo la popolazione residente a Mandello del Lario – Lecco - con il numero medio annuo dei dipendenti della ditta rispetto alla sua produzione tra il 1921 e 1961³⁶:

Anno	(1) Numero di residenti a Mandello del Lario (LC)	(2) Numero medio dei dipendenti della Moto Guzzi	(2) Numero di moto prodotte dalla Moto Guzzi
1921	3.992	29	17
1931	4.651	405	2.391
1941	-	934	4.201
1951	6.610	1.571	31.779
1961	8.202	1.433	29.005

Si può affermare che, pur aumentando, il numero dei dipendenti non ha mai raggiunto livelli così elevati da mutare il caratteristico territorio del lago di Como; anche in anni di grande produzione come il biennio 1955-56, dove le moto costruite superano le 40.000 unità, il numero dei dipendenti è di poco inferiore a 1600 presenze.

Successivamente, questo numero, diminuisce e si stabilizza al di sotto delle mille presenze tra operai ed impiegati. Lo stabilimento, nonostante diverse pressioni manageriali nei più recenti anni novanta, non ha mai cambiato il suo luogo d'origine.

L'organizzazione di vendita mondiale per immettere sul mercato i mezzi prodotti si riconduce ai concessionari ufficiali scelti dall'azienda; la loro figura risulta determinante per la vendita, la garanzia e la successiva manutenzione.

³⁶ Cfr. Archivio privato Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario (LC), *Moto Guzzi, Relazione sulla società*.

(1) ISTAT, Annuari statistici 1861-1991.

(2) Archivio privato Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario (LC), *Moto Guzzi, Relazione sulla società*, 1962.

Nella seguente tabella presentiamo in sintesi la struttura internazionale di vendita della Moto Guzzi al 31 dicembre 1962³⁷:

Concessionarie in Italia		188
Italia Settentrionale	105	
Italia Centrale	46	
Italia Meridionale	22	
Italia Insulare	15	
Ausiliari di vendita ed Officine autorizzate		2.377
Italia Settentrionale	1.317	
Italia Centrale	602	
Italia Meridionale	296	
Italia Insulare	162	
Concessionari all'estero		40
Europa	14	
Asia	9	
Africa	11	
America Centrale	2	
America del Sud	3	
Australia	1	

L'altro importante ramo storico di vendita per la Moto Guzzi sono le forniture alle Forze Armate e successivamente a molti altri corpi delle Pubbliche Amministrazioni.

³⁷ Cfr Archivio privato Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario (LC), *Moto Guzzi, Relazione sulla società*, 1963.

Analizziamo copia di un documento originale delle forniture alle Forze Armate ed altri Enti statali del 1962³⁸:

Ente	Forniture già acquisite				
		Tipi			
	“65”	Airone Tur.	Falcone	Superalce	Ercole
Ministero dell’interno	-	-	50	-	-
Ministero Difesa-Esercito	-	282	-	330	-
Ministero Difesa-Marina	1*	-	-	-	3
*moto già fornita;				Totale moto: 666	

L’azienda, oltre a rifornire le moto a vari ministeri, si orienta anche verso altri Enti Pubblici; nella seguente tabella viene indicato l’ammontare in lire delle forniture, di moto e di ricambi, ai vari Ministeri ed Enti per l’anno 1962³⁹:

Enti	Valore delle moto	Valore dei ricambi
Ministero Difesa – Esercito	39.300.000	96.324.924
Ministero Difesa – Marina	4.218.050	-
Ministero degli interni	156.542.755	29.750.585
Ministero dell’Agricoltura	43.915.300	-
Ministero di Grazia e Giust.	501.100	-
Ministero del Tesoro	2.175.900	-
Cassa per il mezzogiorno	3.372.180	-
A.N.A.S.	21.895.000	-
Amministrazioni ed E.S.	-	355.858
I.N.G.I.C:	4.941.250	-
Totale	276.861.935	126.431.367

³⁸ Cfr .Archivio privato della Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario (LC) *Documento dattiloscritto*, 23 Ottobre 1962.

³⁹ Cfr .Archivio privato Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario (LC) *Moto Guzzi, Relazione sulla società*, 1963.

Nello stesso anno il fatturato complessivo dell'azienda risulta così suddiviso⁴⁰:

Fatturato in lire per moto e ricambi del 1962		
Importo moto	Importo ricambi	Importo totale
6.052.682.910	951.884.021	7.004.566.931

Si può notare, analizzando il fatturato, una produzione di ricambi rilevante; questo settore, fin dal principio, aumenta in proporzione alle Guzzi in circolazione.

Alla fine del 1965 il totale cumulativo delle moto prodotte ammonta a quasi 700.000 unità, un enorme parco circolante che fa aumentare costantemente la domanda di ricambi indipendentemente dalle successive vendite di nuovi modelli.

Le grandi analogie strutturali tra i vari tipi di motori costruiti dalla Moto Guzzi nelle due principali famiglie con cilindrata di 500cc e 250cc hanno suggerito alla fabbrica di numerare progressivamente i telai e i motori delle motociclette con due sole doppie sequenze di numeri, entro le quali ricadono tutti i modelli di queste cilindrata costruiti dalle origini fino al 1954. Una terza doppia sequenza è stata usata per i veicoli commerciali a tre ruote dello stesso periodo.

La mescolanza di diversi modelli all'interno di una sola progressione numerica rende impossibile identificare, in modo immediato, tipo e data di costruzione di un determinato esemplare; secondo il criterio abitualmente utilizzato dalle fabbriche di automobili.

L'identificazione della data di costruzione di un determinato esemplare è dunque possibile solo scorrendo i fogli matricolari dei registri di fabbrica.

Il collezionista può dunque rivolgersi all'azienda ogni volta che vuole identificare e datare in modo inequivocabile un proprio veicolo. A partire dal 1954 ogni modello ha invece una propria sequenza di matricole di identificazione.

Nel periodo di maggiore espansione e produzione dell'azienda vengono creati dei modelli ancora attualmente reperibili sul mercato; il costo d'acquisto, quasi mai proibitivo, varia in relazione al numero di moto prodotte.

⁴⁰ Cfr. Archivio privato Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario (LC), *Moto Guzzi, Relazione sulla società*, 1963.

Nell'importo delle moto dell'anno 1962 sono comprese: le vendite per esportazioni di moto: lire 229.728.737 e le vendite moto ad Enti Pubblici e Militari: lire:276.861.935.

Nella seguente tabella presentiamo i modelli che sono stati prodotti dalla Moto Guzzi tra il 1940 al 1965⁴¹:

Modelli	Primo anno di produzione	Ultimo anno di produzione	Totale numero modelli prodotti
Alce – Superalce 500cc	1940	1958	13.636
(1)G.T.S.-G.T.V.-G.T.W.500cc	1940	1949	5.600
(2) Airone 250cc – P.E.L.	1940	1961	27.145
Moto tipi vari	1940	1952	2.735
(3)Motocarri ER –Ercole 500cc	1940	1965	32.874
Motocarri vari	1940	1963	7.336
Guzzino – Cardellino 65cc	1946	1963	214.497
(4) Falcone 500cc	1950	1965	7.610
Galletto 160cc – 175cc	1950	1965	71.055
Zigolo 98cc – 110cc	1953	1965	129.771
Lodola 175cc – 235cc	1956	1965	26.757
Motocarro Ercolino 192cc	1956	1965	26.745
Stornello 125cc	1960	1965	32.370
Motozappe	1961	1965	10.103
Dingo 50cc	1963	1965	25.450
Motocoltivatori	1964	1965	1.777
Dingo Tre marce 50cc	1964	1965	1.166

⁴¹ Cfr Archivio privato Moto Guzzi S.p.A., Mandello del Lario (LC), *Moto Guzzi, analisi della produzione*, 1966.

- (1) Produzione interrotta negli anni 1943-1944.
- (2) Produzione interrotta negli anni 1959-1960.
- (3) Produzione interrotta negli anni 1943-1944.
- (4) Produzione interrotta nel 1964.

2.5 Le competizioni.

Il sistema classico per propagandare una motocicletta, che resta sempre un veicolo sportivo, sono le competizioni.

Fin dalle origini, le case costruttrici sfruttano differenti gare per mostrare le qualità della propria moto. L'immaginario collettivo dei motociclisti nasce nei primi anni del novecento e resta attualmente quasi immutato: la moto - che sotto sollecitazione - dimostra garanzie di robustezza e affidabilità, può diventare anche la moto di una persona comune per l'utilizzo stradale.

I miglioramenti apportati alle moto da competizione vengono spesso applicati alle moto di serie, quasi sempre viene ridotta la potenza e cambiano i materiali di molti componenti.

Il marchio, se vincente, può affermarsi in breve tempo e costruire diverse categorie di moto; la casa produttrice di motociclette investe nei successi sportivi per poter produrre più due ruote motorizzate possibili nei differenti modelli, in un mercato competitivo e ridotto.

Contemporaneamente, un vasto numero di spettatori si interessa al nuovo sport che unisce le doti della moto a quelle del pilota; la figura del corridore di moto si dimostra immediatamente indispensabile per l'affermazione di un marchio, Mario Colombo descrive la figura della lunga carriera di Omobono Tenni⁴²:

Forse nessun altro pilota seppe esaltare le folle come Omobono Tenni. In un'epoca in cui i mass media erano ai primi passi, la televisione era ancora sconosciuta, e la stampa snobbava il motociclismo - ritenuto sport per pochi esaltati -; quando la notorietà doveva essere conquistata ancora con i fatti e non con la moda, non vi era chi non conoscesse Tenni, almeno per sentito dire. Il suo coraggio in corsa, il suo ardimento spinto fino alla spericolatezza, la facilità e, diremmo, la normalità con cui sembrava sfidasse le leggi dell'equilibrio a ogni curva, il modo di stare in sella con uno stile personalissimo che lo portava ad essere tutt'uno con la moto, le sue folli acrobazie, mandavano in estasi le migliaia di persone che accorrevano ai bordi delle piste e delle strade, certi di assistere a uno spettacolo entusiasmante e unico.

⁴² Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, p. 36

Omobono Tenni, anticonformista e coraggioso, è uno dei piloti più conosciuti dagli anni venti fino alla fine degli anni quaranta. Valtellinese di Tirano, si trasferisce giovanissimo a Treviso e intraprende una lunga carriera di corse in diverse specialità.

Gli innumerevoli incidenti occorsigli, dai quali usciva sempre più indomabile, gli avevano creato quasi una aureola di immortalità che alimentava sempre più il suo mito. Quando finiva malconco all'ospedale sapeva sopportare stoicamente ogni dolore pensando solo al ritorno alle corse.

...Ebbe una carriera lunghissima, 24 anni di attività, e dopo così tanto tempo il momento della partenza lo entusiasmava ancora come ai primi giorni. L'esperienza aveva affinato in lui il senso del rischio, ma non per questo cercava di evitarlo, anzi lo andava a cercare, vi giocava come il torero nell'arena, quasi la sua rossa Guzzi – la moto della sua maturità sportiva e dei suoi più famosi successi – fosse la mantilla della spada⁴³.

Nel 1948 a Berna, durante le prove per il Gran Premio che vede disputare gare di auto e di motociclette Tenni perde la vita nel circuito; le prove si svolgono sotto una pioggia continua e violenta. Il pilota si avvia in pista tra i primi, per qualche giro di ispezione e nessuno lo vede cadere, nessuno assiste al suo ultimo incidente, forse lo tradisce l'asfalto bagnato. La sua figura può rappresentare l'originaria categoria dei piloti, che, nei primi anni venti, si adattano alla guida di qualsiasi mezzo meccanico, specializzandosi poi in un determinato settore.

La sicurezza dei circuiti per i piloti, fino agli anni settanta del novecento, non viene considerata come condizione essenziale per poter svolgere una gara; le prime corse hanno origine in Inghilterra e in America con lo speedway⁴⁴.

Le competizioni su strade pubbliche sono da sempre vietate in Gran Bretagna, quando gli appassionati inglesi decidono di organizzare una corsa su strada, scelgono di trasferirsi all'isola di Man; le gare del Tourist Trophy⁴⁵ iniziano nel 1907 e tuttora sono le più famose del mondo. Gli ostacoli tipici di un circuito stradale rendono la corsa molto pericolosa e, nel 1977, il T.T. ha perso il valore di prova del Campionato

⁴³ M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, cit., p. 37, p. 38.

⁴⁴ Cfr. H. Wilson, *Il libro completo della moto*, p. 158, p.159.

Questo veloce e spettacolare sport, che ha avuto origine in America nel 1902, è stato perfezionato in Australia ed è arrivato in Europa alla fine degli anni venti. Le moto da speedway non hanno freni e i piloti devono rallentare in curva facendo scivolare la moto in derapata. Le gare si corrono in senso antiorario su piste ovali di terra battuta o piste di ghiaccio. Alle moto per corse su ghiaccio, molto popolari nei Paesi a clima freddo, vengono applicati centinaia di chiodi d'acciaio sui pneumatici che permettono al pilota incredibili angoli di curvatura.

⁴⁵ Cfr. H. Wilson, *Il libro completo della moto*, p. 152.

Il percorso, detto Mountain Course – percorso della montagna – perché attraversa la zona montuosa dell'isola, è lungo 60,7 Km e ha ben 264 curve. Questo tracciato viene percorso per la prima volta nel 1911, quando Oliver Godfrey, su una Indian vince la gara senior a una media di 76,65 Km/h. Attualmente, nel mese di giugno, si chiude il traffico nella zona del circuito e la corsa si svolge ancora sullo stesso percorso; l'odierna media sfiora i 200 km/h.

Mondiale, pur restando sempre un'ambita gara internazionale e una grande festa popolare.

Contrariamente a quanto avviene nel Regno Unito, nel resto d'Europa le prime gare si svolgono in strada; l'Italia è tra le prime nazioni a organizzare questi eventi sotto forma di corse in cui per vincere si deve coprire una distanza predefinita in minor tempo possibile⁴⁶. Il raid Nord-Sud del 1921 costituisce il trampolino di lancio della neonata Moto Guzzi, che vi iscrive le prime, e uniche, due motociclette costruite.

Il Gran Premio di Francia viene disputato per la prima volta nel 1913, ma il nome "Gran Premio" viene dato, in seguito, a ogni gara internazionale di prestigio.

Nel 1922, a Monza, viene inaugurato uno circuito dove, ancora oggi, è possibile raggiungere delle velocità elevatissime.

Il Campionato Mondiale, articolato su una serie di Gran Premi e, inizialmente, in numero più elevato di classi di cilindrata – 50cc, 80cc, 125cc, 250cc, 350cc, 500cc -, viene organizzato dal 1949; il Gran Premio di Argentina, nel 1961, risulta come la prima gara del Campionato tenutasi fuori dall'Europa.

Ai primi successi britannici seguono i trionfi delle moto italiane; alla fine degli anni settanta, con l'avvento dei motori due tempi nelle varie cilindrato, le moto giapponesi incominciano a imporsi anche nella classe regina 500cc.

I Gran Premi sono cambiati radicalmente nel corso degli anni, i circuiti sono diventati più sicuri di prima pur mantenendo un elevato grado di pericolosità.

Recentemente, come risultato dell'irrefrenabile aumento dei costi per la partecipazione alle gare, i team hanno sempre maggiore bisogno di sponsor e le classi si sono ridotte alla 125cc, la 250cc e la GP1 – la 500cc diventa 1000cc con il ritorno dei motori a quattro tempi -.

La grande popolarità acquisita da questo sport ha fatto nascere corse di velocità alternative al Motomondiale⁴⁷ come la Superbike⁴⁸.

⁴⁶ Cfr. H. Wilson, *Il libro completo della moto*, p. 150.

Le gare di durata – endurance – sono tra le prime forme di competizione, esse sottopongono a un severo test le moto ed i piloti. Attualmente nelle due ruote esiste un campionato mondiale endurance che si svolge a tempo, in più piste; per vincere, si deve coprire la maggiore distanza possibile entro il tempo limite assegnato. L'affidabilità della moto è importante quanto la sua velocità; la possibilità di vittoria è anche determinata dalle soste ai box: il rifornimento di carburante, il cambio di pneumatici ed eventuali imprevisti possono variare il risultato per pochi secondi. Due o anche tre piloti si danno il cambio alla guida della moto, si corre anche per 24 ore; tra le gare di durata più famose ricordiamo la 24 ore di Le Mans, Bol d'Or, che si svolge in Francia dal 1922 e la 8 ore di Suzuka.

⁴⁷ Denominazione attuale dello storico e più importante Campionato del mondo di velocità.

Nella ricerca costante di maggiori potenze e velocità le moto subiscono una continua evoluzione: una moto competitiva per una stagione può risultare facilmente surclassata in quella successiva.

Nel campo di gare su percorsi non asfaltati le discipline più affermate sono il motocross⁴⁹ e il trial⁵⁰; alla fine degli anni settanta nascono i rally internazionali nel deserto come la Parigi-Dakar⁵¹. Le ultime evoluzioni con questo tipo di moto hanno portato allo sviluppo di due discipline completamente nuove: il campionato di Motard, effettuato su percorsi in parte asfaltati e in parte sterrati e le incredibili gare di free-style – esibizione in volo con moto da cross – dove i piloti sono già in grado di ruotare in aria di 360°. I veicoli da record e i dragster⁵² chiudono un quadro ricco di altrettante gare minori che si effettuano nei posti più improbabili con motociclette sempre meglio adattate alle circostanze più estreme.

Le Guzzi debuttano nelle corse partecipando alla Milano-Napoli del 1921 con due moto affidate a Cavedini e Finzi. Un mese dopo, il fratello di Aldo Finzi, Gino, porta per la prima volta alla vittoria la giovane marca di Mandello alla famosa Targa Florio. Questa fu la prima di una splendida serie di vittorie che si ingigantisce negli anni

⁴⁸ Cfr. H. Wilson, *Il libro completo della moto*, p. 148.

Le gare di velocità delle superbike nascono negli Stati Uniti e, in seguito, si sono diffuse in tutto il mondo. Dal 1988 si disputa il Campionato Mondiale Superbike, riservato a moto che, esteticamente e tecnicamente, devono essere derivate da un modello prodotto almeno in cento esemplari. Questa scelta, oltre a permettere di contenere i costi, accresce l'interesse del pubblico che apprezza delle moto in tutto simili alla produzione. La Ducati è da sempre tra le dominatrici di questa categoria. Nel 2004 è stato cambiato il regolamento iniziale per cui le 4 cilindri possono arrivare a 750cc, mentre le 2 cilindri fino a 1000cc; la nuova regola prevede la parità di 1000cc per tutti i tipi di motore.

⁴⁹ Cfr. H. Wilson, *Il libro completo della moto*, p. 154.

Negli anni venti nasce in Inghilterra lo scrambling, considerato l'odierno antenato del Motocross. Nel 1957 si svolge il primo Campionato Mondiale; questo sport è molto popolare in America, alcune gare si corrono su piste artificiali, ricavate negli stadi e illuminate da potenti riflettori.

⁵⁰ Cfr. H. Wilson, *Il libro completo della moto*, p. 156.

Il trial è una delle più antiche forme di competizione motociclistica, in origine si tratta di un severo test riservato alle moto di serie. La Sei Giorni Scozzese, che si corre dal 1910, richiama ogni anno centinaia di partecipanti, dagli amatori ai campioni affermati; Seppure popolare, questa gara non è valida per il Titolo Mondiale.

⁵¹ Cfr. H. Wilson, *Il libro completo della moto*, p. 160.

La Parigi-Dakar, si effettua la prima volta nel 1979, l'ideatore è il francese Thierry Sabine. La gara si svolge su un estenuante percorso di circa 15.000 chilometri, sola una ridotta percentuale di piloti riesce ad arrivare al traguardo. Le tappe giornaliere possono essere lunghe dai 400 ai 1200 chilometri. La corsa, che per la maggior parte si disputa nel deserto, dura circa tre settimane. Attualmente esistono diverse competizioni simili, ma la Parigi-Dakar rimane la più lunga e la più dura di tutte.

⁵² Cfr. H. Wilson, *Il libro completo della moto*, p. 164.

Nelle gare di dragster due piloti si sfidano su un rettilineo di un quarto di miglio – 402 m -, questi meeting si articolano su una serie di batterie a eliminazione, dalle quali emerge il vincitore. Esiste anche una versione europea chiamata sprinting, in cui un solo pilota corre contro il tempo.

successivi in un crescendo continuo: due nel 1922, quattro nel 1923, ventuno nel 1924, trentadue nel 1925, quarantadue nel 1926, sessantadue nel 1927.

La prima vittoria al Tourist Trophy arriva nel 1935, la Moto Guzzi ingaggia l'esperto pilota inglese Stanley Woods; la gara consacra definitivamente il marchio in campo internazionale e permette all'azienda di esportare le sue moto in numeri significativi.

Nell'arco di tempo che intercorre tra il 1923 e 1957 la casa di Mandello crea almeno venti moto da competizione rilevanti e molti prototipi; è il periodo più prolifico per l'azienda, in questo difficile e costoso campo.

Queste moto, quasi tutte vincenti, rappresentano anch'esse il settore motociclistico mondiale; attraverso le scelte tecniche e le applicazioni di differenti motorizzazioni è possibile ripercorre le tappe fondamentali dell'evoluzione della motocicletta.

Con il passare degli anni, le soluzioni tecniche decise dalla Moto Guzzi rispecchiano in parte la tendenza generale del periodo; le innovazioni, vengono applicate da tutte le case costruttrici in modo simile.

La seguente tabella elenca le moto da competizione costruite dalla Moto Guzzi tra il 1923 e 1957 con le diverse motorizzazioni e cilindrata⁵³:

ANNI DI COSTRUZIONE	MODELLI	CILINDRATA	TIPO DI MOTORE
1923 - 1934	C2V,2VT,GT2VT	500	1 CILINDRO
1924 - 1933	C4V,4VTT,4VSS	500	1 CILINDRO
1926 - 1940	250cc	250	1 CILINDRO
1930	Quattro cilindri	500	4 CILINDRI
1933 - 1951	Bicilindrica	500	2 CILINDRI
1938 - 1940	Condor	500	1 CILINDRO
1939 - 1949	Albatros	250	1 CILINDRO
1940	Tre cilindri	500	3 CILINDRI
1946 - 1951	Dondolino	500	1 CILINDRO
1946 - 1951	Gambalunga	500	1 CILINDRO
1947 - 1948	Due cilindri	250	2 CILINDRI
1949 - 1952	Gambalunghino	250	1 CILINDRO
1952 - 1954	Quattro cilindri	500	4 CILINDRI
1953- 1955	Bialbero	250	1 CILINDRO
1953 - 1957	350cc	350	1 CILINDRO
1953 - 1957	500cc	500	1 CILINDRO
1955 - 1957	Otto cilindri	500	8 CILINDRI

Si può notare come sia altalenante la scelta del numero dei cilindri; in base al diverso utilizzo, si può decidere di ottenere motori con peso e prestazioni differenti. Il giusto compromesso è sempre difficile da individuare.

In quegli anni, la prevalenza del motore monocilindrico, indica una scelta di costi più contenuti, affidabilità e una maggiore maneggevolezza della moto nei circuiti più impegnativi.

⁵³ Cfr. M. Colombo, *Moto Guzzi, 80 anni di storia*, da p. 343 a p. 389.

La Moto Guzzi ha gareggiato in diverse specialità fin dall'esordio, confermando la bontà dei suoi progetti a livello internazionale. Riassumiamo nelle seguenti due tabelle i tanti successi conquistati nel periodo di attività che va dal 1921 al 1964⁵⁴:

GARE DI VELOCITA' (1921- 1957)	NUMERO
Vittorie su circuiti diversi	3.329
Campionati nazionali conquistati	50
Campionati esteri conquistati	55
Campionati mondiali di velocità vinti	14
Vittorie al Tourist Trophy inglese	11
Primati mondiali di velocità	22

GARE DI REGOLARITA' (1960 – 1964)	NUMERO
Vittorie su circuiti diversi	94
Campionati nazionali conquistati	5
Trofeo d'Europa	1
“Vaso d'argento” Sei Giorni Internazionale	1
Medaglie d'oro in varie Sei Giorni Interna.	33

Il primo dato che emerge è l'enorme numero di vittorie; le gare conquistate all'estero rafforzano, con il passare degli anni, la rete relazionale dell'azienda.

L'ingaggio di piloti esteri assicura molte vittorie e permette la diffusione del marchio a livello internazionale.

⁵⁴ Cfr. S. Colombo, *Moto Guzzi da corsa: tutti i modelli dal 1921 al 1957*, vol. 1 e 2, Vimodrone, Giorgio Nada Editore, 1998, vol. 1 da p. 40 a p. 90.

Nella seguente tabella indichiamo alcuni tra i più famosi corridori reclutati dalla Casa di Mandello⁵⁵:

ALCUNI DEI MIGLIORI PILOTI MOTO GUZZI (1921 – 1957)	
Guido Mentasti	Maurice Cann
Pietro Ghersi	Enrico Lorenzetti
Terzo Bandini	Bruno Ruffo
Stanley Woods	Ken Kavanagh
Omobono Tenni	Fergus Anderson
Nello Pagani	Dicky Dale
Guglielmo Sandri	Keith Campbell
Dulio Agostani	Bill Lomas

Confrontando le diverse nazionalità dei piloti è anche possibile individuare quali sono i Paesi di esportazione più rilevanti; da sempre, le case costruttrici utilizzano la loro immagine per cercare di aprire nuovi mercati esteri dove il marchio risulta gradito.

Dopo un secolo di competizioni, il pilota di moto, prevale ancora sul mezzo meccanico; il rapporto del tutto personale, che si può instaurare attraverso l'utilizzo di una moto, continua ad affascinare e a far sognare milioni di persone in tutto il mondo.

⁵⁵ Cfr. S. Colombo, *Moto Guzzi da corsa: tutti i modelli dal 1921 al 1957*, vol. 2, da p. 20 a p. 85.