

# Motobi-Zanzani, la coppia

*Le moto erano prodotte dall'azienda pesarese, dove il tecnico romagnolo dirigeva il reparto corse, ma, per distinguerle da quelle di preparatori esterni, erano conosciute con i due nomi abbinati*

Quando si parla di Motobi da competizione il nome della moto pesarese quasi sempre viene abbinato a quello di Zanzani. Se per chi ha vissuto il periodo magico di questa accoppiata parlare di Motobi nelle corse è sinonimo di Zanzani, e viceversa, per gli altri il dubbio è legittimo. Sembrerebbe che, come si verifica in altre circostanze, Zanzani avesse fatto delle elaborazioni o delle trasformazioni sfruttando i modelli della Motobi. Invece, nonostante nel linguaggio comune i modelli da competizione della casa fondata da Giuseppe Be-

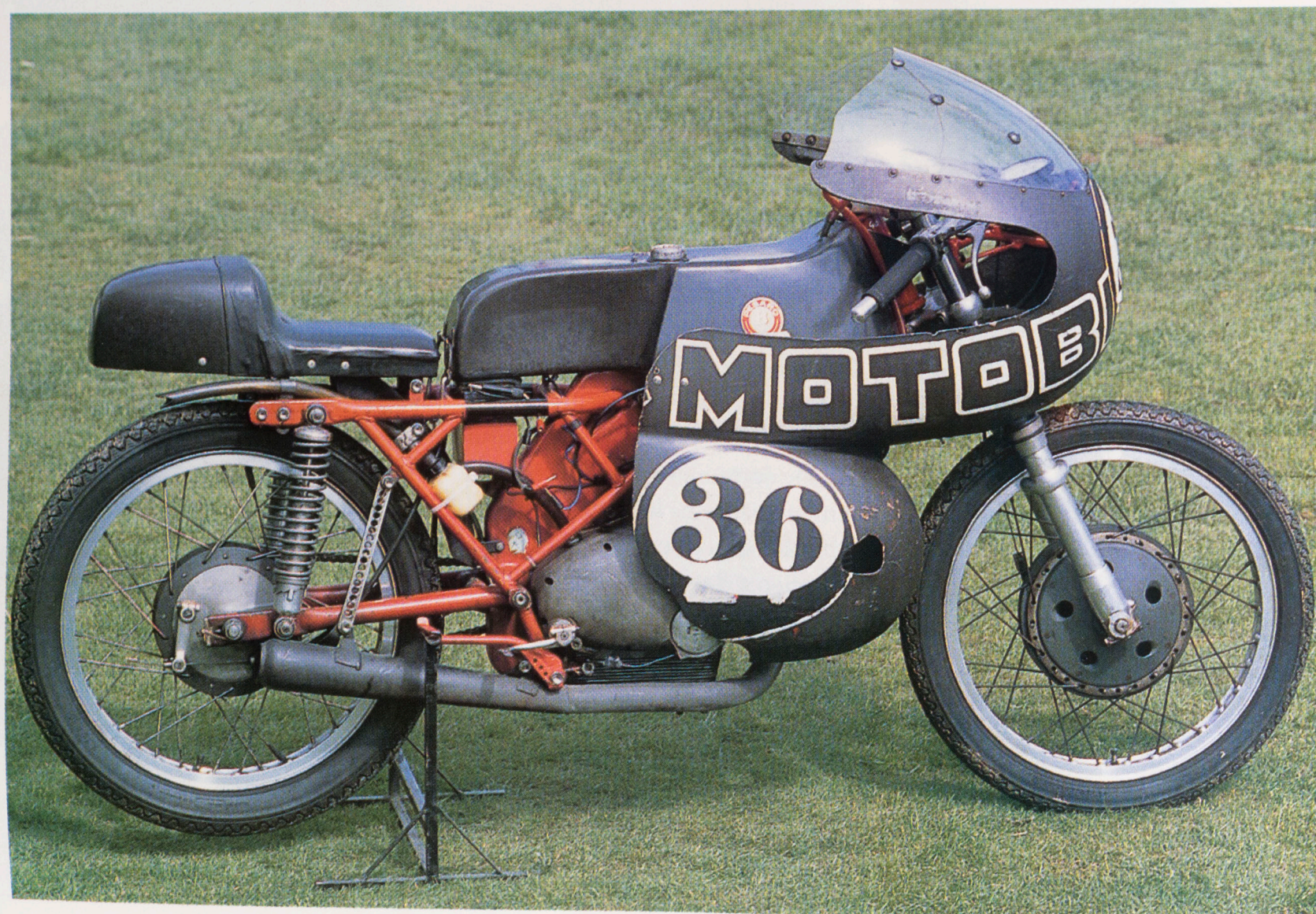
nelli siano indicati con il nome Motobi-Zanzani, della Motobi Zanzani era un dipendente. Prima ancora di parlare delle realizzazioni fatte da Zanzani in ambito Motobi, comunque, cerchiamo di conoscere la sua figura di uomo e di tecnico. Primo Zanzani approda alla Motobi nel 1957 chiamato da Marco Benelli a gestire, anche se sarebbe meglio dire ad allestire, il reparto corse. Negli anni precedenti la Motobi figura già tra le protagoniste delle competizioni nazionali con i successi ottenuti dalla Spring Lasting alla Milano-Taranto e nel Campionato italiano ju-

nior, ma all'interno dell'Azienda manca una struttura destinata alla gestione, alla realizzazione e alla preparazione delle moto da corsa. La decisione di affidare questo compito a Zanzani scaturisce dalla fama che ormai da alcuni anni circonda il suo lavoro. Zanzani, infatti, accanto alla preparazione tecnica può vantare anche un'ottima esperienza come pilota. Sono credenziali importanti per il ruolo che deve svolgere in ambito Motobi.

Il suo bagaglio tecnico lo ha formato prima alla scuola aeronautica Caproni di Predappio (FO), dove consegue

il diploma di motorista. I motori aeronautici rappresentano la massima evoluzione tecnica e l'esperienza acquisita in questo settore si rivelerà fondamentale. Inoltre, la sua qualifica gli permette di evitare il fronte durante la guerra. È con il ritorno della pace che Zanzani concretizza la sua passione verso le motociclette e verso le competizioni. Inizia a mettere a punto l'esperienza tecnica acquisita sui motori degli aerei operando sulle ex moto militari inglesi che sono state lasciate dalle forze alleate. Ed è con una Matchless ex militare che fa il suo debutto nelle corse, così com'è trasformando e preparando sempre delle Matchless per i clienti che inizia a farsi conoscere in ambito tecni-

**La Motobi 175 che illustra il servizio è un esemplare conservato del 1963 che ci è stato messo a disposizione dal collezionista Corrado Cossettini di Udine. I numeri sulla carenatura si riferiscono al "Lap of Honour" dell'ultimo Tourist Trophy.**

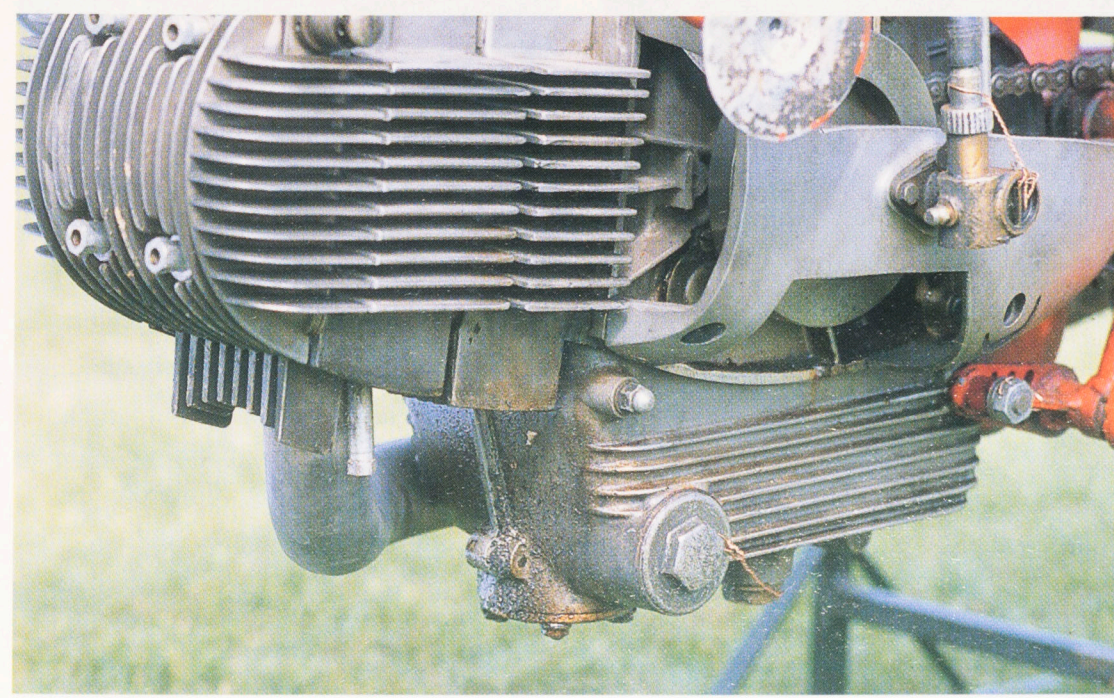
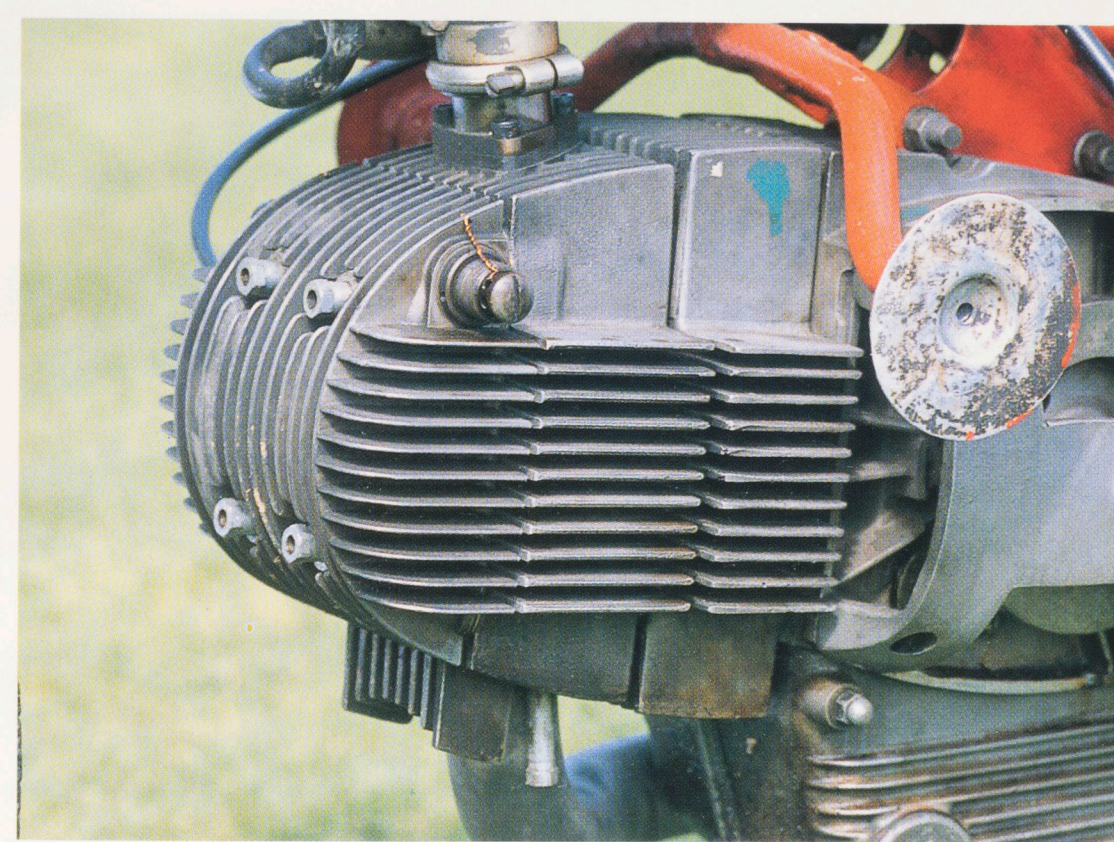
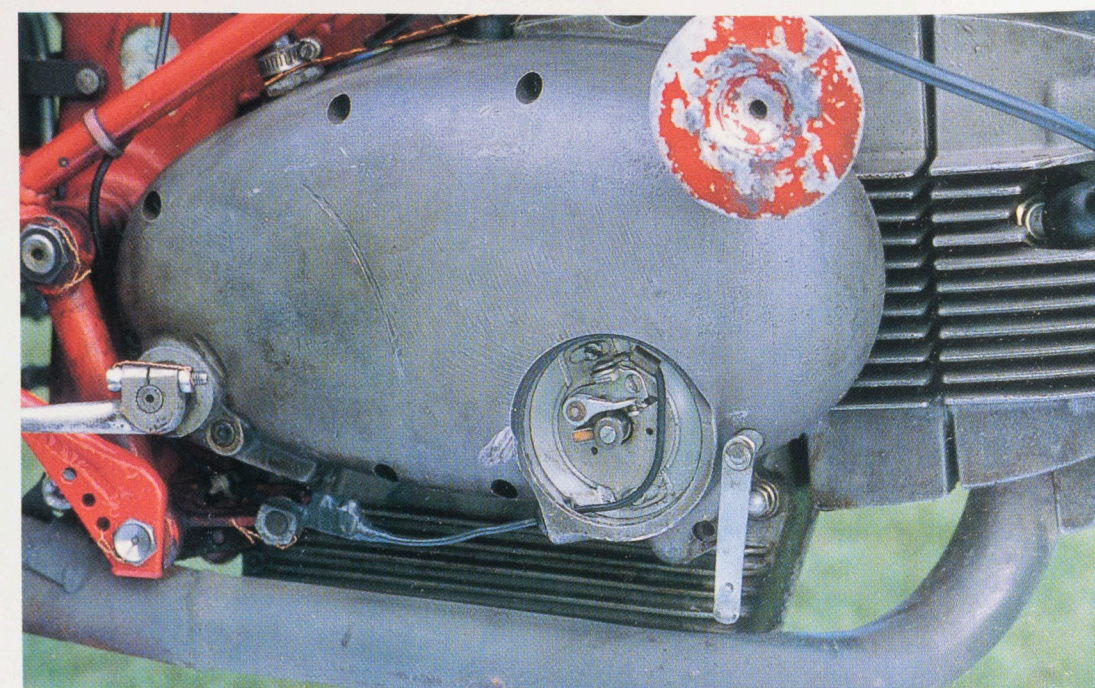
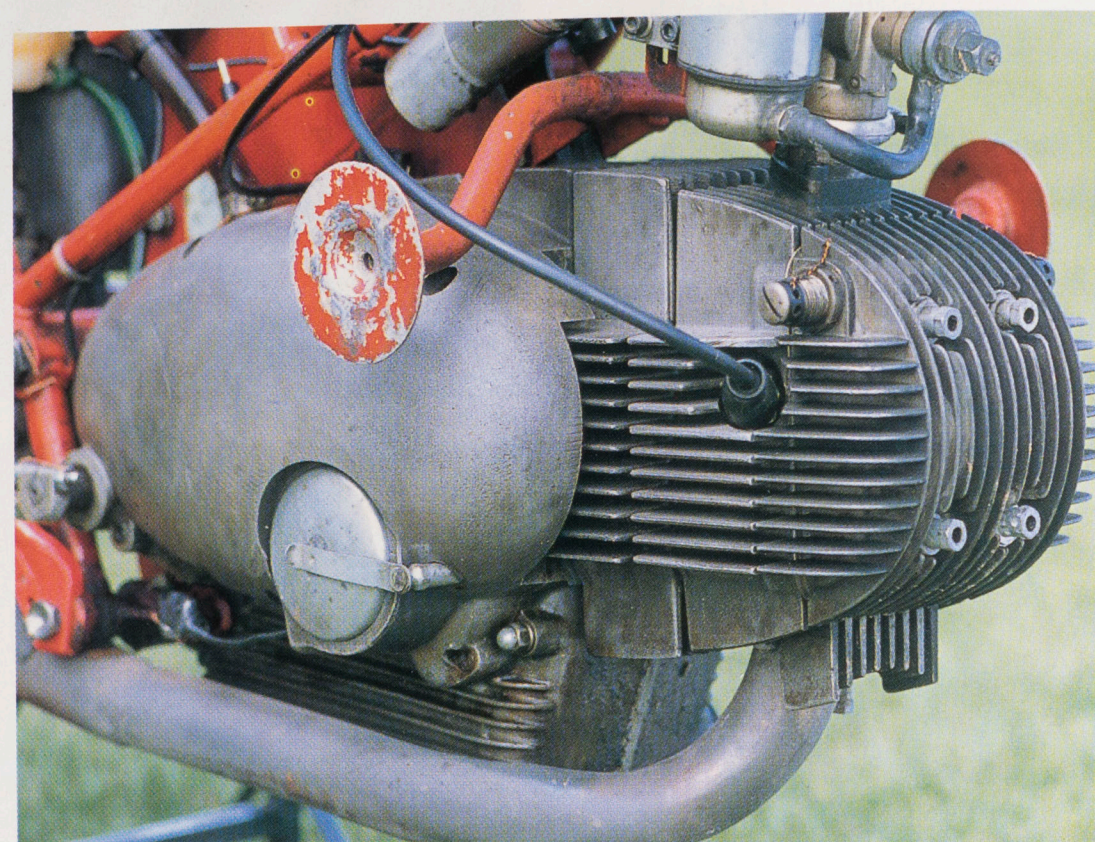
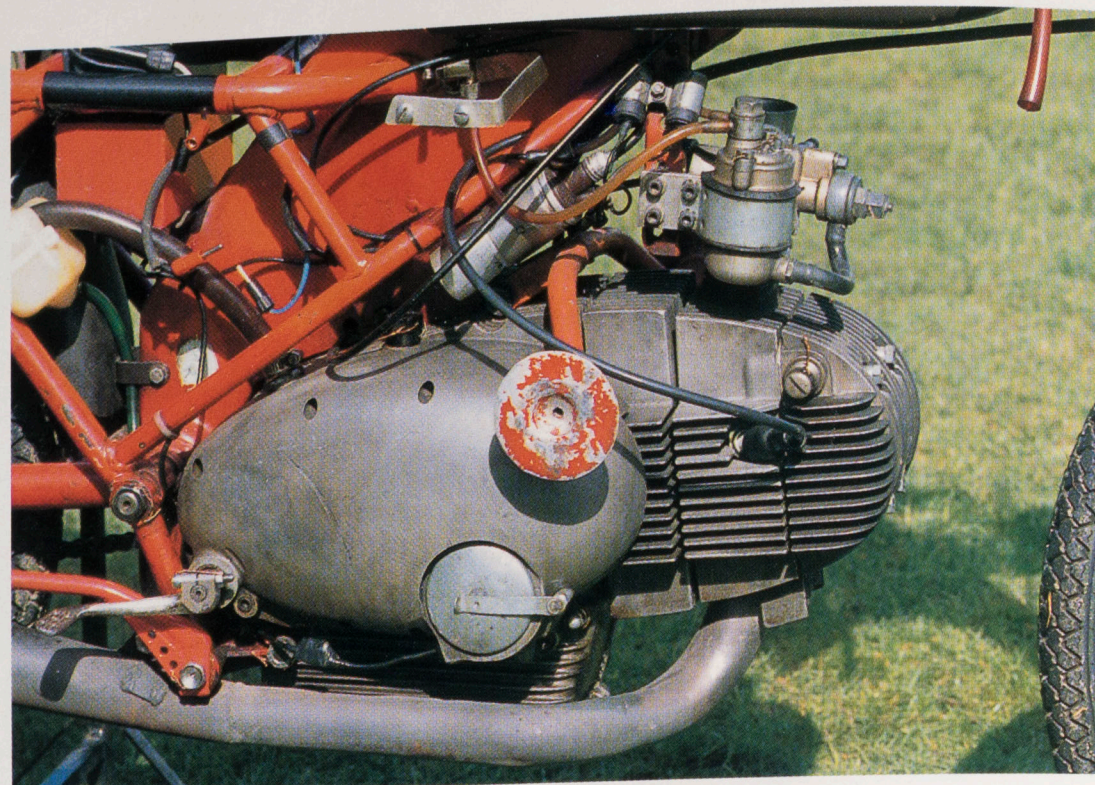




# SCHEDA TECNICA

## MOTOBİ 175 1963 "ZANZANI"

**Motore:** a quattro tempi monocilindrico orizzontale con testa e cilindro in lega leggera - **Alesaggio e corsa:** 62 x 57 mm - **Cilindrata:** 172,08 cm<sup>3</sup> - **Rapporto di compressione:** 9,5 : 1 - **Potenza massima:** circa 22 CV a 10.000 giri/min - **Distribuzione:** a due valvole in testa inclinate di 60° comandate da aste e bilancieri - **Alimentazione:** con carburatore Dell'Orto SS 30 - **Lubrificazione:** forzata con olio nel carter e pompa a ingranaggi - **Accensione:** a batteria e ruttore - **Trasmissione primaria:** a ingranaggi a denti dritti - **Frizione:** a dischi multipli in bagno d'olio - **Cambio:** in blocco a quattro rapporti con ingranaggi sempre in presa - **Trasmissione secondaria:** a catena - **Telaio:** monotrave in lamiera stampata ed elementi in tubi con motore a sbalzo - **Sospensione anteriore:** con forcella teleidraulica Ceriani - **Sospensione posteriore:** a forcellone oscillante con due gruppi di molla/ammortizzatore teleidraulici Ceriani regolabili - **Ruote:** a raggi con cerchi in lega leggera da 18" e pneumatici da 2,50 x 18 e 2,75 x 18 - **Freni:** a tamburo centrale, anteriore Oldani da 180 mm a due ganasce, posteriore da 140 mm - **Interasse:** 1310 mm - **Peso:** 97 chili



co tra gli appassionati di competizioni motociclistiche.

La prima metà degli anni Cinquanta rappresenta il momento migliore per la sua attività di pilota e di preparatore. Corre con la Laverda e, ironia della sorte per lui che s'è formato alla Caproni, nel 1954 con una moto che lui stesso ha preparato ottiene il successo nella classe 100 al Motogiro d'Italia. Sono proprio le sue preparazioni sui motori Laverda a spalancargli le porte della Motobi.

## Inizia il rapporto Motobi

Alla Casa pesarese Zanzani inizia la sua attività lavorando sulla Catria 175. Nei primi anni di permanenza alla Motobi, Zanzani si dedica esclusivamente alla classe 175, realizzando la versione MSDS. Dall'elaborazione di quella che resta pur sempre una moto di serie, Zanzani passa negli anni Sessanta alla realizzazione di vere e proprie moto da gran premio. Il punto di partenza, almeno finché si parla di modelli di 175 cm<sup>3</sup>, è rappresentato sempre dalla Catria, anche se, grazie al lavoro del tecnico romagnolo, diventa una moto capace di vincere una decina di campionati italiani junior nel periodo che va dal 1959 al 1972, e cinque titoli tricolori nel campionato italiano della montagna tra il 1961 e il 1968.

*Il motore da competizione è simile alla versione di serie nella classica forma "a uovo" e nelle dimensioni interne, con alesaggio e corsa di 62 x 57 mm. La testa resta in lega leggera, mentre il cilindro in ghisa viene sostituito da quello in lega leggera fuso in terra. Anche la distribuzione non ha subito modifiche, almeno nel comando ad aste e bilancieri. Le aste scorrono in sedi separate e i bilancieri sono montati su rullini. Anche i carter e i relativi coperchi sono fusi in terra. Per agevolare la manutenzione dispone di due tappi di scarico. A destra del carter c'è un coperchietto per il ruttore.*



# Motore corsaiolo

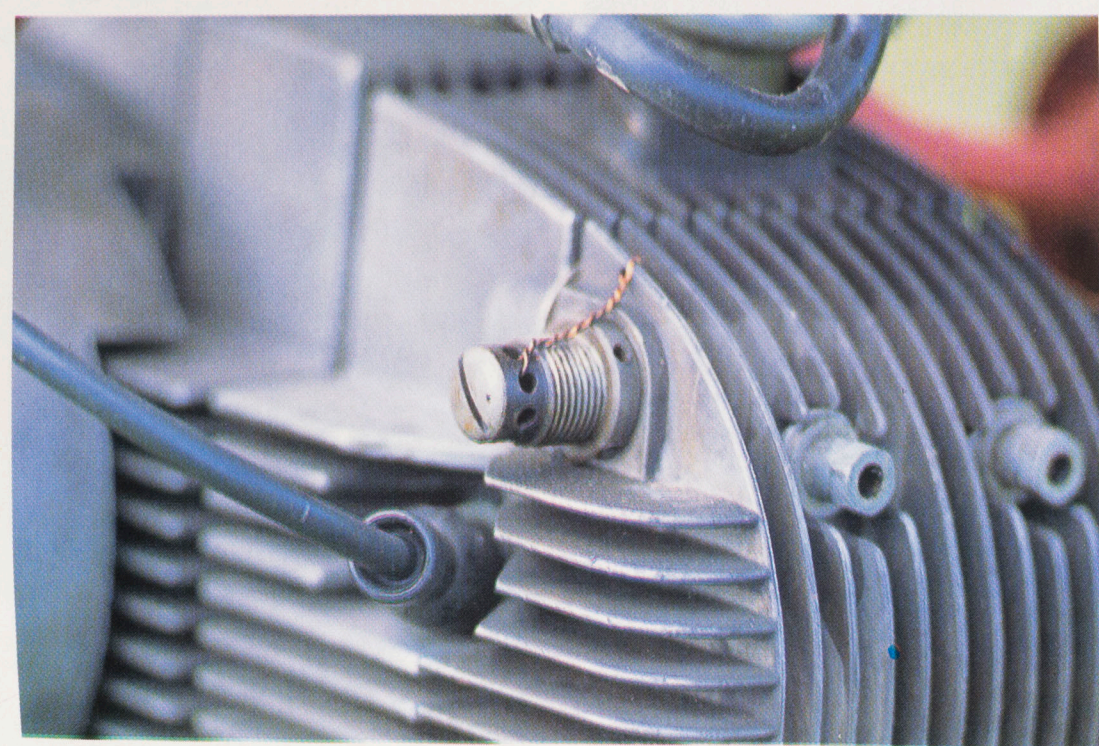
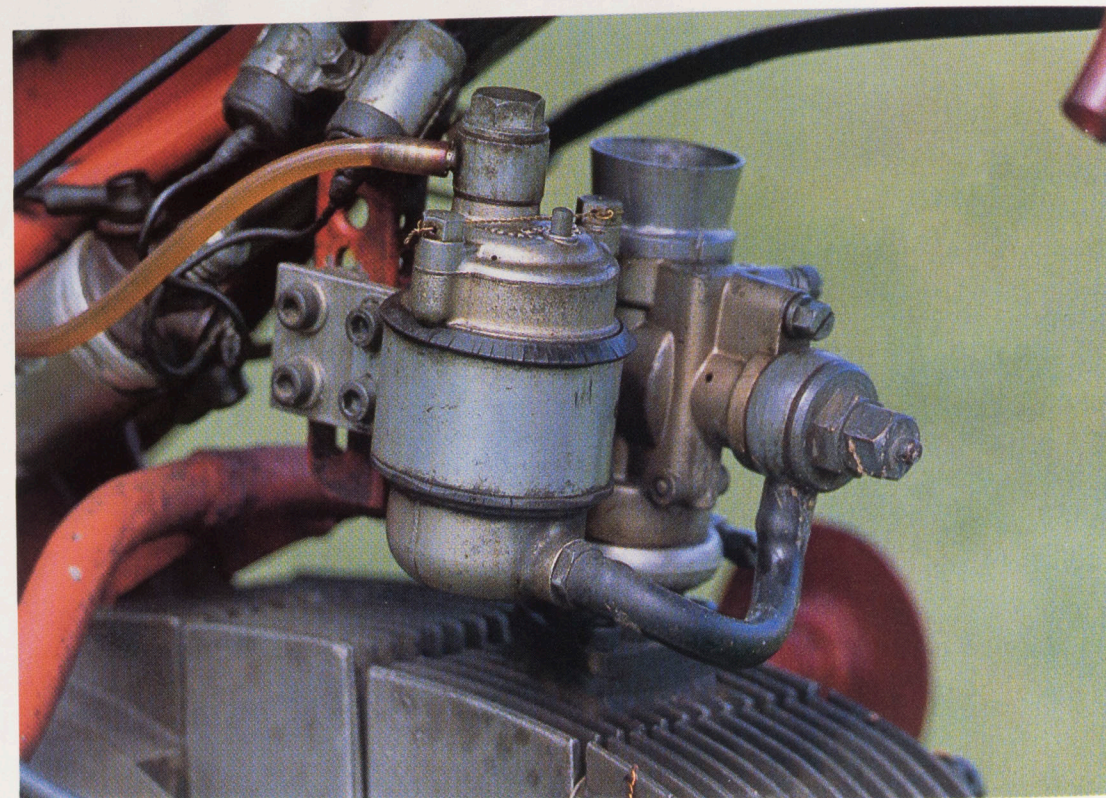
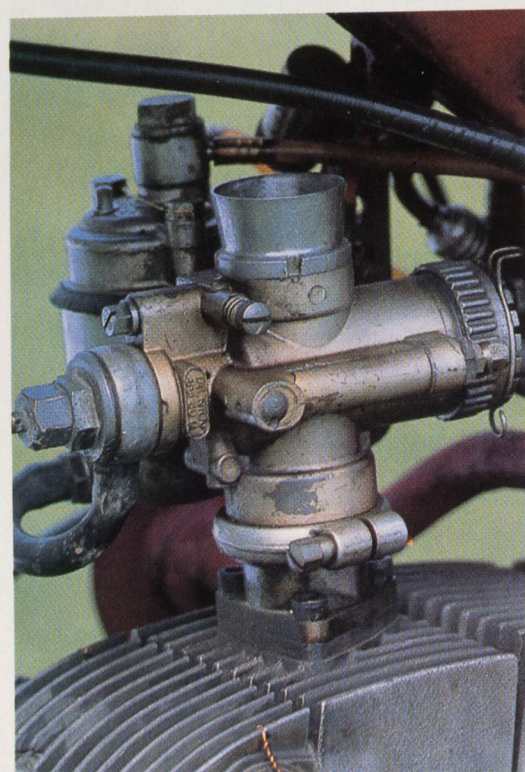
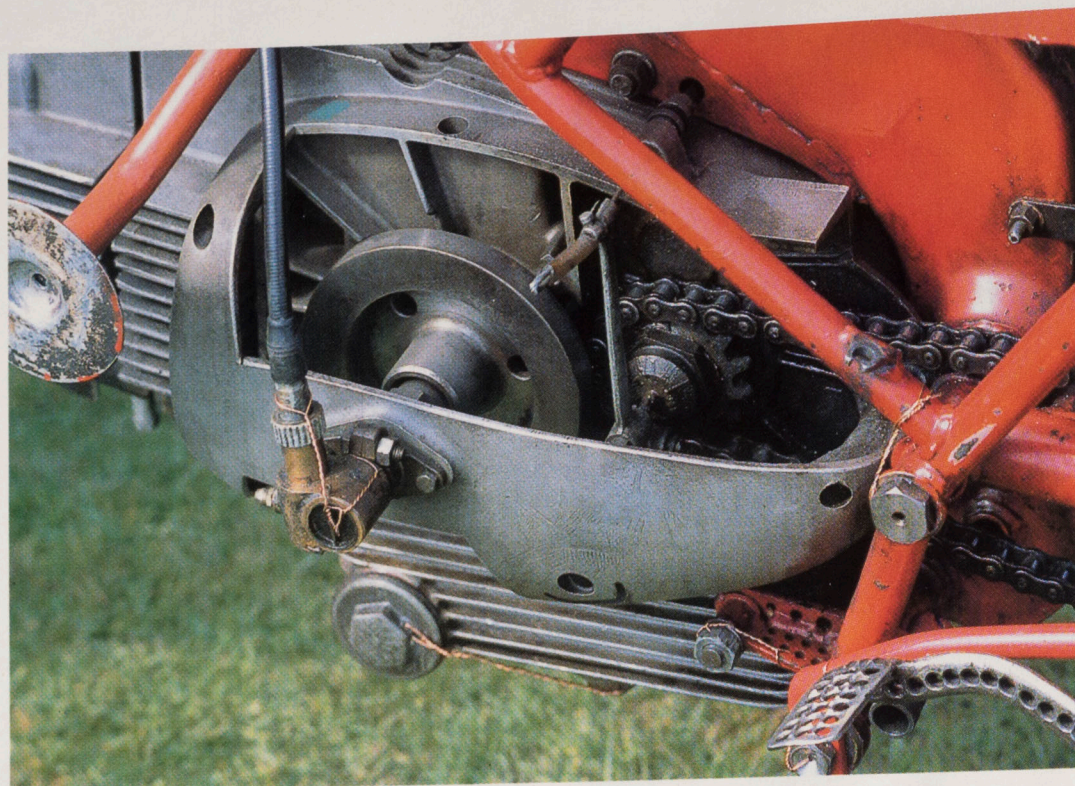
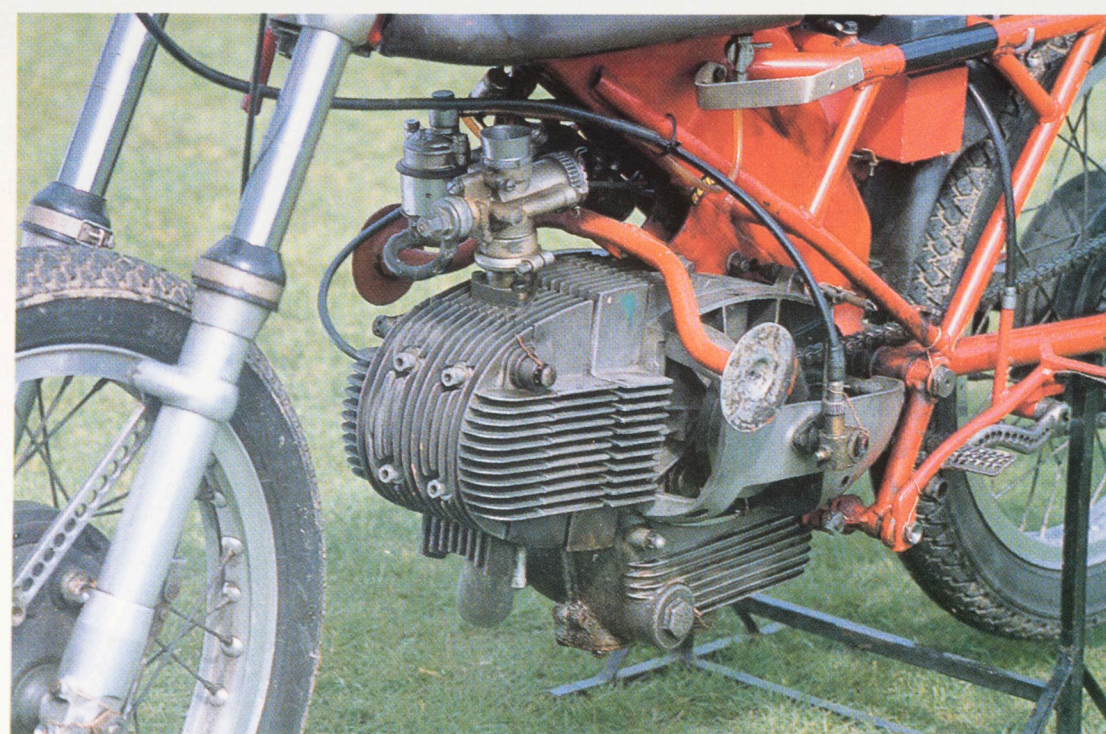
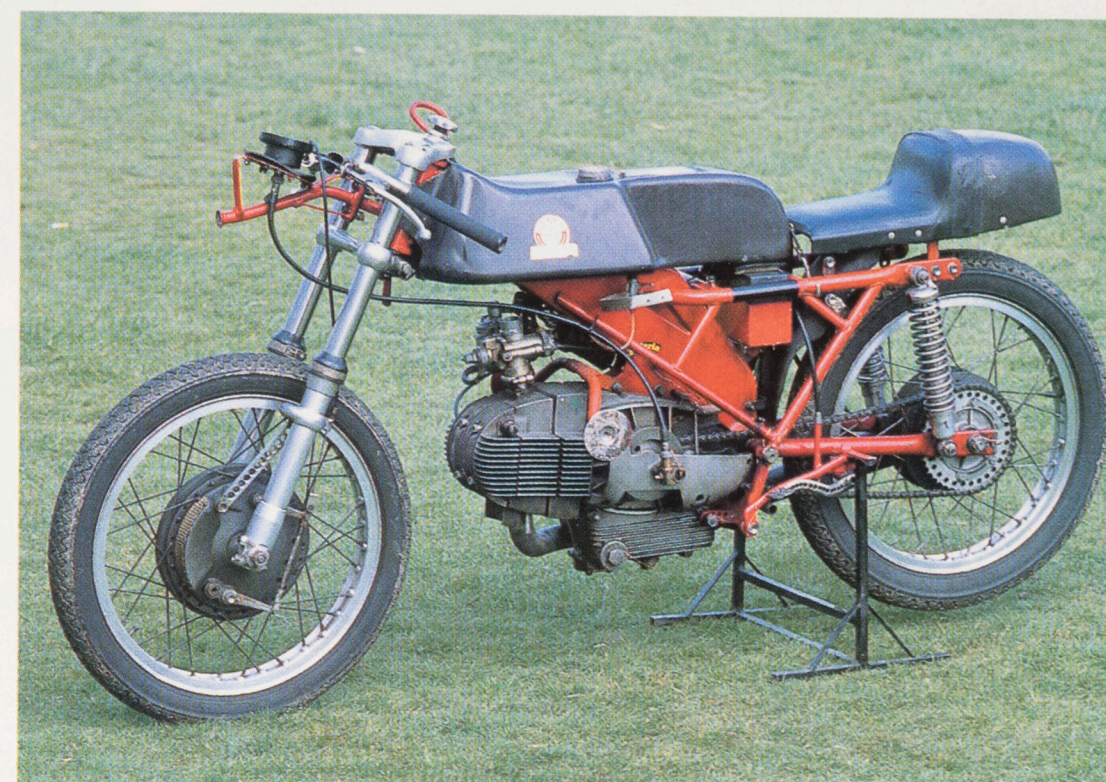
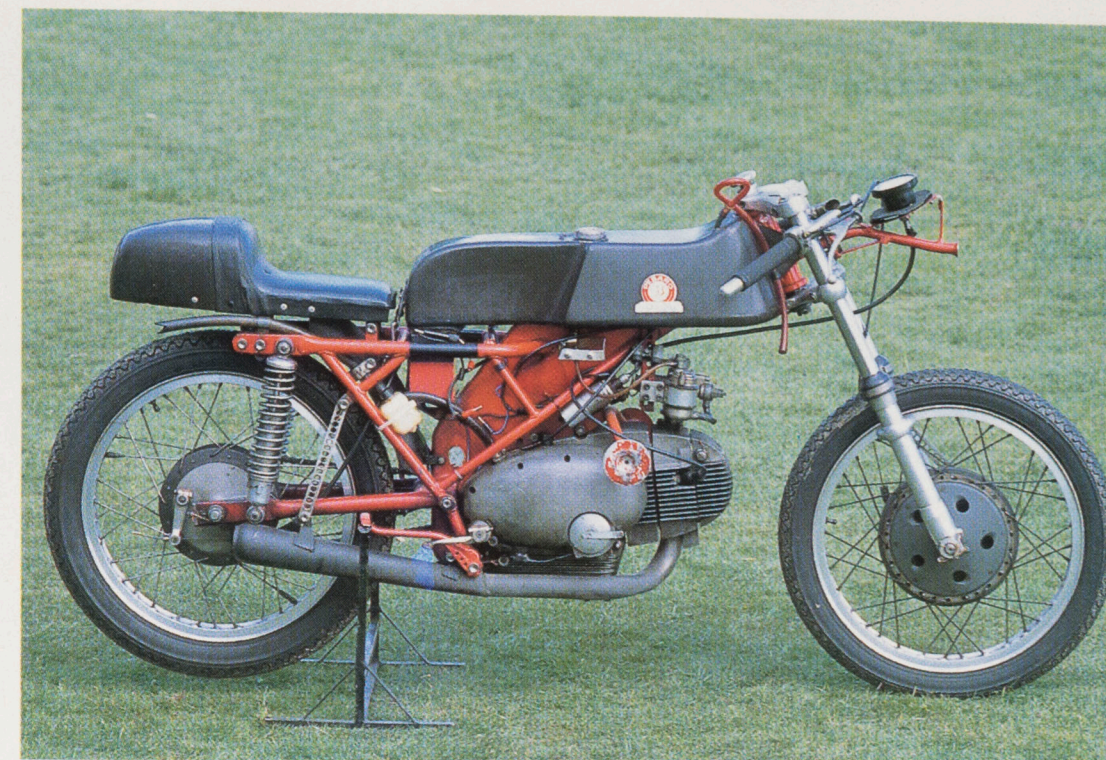
A prima vista la modifica principale che caratterizza il motore 175 impiegato sul modello da competizione è rappresentata dall'adozione del cilindro in lega leggera, invece di quello in ghisa del motore in versione stradale. Il nuovo cilindro è fuso in terra. Non cambia la testa, almeno esteticamente, che resta in lega leggera, così come non cambiano le misure di alesaggio e corsa di 62 x 57 mm. Sulla testa il condotto d'aspirazione presenta tre attacchi rispetto ai due di quello stradale. La distribuzione resta ad aste e bilancieri, con i bilancie-

ri che lavorano su rullini invece che direttamente sul perno. Le valvole, che restano inclinate di 60°, sono maggiorate: quella d'aspirazione ha un diametro di 33 mm e quella di scarico di 31 mm. Rispetto alla serie viene impiegata una camme con diagramma più spinto. Il pistone presenta la cupola più bombata e il rapporto di compressione viene aumentato sino al valore che oscilla tra 9,5 e 10 a 1. Ne scaturisce una potenza massima che si aggira attorno ai 21/22 CV a circa 10.000 giri/min. Un valore che con il passare degli anni viene portato al limite di circa 25 CV al regime di 10.500 giri/min.

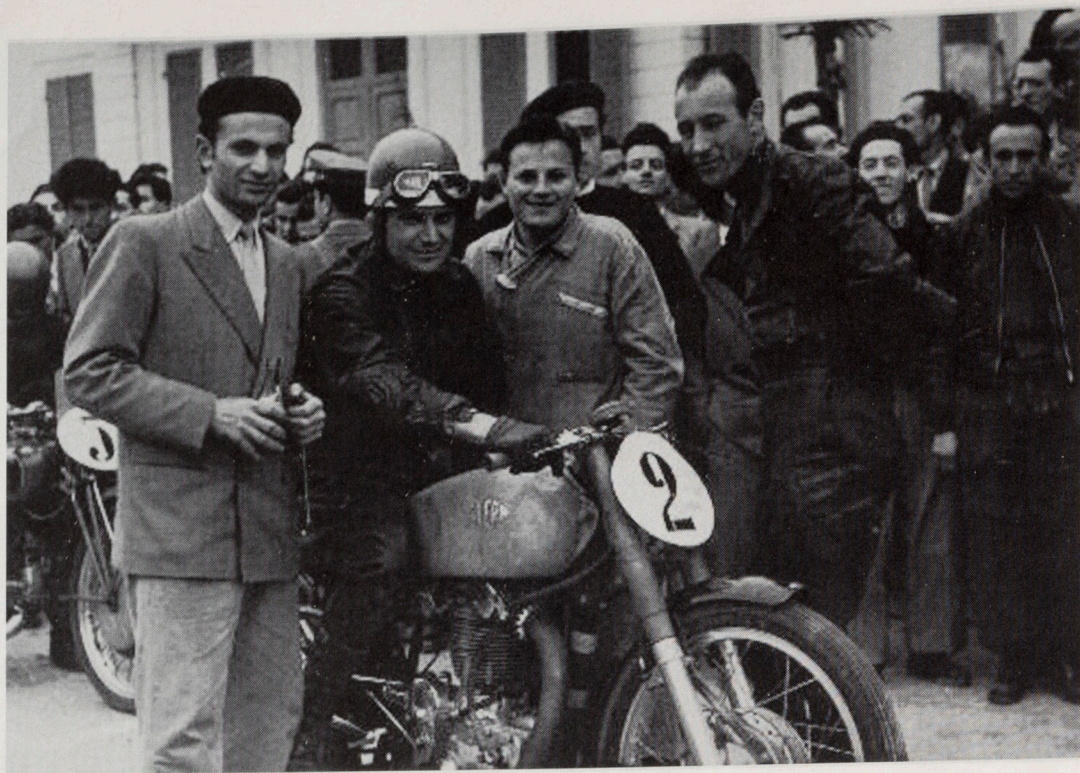
La biella è montata su rullini, e impiega i rullini anche alla testa. Tutto diverso rispetto alla serie anche per l'accensione e per l'alimentazione. L'accensione è a batteria alimentata dal ruttore e l'alimentazione è affidata ad un carburatore Dell'Orto SS 30 per l'impiego in categorie dove non ci sono limiti regolamentari.

Per meglio sopportare il sensibile incremento di potenza, che sulla versione stradale del 1962 raggiunge 12 CV a 8000 giri/min, l'albero motore è montato su quattro cuscinetti di banco. Ce ne sono due su ciascun lato: quello interno è singolo, mentre quello esterno è doppio. La trasmissione primaria resta ad ingranaggi,

*Il coperchio del carter di sinistra è tagliato per agevolare gli interventi di sostituzione del pignone. Esternamente si vede il rinvio del contagiri. Per la categoria junior veniva impiegato un carburatore Dell'Orto SS con diffusore da 30 mm. Rispetto al motore di serie è diverso anche il condotto d'aspirazione, fissato con tre bulloni anziché due. Sulla testa sono applicate due valvole di sfiato filettate. Privata della carenatura, la moto mostra la nuova struttura del telaio, con il monotrave in lamiera stampata integrata da un traliccio di tubi. Le pedane sono state modificate per adeguarle alle esigenze del pilota che impiega la moto attualmente.*







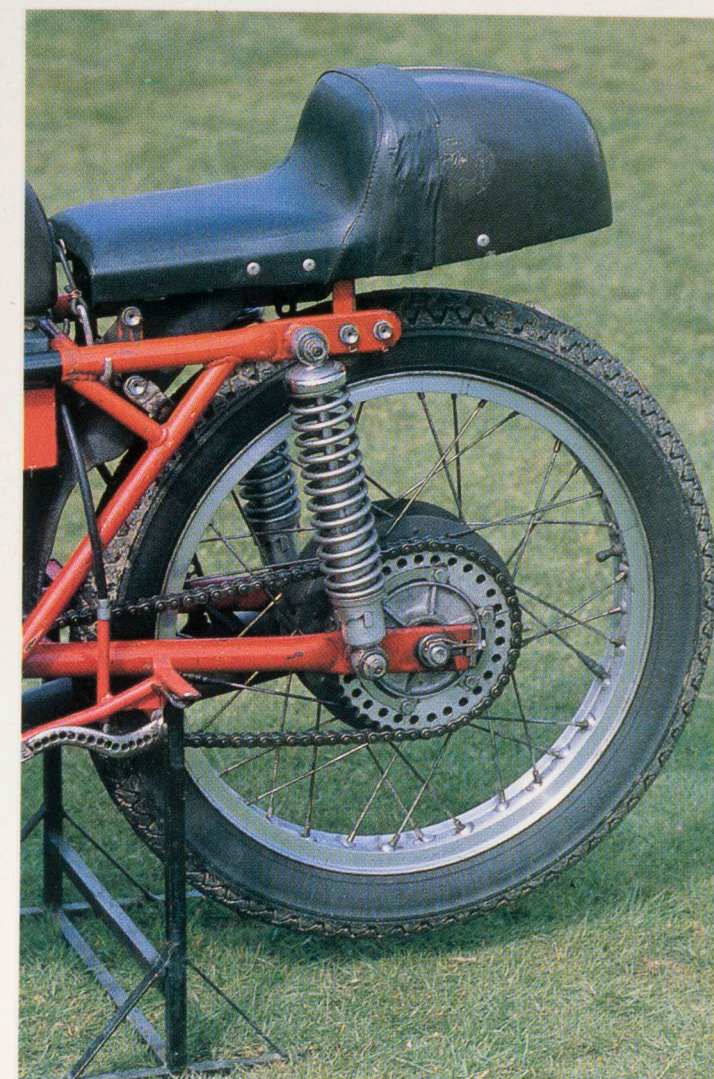
ma invece che essere a denti elicoidali è a denti dritti, per assorbire meno potenza. La frizione resta a dischi multipli in bagno d'olio, così come il cambio è simile a quello di serie. È a quattro marce con selettore a tamburo, e ingranaggi sempre in presa. Ovviamente cambiano i rapporti interni, con la velocità massima che arriva a circa 200 km/h nella versione carenata. Una delle modifiche più sensibili del motore, e percettibile anche esteticamente, rappresenta i carter e i relativi coperchi, che sono fusi in terra. Inoltre, per agevolare le operazioni di manutenzione, la coppa dell'olio viene dotata di un secondo tappo.

### Telaio da corsa

Il lavoro fatto sul motore, che ottimizza le soluzioni tecniche della moto di serie ma le adatta all'impiego agonistico, viene esteso anche al telaio. E, anche in questo caso, viene mantenuta la struttura originale. Il monotrave in lamiera stampata con il motore a sbalzo, però, viene integrato con una nuova struttura tubolare. Il cannotto viene irrobustito, mentre la struttura tubolare viene saldata al monotrave e forma la zona centrale, il supporto per la sella e il punto d'attacco degli elementi elastici della sospensione posteriore.

È inedito il forcellone oscillante: è sempre in tubi, ma a sezione tonda e non più ovoidale come sulla serie. Le sospensioni sono adeguate al tipo d'impiego, con una forcella teleidraulica Ceriani anteriore e due gruppi di molla/ammortizzatore teleidraulici Ceriani regolabili che integrano l'azione del forcellone.

Le ruote sono equipaggiate con cerchi in lega leggera da 18", mentre di serie sono in acciaio da 19", con pneumatici da 2,50 e da 2,75 x 18. Il freno anteriore è un Oldani a tamburo centrale da 180 mm a due ganasce, con ampie prese d'aria per il raffreddamento. Sulla ruota posteriore,



*Nella pagina accanto, in alto, Primo Zanzani pilota con una Gilera Saturno. Al centro, una foto del reparto corse Motobi, da sinistra i meccanici Aiuti, Bonaventura e Gasperi, al centro ci sono Zanzani e Marco Benelli, poi il pilota Amilcare Ballestrieri ed Eraldo Ferracci nel ruolo di aiuto meccanico. Sotto, il freno posteriore è simile a quello impiegato dalla Catria Sport. In questa pagina, la sospensione posteriore con il forcellone oscillante e il gruppo molla ammortizzatore Ceriani. La forcella è la Ceriani teleidraulica e il freno anteriore è l'Oldani a due ganasce da 180 mm.*

invece, viene impiegato un freno a tamburo centrale da 140 mm simile a quello che era impiegato sulla Catria Sport. A partire dal 1963 la moto viene equipaggiata con la carenatura che, per via della sagoma del codino, viene detta a "testa di delfino". Proprio nel 1963, lo stesso anno di realizzazione del modello fotografato a corredo del servizio, Zanzani lascia la Motobi. Ma non lascia Pesaro, visto che si trasferisce alla Benelli. È un cambiamento di breve durata, visto che alla fine del 1964 ri-

prende il suo posto alla Motobi. Oltre a sviluppare altri modelli, dalla 125 alla 250, Zanzani continua a lavorare sulla 175, una classe che suscita ancora notevole interesse a livello junior e nelle gare in salita. Seppure il progetto di base resti quello iniziale, la moto viene costantemente aggiornata, con modifiche, come l'adozione del cambio a cinque rapporti che le consentono di rimanere sulla breccia sino ai primi anni Settanta.

Paolo Conti