

La freccia d'argento

È la livrea estetica della Motobi-Zanzani 125, per quattro volte consecutive campione d'Italia junior e tre volte prima tra gli scalatori. È derivata dalla Imperiale stradale, con il motore potenziato fino a 23,5 CV e il telaio utilizza la celebre struttura monoscocca rinforzata con un traliccio in tubi

Per quattro anni, dal 1965 al 1968, la classifica del campionato italiano junior della classe 125 assomiglia a quella di un Trofeo monomarca, e non solo per le tante Motobi che vi compaiono. A cambiare è solo il nome del vincitore, visto che la moto resta sempre una Motobi.

Ad aprire i successi della Casa pesarese nella ottavo di litro è Giovanni Lombardi, imitato l'anno successivo da Gino Tondo, nel '67 da Eugenio Lazzarini e nel '68 da Luciano Mele. Alle vittorie in circuito, la Motobi

125 abbina tre titoli tricolori nel campionato della montagna con Giovanni Burlando, campione dal '65 al '67.

La superiorità della moto diventa ancor più evidente se si analizza nei dettagli come scaturiscono i risultati.

Nel '65 Lombardi vince cinque delle sei gare in cui s'articola il campionato junior, senza poi dimenticare che i piloti in sella alla Motobi 125 vincono sei delle sette prove non titolate.

Nel '66 le tre finali in cui s'articola il campionato sono tutte appannaggio dei piloti Motobi

(Tondo, Mancini e Chiavolini) e lo stesso si verifica l'anno dopo, quando le tre finali sono vinte da Mele e da Lazzarini, e nel '68 quando a far tagliare il traguardo per prima alla Motobi sono Mancini, Mele e Jeva.

È innegabile che questi risultati scaturiscano dalla bravura dei piloti, dal trampolino di lancio del campionato junior Lazzarini è arrivato a vincere tre titoli iridati, ma anche la moto ha grandi meriti.

Cerchiamo, allora, di conoscere da dove scaturisce questa superiorità.



Figlia Imperiale

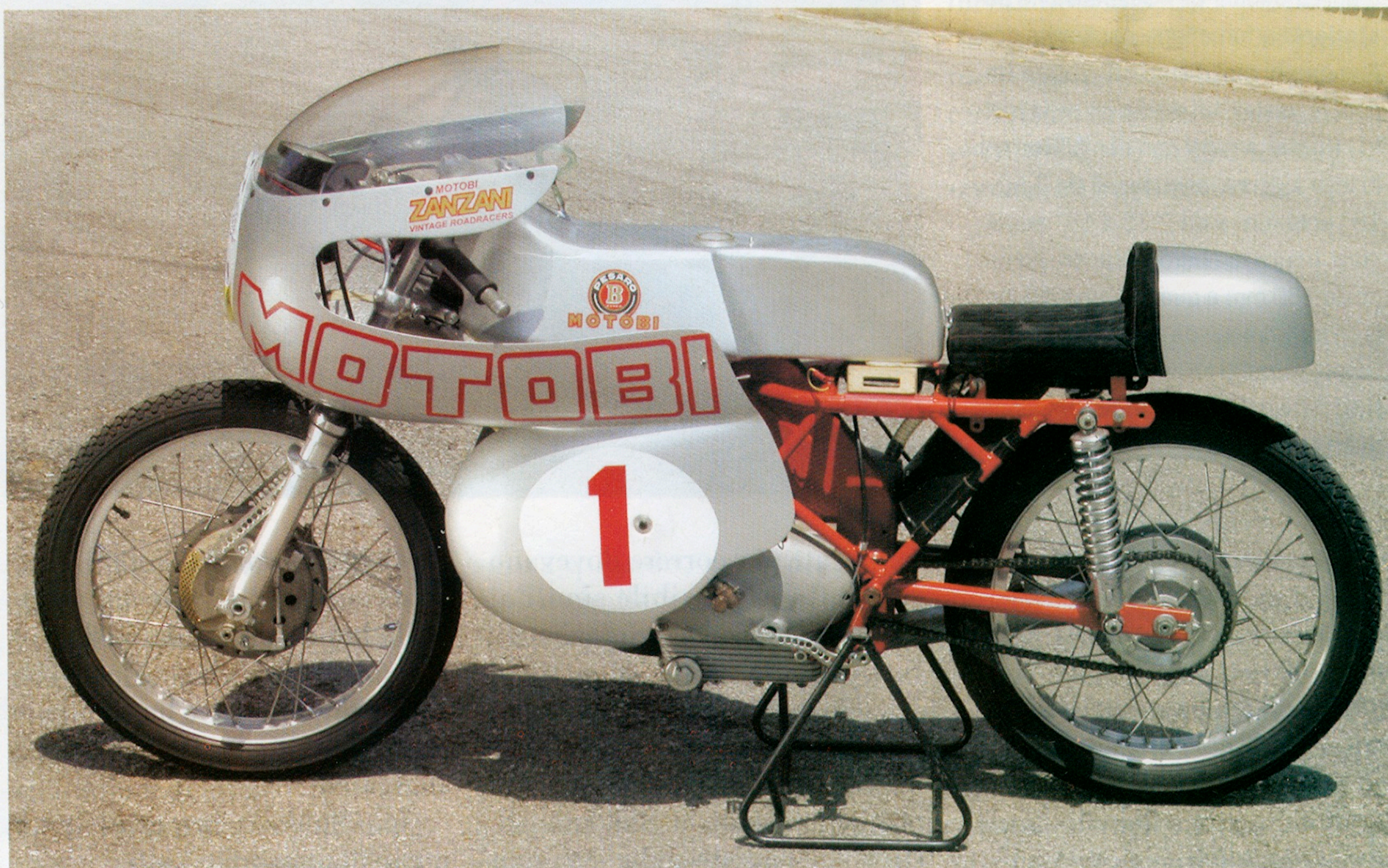
La celebrità della Motobi nelle corse riservate alle categorie "minori" è legata alla classe 175 e alle "trasformazioni" operate da Primo Zanzani sulla base di un modello stradale di serie a partire dal '57, quando inizia la collaborazione tra il tecnico forlivese e la Casa fondata da Giuseppe Benelli.

Il lavoro di Zanzani non si ferma alla sola 175 ma negli anni Sessanta si amplia anche alle altre cilindrata "disponibili" partendo dalla base di un motore stradale. Se per la 250, almeno fino al '66, al reparto corse Motobi Zanzani deve accontentarsi di aumentare a 207 la 175, non ha problemi nella 125, vista la presenza in listino di un modello stradale. Questa è una regola imprescindibile, come dice lo stesso Zanzani - "alla Motobi non le abbiamo mai fatte le moto da corsa. Quelle che venivano



La Motobi-Zanzani 125 che illustra il servizio è la moto con cui Eugenio Lazzarini ha vinto il Campionato italiano junior nel 1967. La moto

appartiene alla collezione di Luciano Battisti di Pesaro, che negli anni Sessanta è stato tra i piloti della Motobi nel campionato junior.



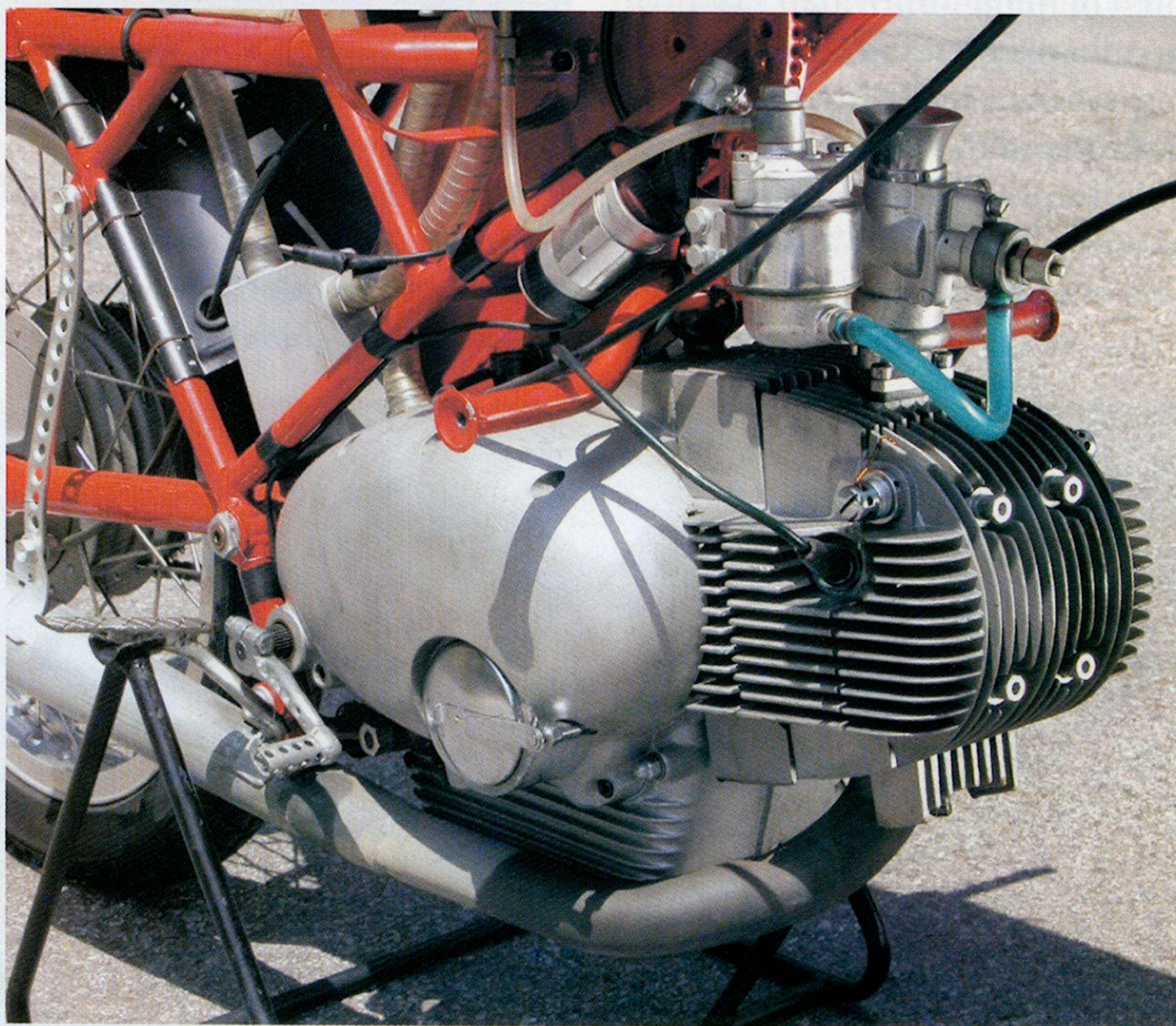
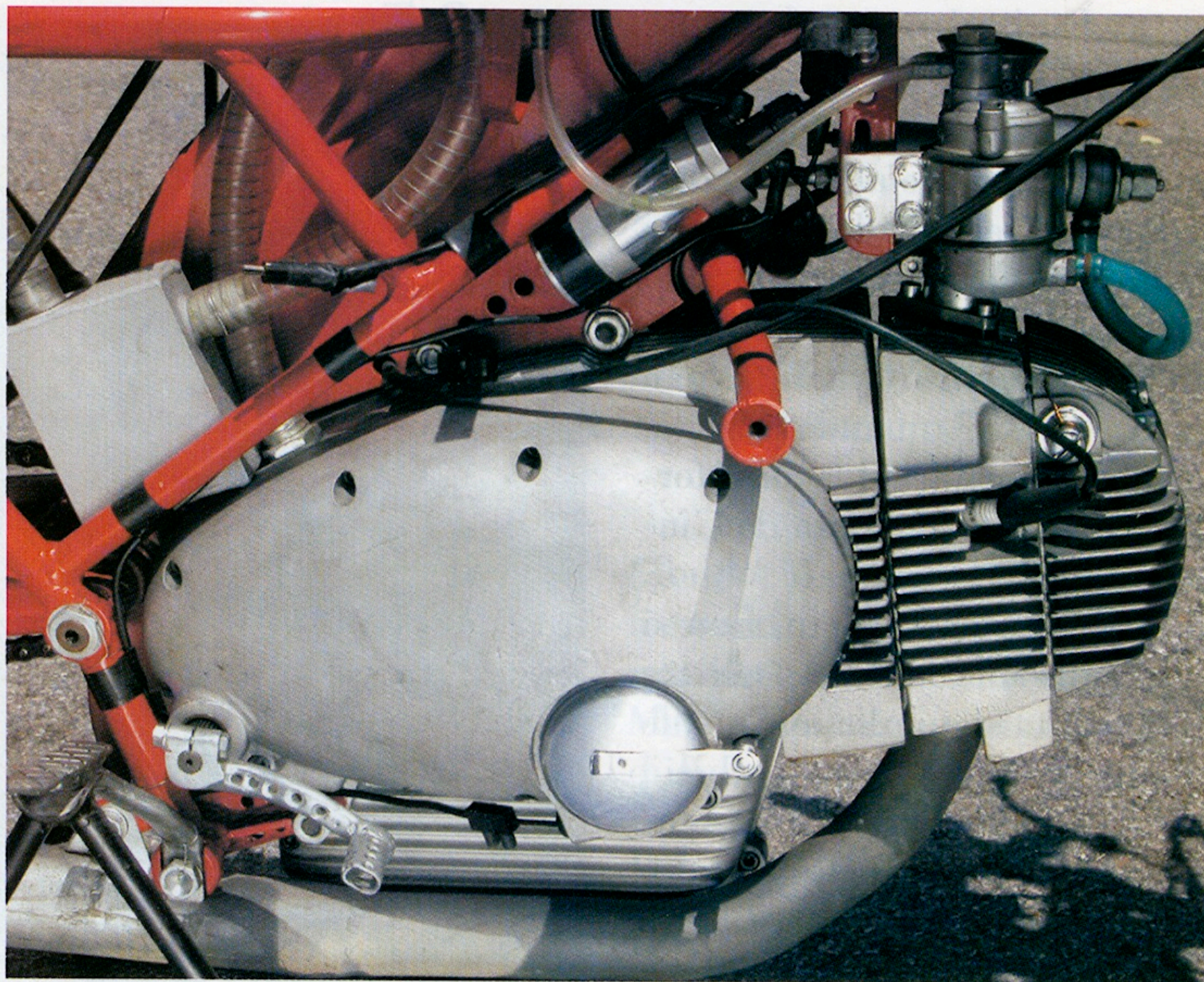
SCHEDA TECNICA

MOTOBI 125 "ZANZANI" '65-'68

Motore: quattro tempi, monocilindrico orizzontale con testa e cilindro in lega leggera, canna e sedi valvole in ghisa riportata, raffreddato ad aria - **Alesaggio e corsa:** 54 x 54 mm - **Cilindrata:** 123,6 cm³ - **Rapporto di compressione:** 11 : 1 - **Potenza massima:** 22 CV a 11.500 giri/min - **Distribuzione:** a due valvole in testa inclinate a 60° comandate da aste e bilancieri - **Accensione:** a ruttore ad anticipo fisso e batteria - **Alimentazione:** con carburatore Dell'Orto SS con diffusore da 27 mm - **Lubrificazione:** con due litri di olio nel carter e pompa di mandata - **Trasmissione primaria:** a ingranaggi - **Frizione:** a dischi multipli in bagno d'olio - **Cambio:** a quattro rapporti - **Trasmissione finale:** a catena - **Telaio:** monotrave in lamiera stampata e traliccio in tubi con il motore a sbalzo - **Interasse:** 1300 mm - **Sospensione anteriore:** forcella idraulica Ceriani GP - **Sospensione posteriore:** a forcellone oscillante con due gruppi molla-ammortizzatore Ceriani regolabili nel precarico della molla - **Ruote:** a raggi con cerchi Borrani in lega leggera, pneumatici da 2,50 x 18" anteriore e da 2,75 x 18" posteriore, freni a tamburo, anteriore Fontana da 180 mm a quattro ganasce, posteriore Grimeca da 160 mm - **Peso a secco:** circa 90 chili.

N.B. I dati si riferiscono alla versione '67-'68.

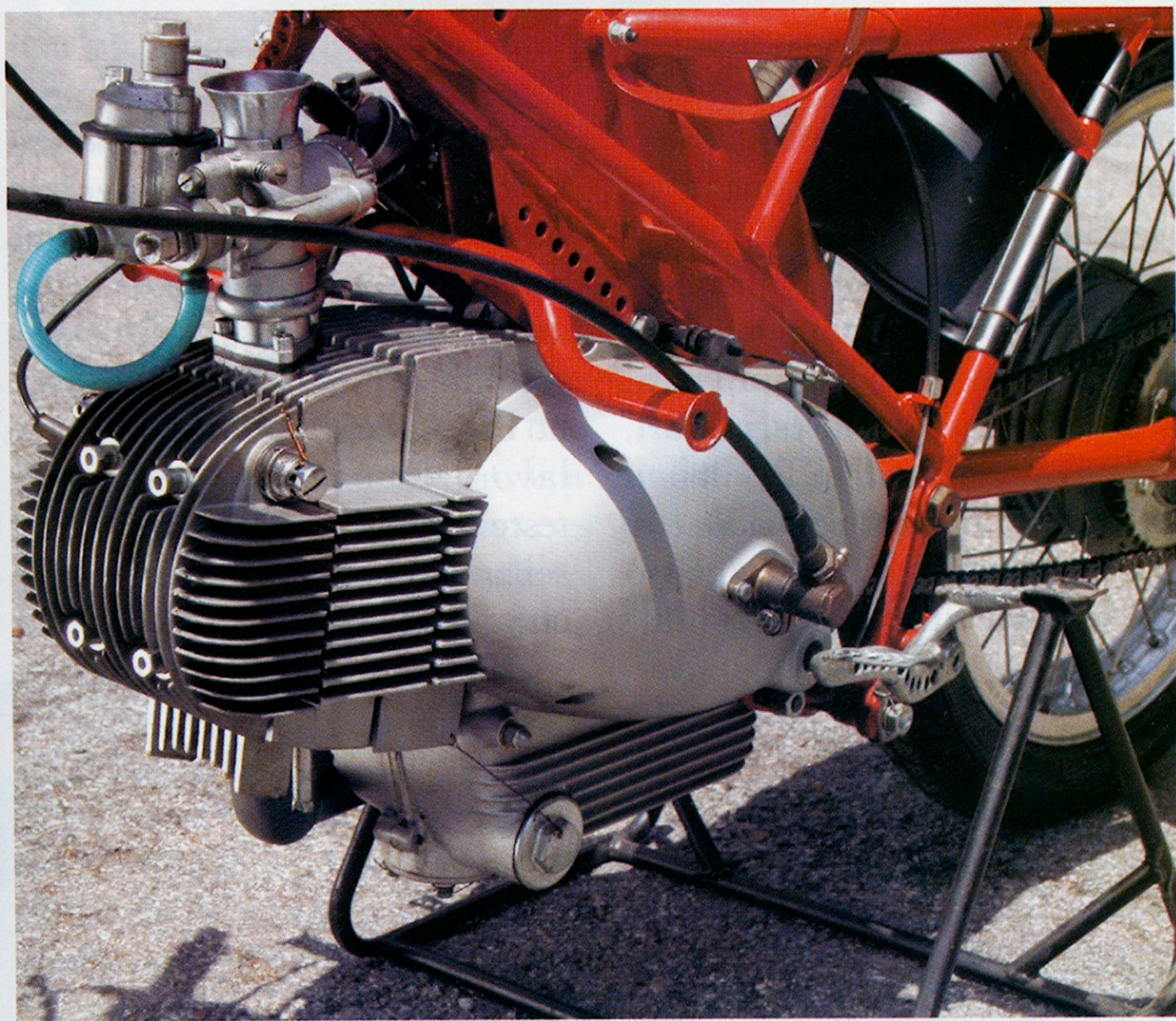
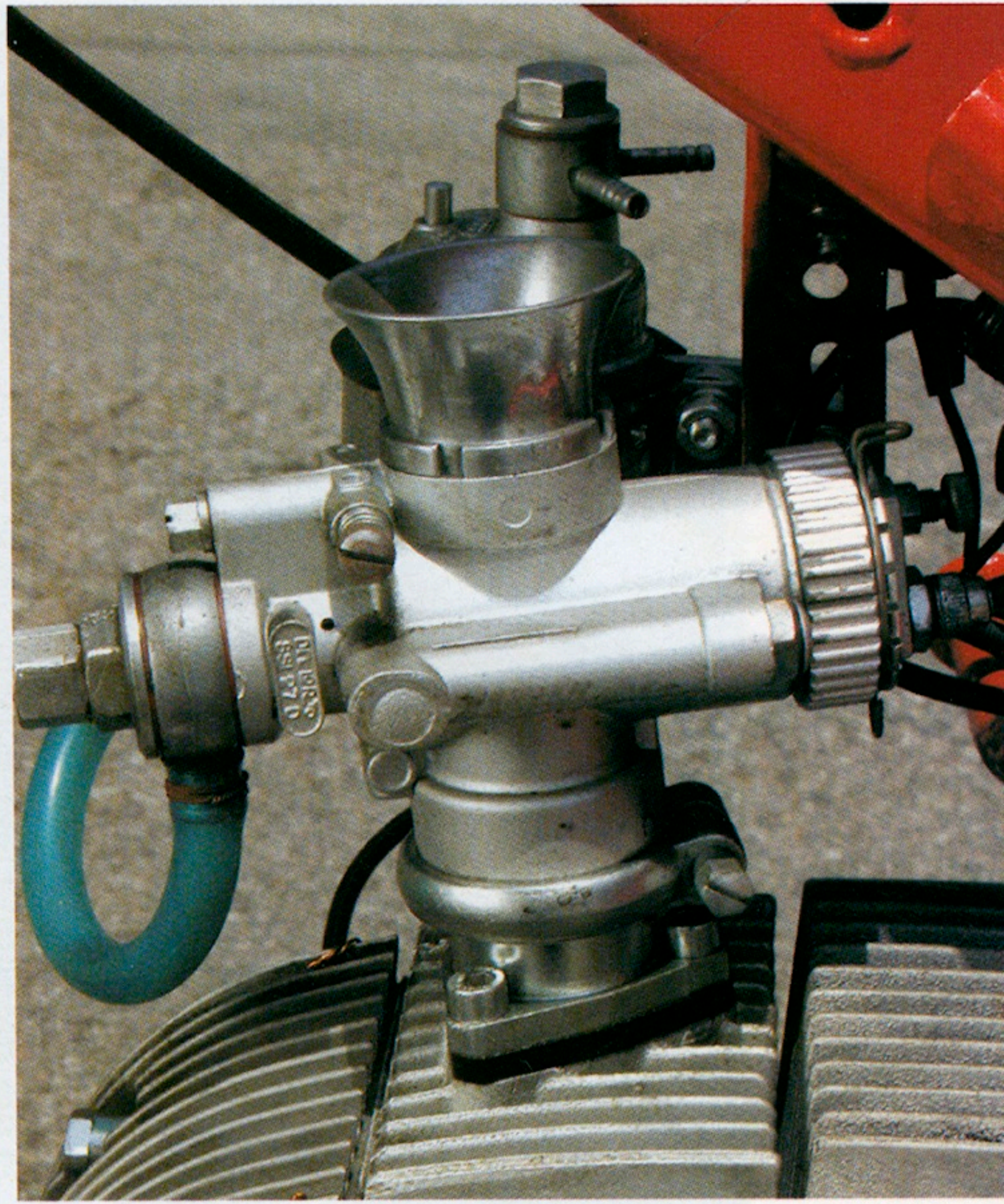
Il motore deriva da quello della stradale Imperiale, di cui conserva l'architettura e la distribuzione ad aste e bilancieri. Le principali differenze si riscontrano nel cilindro, che è in lega leggera e non più in ghisa, e nel carburatore. Il cambio è sempre del tipo a quattro marce come sui modelli di serie da cui deriva.



impiegate per correre dovevano essere il più possibile simili ai modelli in normale produzione". E, come alla "base" di tutte le 175 da corsa, dalla MSDS del '56 alla 175 campione italiana junior nel '72, c'è il modello Catria, per ricavare la 125 dominatrice della scena nella seconda

metà degli anni Sessanta il punto di partenza è rappresentato dalla Imperiale, la ottavo di litro a quattro tempi che la Motobi ha presentato nel '56 e ha commercializzato a partire dall'anno successivo.

Quello della Imperiale è un nome "importante" ma che, co-



me quello degli altri modelli Motobi, viene dato alla moto solo perché è in onore di uno dei tanti colli che circondano la città di Pesaro.

La potenzialità della Imperiale, un modello che Legend Bike ha presentato sul N°102, emerge già nei primi anni Ses-

santa quando, con una moto molto simile a quella stradale, Roberto Gallina, Eraldo Ferracci e Cristoforo Fattori, solo per ricordare alcuni piloti che vi hanno corso, la portano al vertice delle rispettive categorie. Ma più che di una vera e propria moto da competizione, questa

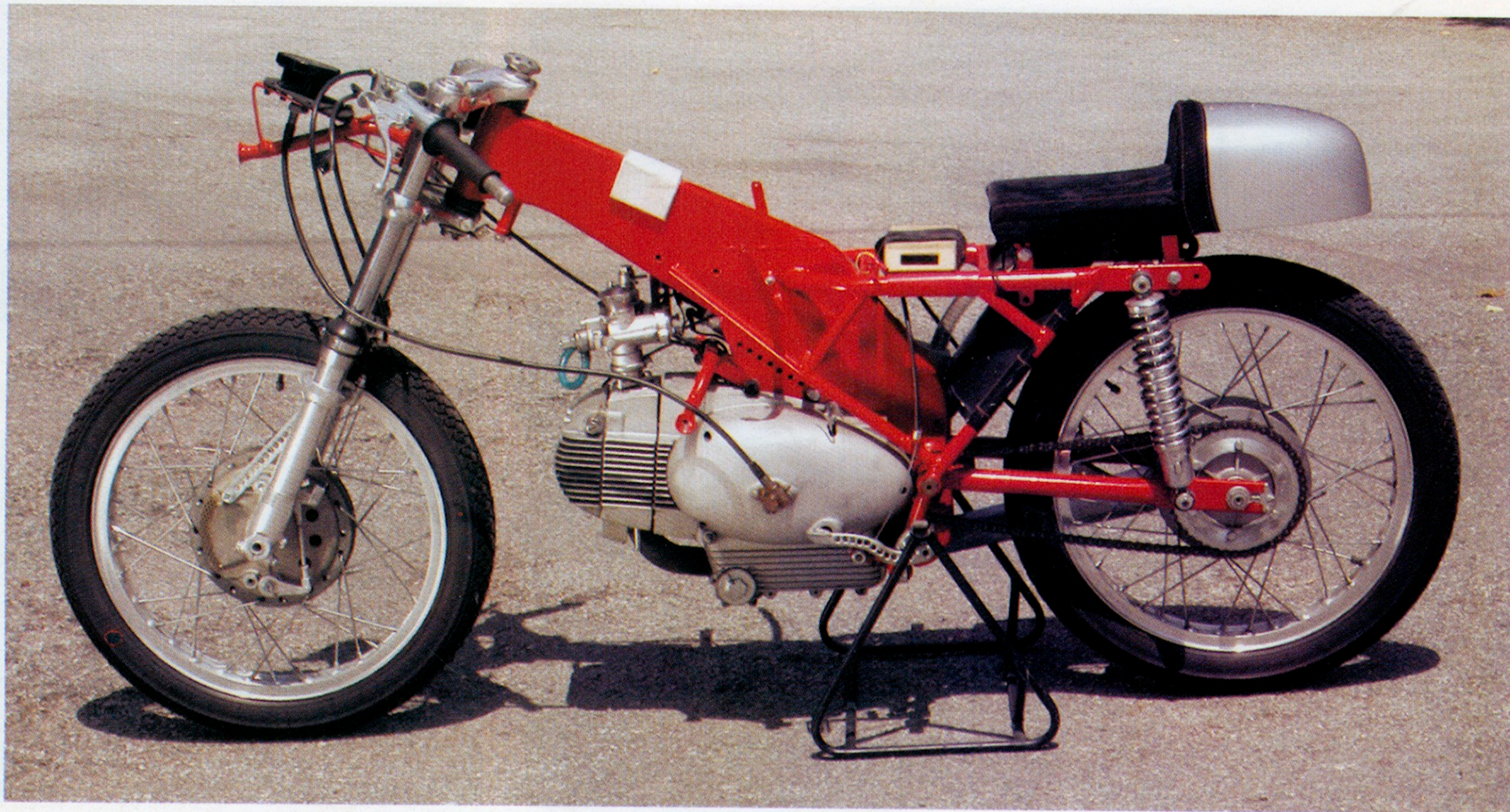
prima versione la si potrebbe paragonare ad un'evoluzione della vecchia formula MSDS, complice anche la mancanza della carenatura, non ancora ammessa nelle categorie minori.

Un vero e proprio cambiamento lo si registra a partire dal '64, quando la Motobi 125 assume le caratteristiche della moto che illustra il servizio e che a partire dal '65 raggiunge la piena maturità agonistica.

Motore a uovo

La stretta rassomiglianza della moto da competizione con la Imperiale è evidente già al semplice esame estetico del motore, con la sua classica forma ad "uovo". All'esame esterno la sola differenza sostanziale è rappresentata dal materiale del cilindro, con la ghisa che viene sostituita dalla lega leggera con canna in ghisa riportata.

L'alettatura della testa e del cilindro non viene aumentata, visto che il raffreddamento è garantito uniforme dalla posizione



In questa pagina, il telaio monotrave in lamiera stampata stradale è stato rinforzato nella parte superiore ed è integrato da un traliccio in tubi posteriore. Il traliccio, indispensabile su 175 e 250, è stato impiegato anche sulla 125 per uniformare tutte le moto da competizione. A destra, l'avantreno con la forcella Ceriani GP, la ruota con il cerchio Borrani in lega leggera da 18" e il freno Fontana a quattro ganasce da 180 mm. Il contagiri ha la scala al graduata al contrario.

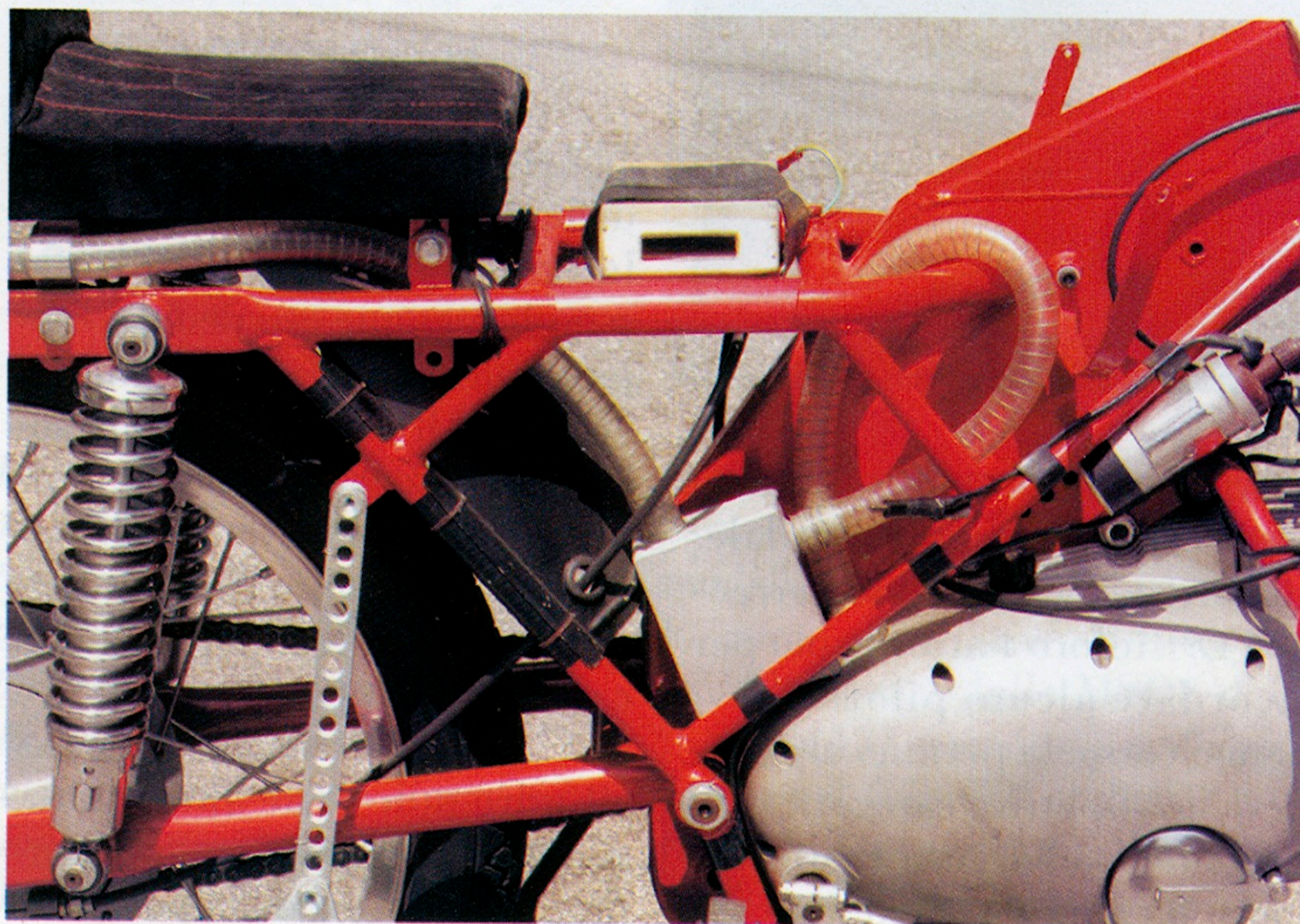
orizzontale del gruppo termico.

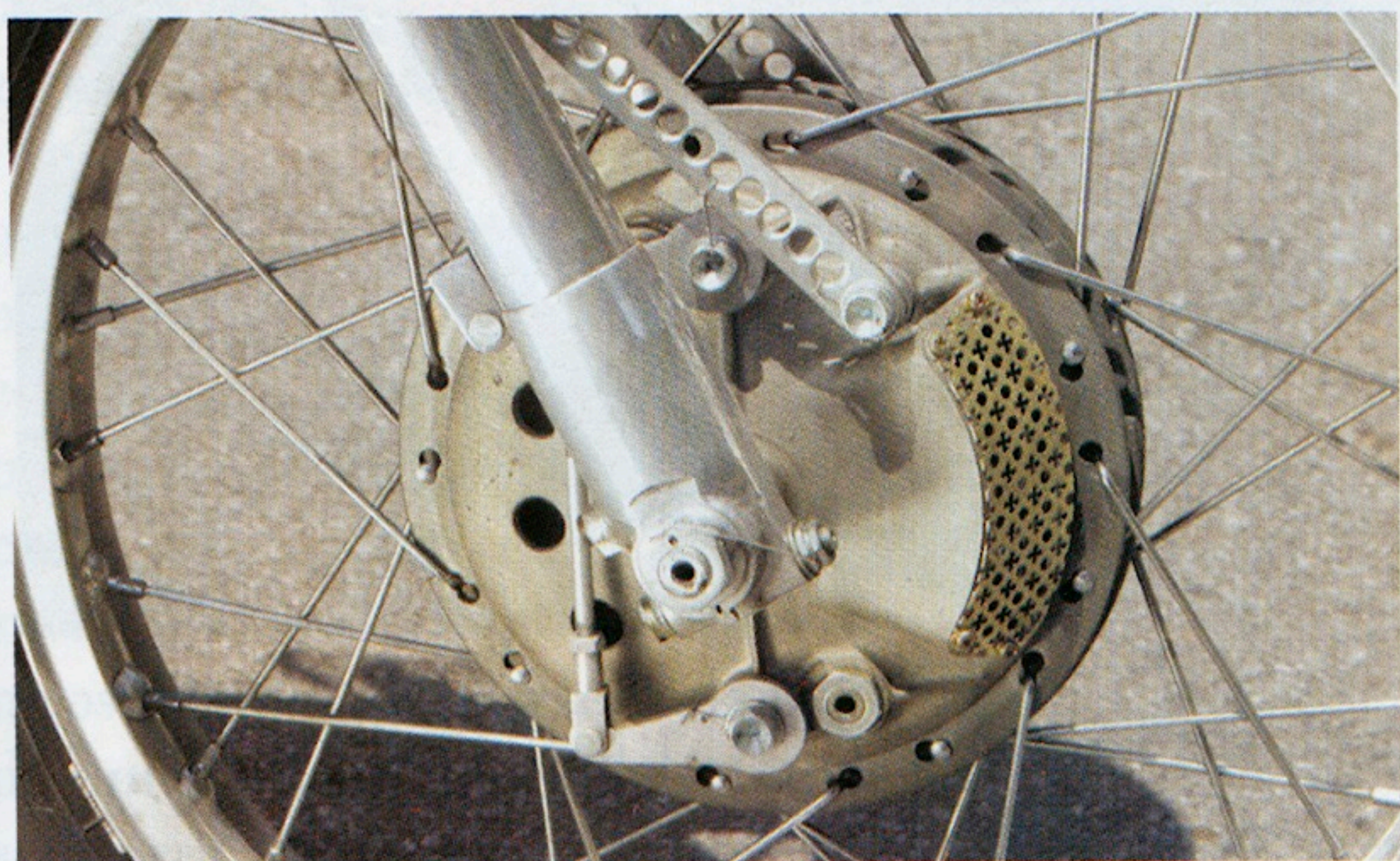
Anche i carter e i relativi coperchi sono fusi in conchiglia come quelli della produzione di serie. Sulle prime moto destinate alle corse e su quelle "ufficiali" viene impiegato un carter, con relativi coperchi, fusi in terra, ma si tratta di pochi esemplari. Vere e proprie moto ufficiali non ne sono mai state realizzate, e questo spiega le virgolette, visto che la partecipazione della Mo-

tobi alle competizioni non è mai stata diretta, ma tramite i principali concessionari, a cui erano fornite moto con una speciale messa a punto da dare ai piloti nelle gare più importanti. "Le nostre moto ufficiali - ci tiene a sottolineare Zanzani - differivano da quelle standard solo per la lavorazione più accurata delle teste e degli alberi a camme, ma senza impiegare soluzioni tecniche diverse".

La somiglianza del motore tra la moto da corsa e quello della Imperiale non è solo esterna, ma la ritroviamo anche nelle soluzioni tecniche e di molti componenti. A partire dall'alesaggio e dalla corsa, che restano quelle di un motore "quadro", con misure di 54 x 54 mm da cui si ricava la cilindrata di 123,6 cm³.

A cambiare, e di molto, sono le prestazioni. La potenza massima della Zanzani, termine che usiamo per identificare la moto da competizione, nonostante il tecnico romanolo lavori all'interno della Motobi e le sue preparazioni non siano frutto di





un'iniziativa personale, è in costante escalation. Si parte dai circa 17,5 CV sulla versione del '65 per crescere ai 22 CV a 11.000 giri/min di quella del '68 sino ad arrivare ai 23,5 CV a 13.000 giri/min dell'ultima versione del '69, realizzata nell'estremo tentativo, quanto vano,

di contrastare l'ascesa della Aletta due tempi della Aermacchi. L'aumento della potenza va di pari passo con quello del rapporto di compressione, che dai 6,5 a 1 della Turismo arriva a 11 a 1 della Zanzani.

In termini di potenza massima il balzo in avanti rispetto alla stradale è notevolissimo. Per la Imperiale Turismo sono dichiarati 5,8 CV, mentre per la Sport presentata nel '62, il valore raggiunge i 10 CV a 8500 giri/min. È un incremento, che il generoso surdimensionamento di tutti i componenti rende possibile senza comprometterne l'affidabilità.

Aste e bilancieri

La distribuzione rimane ad aste e bilancieri a due valvole in testa inclinate tra loro di 60°. Le valvole sono maggiorate, con quella d'aspirazione da 31 mm e quella di scarico da 28 mm e i

bilancieri lavorano su rulli.

È interessante rilevare che Zanzani aveva disegnato una soluzione monoalbero a quattro valvole che, assieme ad alcune modifiche alla trasmissione, avrebbero reso la moto idonea anche per correre nei gran premi. Ma la mancanza di un equivalente modello stradale a cui far da "traino" commerciale e la suddivisione dei compiti agonistici, che assegnava alla Benelli il ruolo di marchio da schierare nelle competizioni più importanti, non ha portato ad alcun sviluppo. È per lo stesso motivo che nella trasferta americana del '62, le Motobi che vincono nella 125, nella 175 e nella 250 sono marcate Benelli.

L'alimentazione viene affidata a un carburatore Dell'Orto SS da 25 mm, che poi viene sostituito con uno da 27 mm. Il diametro del carburatore, comunque, non scaturisce da scelte tec-





niche della Motobi, ma è imposto dalle normative federali in relazione alle diverse categorie di piloti. L'accensione è a ruttore ad anticipo fisso e batteria. La lubrificazione resta con olio nel carter e pompa a ingranaggi.

L'incremento delle prestazioni non impone la sostituzione dell'albero motore, mentre vengono cambiati i cuscinetti. Sono impiegati dei cuscinetti doppi, con quelli interni che sono a sfere, mentre quelli esterni sono a

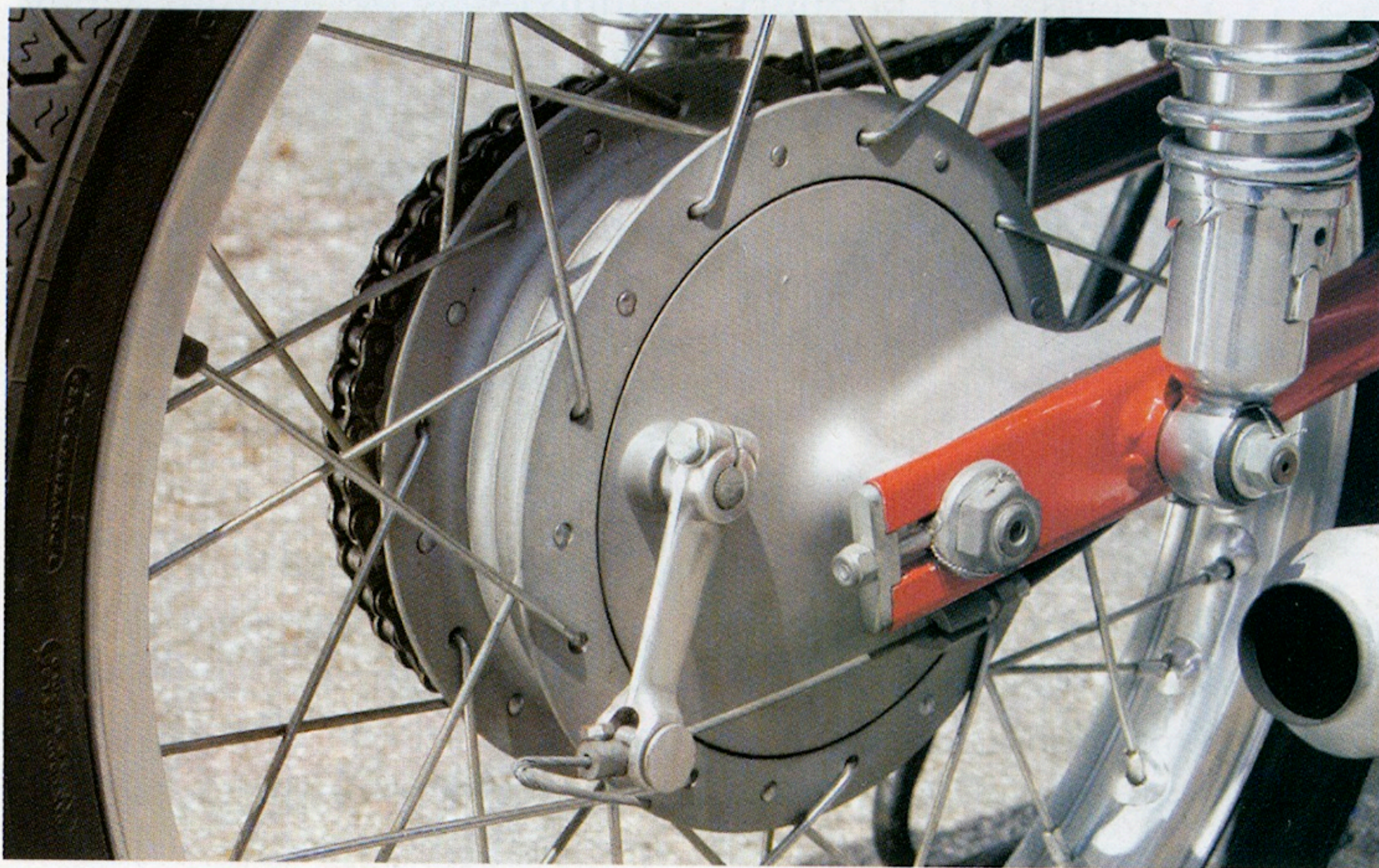
doppio giro di sfere.

La trasmissione primaria è a ingranaggi e la frizione è simile a quella di serie a dischi multipli in bagno d'olio. Zanzani progetta una frizione maggiorata a secco ma, come per la distribuzione, non si va più in là del disegno. Le prime versioni costruite mantengono il cambio a quattro marce, come sulla serie, ma a partire dal 1968 viene impiegato quello a cinque rapporti, come sulle altre Motobi da competizione.

Traliccio di rinforzo

Sulle prime versioni della 125 il telaio è monotrave in lamiera stampata con il motore a sbalzo, con la sola modifica, rispetto a quello della Imperiale, del rinforzo nella zona del canotto e della parte superiore del monotrave.

Nella parte superiore del monotrave, quella sotto il serbatoio, viene inserito un "triangolo" in lamiera stampata, che



In questa pagina, il retrotreno con il forcellone a sezione tonda, i due gruppi molla-ammortizzatore Ceriani e il cerchio Borrani in lega leggera da 18". Il freno è un Grimeca simile a quello della versione stradale. A destra, alcune immagini di Gino Tondo in azione con la Motobi 125 nel corso della stagione '66. La moto è molto simile a quella dell'anno successivo che illustra il servizio. Nella foto in basso a sorreggere la moto sulla pit line di Vallelunga è lo stesso Primo Zanzani, che era capo del reparto corse della Motobi.

contribuisce ad irrigidirlo. Questa modifica, che Zanzani introduce sulle Motobi a partire dal 1960, è più che sufficiente per le prestazioni del motore 125.

Sulla 175 e sulla 207, invece, serve un telaio ancor più rigido, che viene ottenuto con l'applicazione nella parte centrale e posteriore di un traliccio in tubi. La nuova struttura viene impiegata anche sulla 125, uniformando così il telaio di tutta la gamma delle Motobi da corsa.

Questa uniformità di soluzioni tecniche la riscontriamo anche nelle sospensioni e nelle ruote, con l'impiego dei migliori componenti del commercio. La forcella è una Ceriani GP e la sospensione posteriore è a forcellone oscillante, che è a sezione tonda e non ovale come sulla moto di serie, con due gruppi di ammortizzatore-molla Ceriani regolabili nel precarico della molla.

Le ruote impiegano cerchi in lega leggera Borrani da 18". Il freno anteriore è un Fontana da 180 mm a doppia camma a quattro ganasce, ma su qualche esemplare è stato montato anche l'Oldani della stessa misura e con le stesse caratteristiche. Il freno posteriore, invece, è un Grimeca da 160 del tutto simile a quello delle Motobi stradali della stesso periodo. Il peso a secco è di circa 90 chili.

La moto è completata dal serbatoio in fibra di vetro, dalla sella con codino e dalla carenatura sullo stile di tutte le altre Motobi da competizione. Per riconoscere la moto di una cilindrata dall'altra non resta che osservarne il colore, visto che le 125 sono tutte, almeno quando escono dal reparto corse pesarese, di color grigio argento e dal colore di fondo delle tabelle portanumero.

Paolo Conti

