

# L'UOVO DI COLOMBO

**CI SONO** motociclette che, a distanza di anni, non è facile riconoscere a vista d'occhio in fotografia; ma nel caso della Motobi non ci sono dubbi. Il suo caratteristico motore dalla forma ovoidale, indipendentemente che si trattasse di due o quattro tempi, di monocilindrico o bicilindrico, ha conferito alle moto pesaresi una impronta inconfondibile, oltre che ineccepibile sotto il profilo estetico e addirittura artistico.

La storia della Motobi meriterebbe ben più diffusa trattazione e il fatto che la si collochi in «coda» alla storia della Benelli, non va inteso come «piazzamento» in una ipotetica classifica di merito. La Motobi sale sul secondo gradino del podio, semplicemente perché è stata penalizzata dall'handicap di essere partita molto tempo dopo la Benelli, averla comunque impegnata più che validamente nel confronto produttivo nel corso degli anni Cinquanta e Sessanta, prima di allearsi al concorrente «fraterno» e concludere assieme la lunga gara che avrebbe meritato epilogo ben più consono al valore degli uomini e alla qualità delle macchine messi in campo con tanta tenacia, ingegno e orgoglio. La Motobi è un virgulto che nasce spontaneamente dal ceppo Benelli. Non un innesto voluto e curato amorevolmente, ma una di quelle gemme che spuntano improvvisamente e capricciosamente nella stagione favorevole e si sviluppano con incredibile rapidità e vitalità, quasi a sfidare la «priorità» del fusto da cui hanno assunto la prima linfa.

Passando dalla allegoria botanica alla realtà dei fatti, diciamo che la gemma spuntata dal tronco Benelli va identificata in Giuseppe Benelli, il maggiore dei sei fratelli, che nel 1950, a motivo di divergenze che di tanto in tanto affliggono ogni buona famiglia, pianta in asso la nidiata e va a deporre metaforicamente l'uovo in un nuovo habitat, poco distante

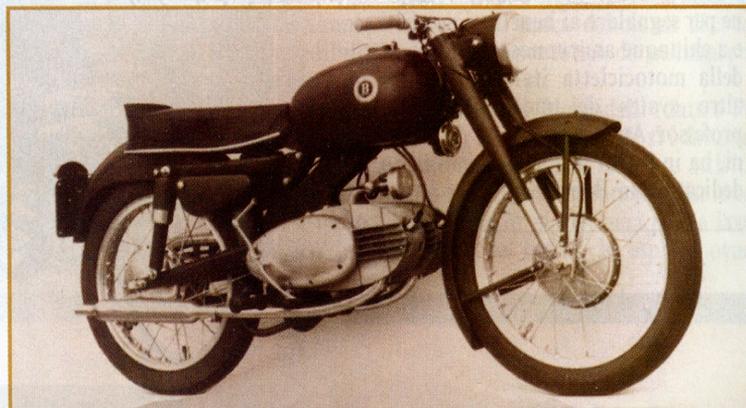
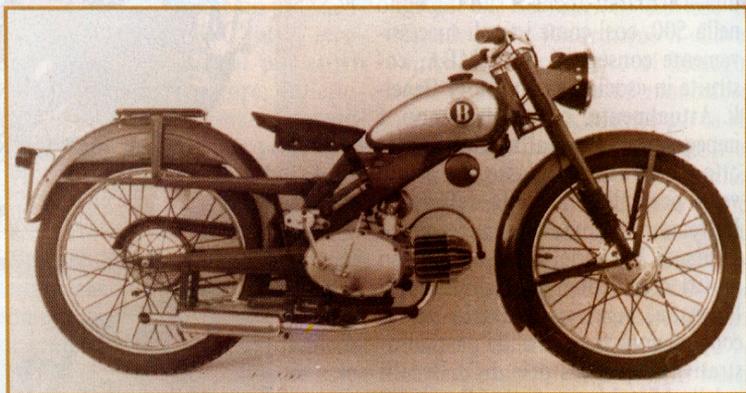
dalla sede originaria Benelli. E di uovo veramente si tratta, perché, come abbiamo detto, non tanto il prototipo del modello d'esordio, quanto gran parte della futura gamma, si ispirerà alla perfetta forma ovoidale che, se la natura stessa ha scelto su così vasta scala, non c'è dubbio che possa riaffermare la sua essenziale «logica» anche in meccanica.

La prima moto è marcata semplicemente B e soltanto in seguito assumerà il definitivo marchio Motobi. Si tratta di una 98 a due tempi di destinazione utilitaria, caratteristica per il motore orizzontale montato a sbalzo su telaio monotrave in lamiera stampata. La distribuzione è a valvola rotante, avvalendosi non soltanto del perno di manovella ma anche di una serie di canalizzazioni ricavate sul volano. Ma l'esemplare che suscita molto interesse nel 1952 è la 200 bicilindrica orizzontale a due tempi, perfettamente ovoidale e sempre con motore montato a sbalzo su telaio monotrave diagonale. Anche le monocilindriche due tempi vengono

ampiamente rivedute, non solo mediante aumento di cilindrata a 125 cm<sup>3</sup>, ma assumendo la forma d'uovo, appena abbozzata precedentemente.

La bella bicilindrica è contraddistinta in un primo tempo dalla sigla B 200 che nel 1953 si trasforma nel più pretenzioso e internazionale «Spring Lasting» (che pur prestandosi ad alcune varianti nell'interpretazione, traduciamo letteralmente in «lunga primavera»). Questo modello darà successivamente vita alla 250 bicilindrica Gran Sport e alla ancor più specialistica Sport Speciale, destinata prevalentemente alle gare di gran fondo che ne sottolineano, infatti, le grandi doti di velocità e tenuta.

Nella Milano-Taranto del 1955 troviamo schierate al via della classe 250 Sport la bellezza di otto bicilindriche Motobi, di cui sette all'arrivo e una fuori causa per una caduta di Giancarlo Galmossi. Il più che significativo risultato finale di classe è il seguente: 1° Silvano Rinaldi (7° assoluto), 2° Benito Mariani (8° as-



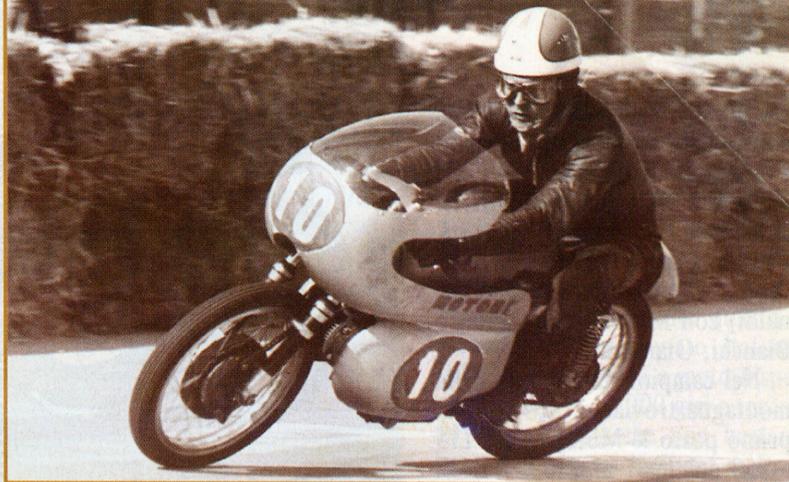


soluto) 3° Dietrich Serafini, 4° Beppino Garatti, 5° Alfredo Felisari, 9° Edoardo Rippa, 15° Rino Voltolin. Da segnalare che, nello stesso 1955, Silvano Rinaldi si aggiudicherà il campionato italiano juniores della classe 250. Importante affermazione della Motobi 250 Sport Speciale anche nella Milano-Taranto del 1956, vinta da Eugenio Poles. Comincia dunque in quegli anni l'incredibile elenco delle vittorie Motobi che saranno via via infoltite dalla gamma delle 125, 175 e 250 ad aste e bilancieri che, dal 1959

al 1972, conquisteranno 1123 successi nelle gare riservate alle moto derivate dalla serie, in Italia e all'estero.

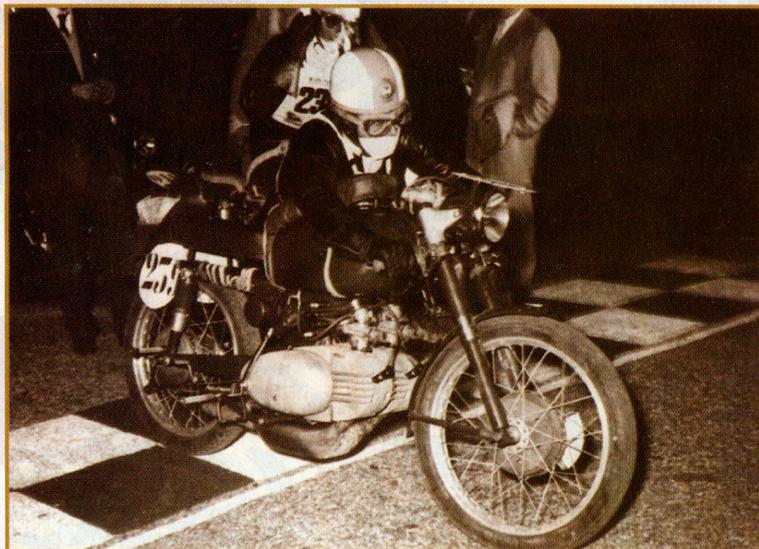
Scegliamo dal «mucchio» i risultati più significativi a cominciare dal campionato italiano juniores dove troviamo, dopo la prima vittoria di Rinaldi con la bicilindrica due tempi 250 nel 1955, la continua affermazione dei quattro tempi di derivazione Imperiale 125 e Catria 175, più la 250, che così si compendia nell'arco di quattordici anni di in-

segue



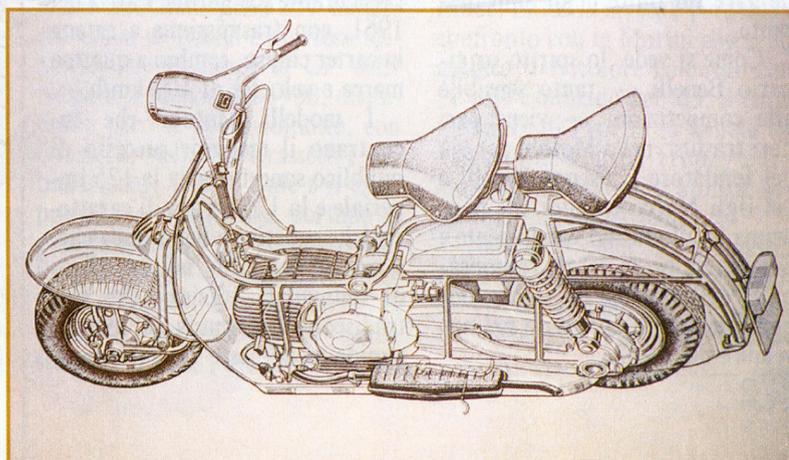
## COMPETIZIONI E SCOOTER

*In alto a sinistra, Amilcare Ballestrieri, pluricampione della montagna con la Motobi. In alto, Paolo Campanelli, altro big della Casa pesarese assieme a Roberto Gallina (qui sopra). A fianco, il gradevole scooter a ruote alte Pic-Nic 75 e (sotto) lo scooter Catria 175 con motore quattro tempi*



## SEGNI PARTICOLARI: UN MOTORE A UOVO

*Tutte le Motobi avevano il motore a uovo, una caratteristica comune anche ai modelli sportivi. Qui sopra Poles con la 250 bicilindrica al via della Milano-Taranto del 1956. A sinistra, la B 98 (1950) e (sotto) la Spring Lasting 200 (1953)*



tensa attività: 4 titoli della 125 con Lombardi, Tondo, Lazzarini e Mele; 10 titoli della 175 con Ambrosi, Silvagni, Ballestrieri, Schiavone, Panuzzi, Perotti, Isnardi, Parodi e Cresta; 3 titoli della 250 (più il già citato di Rinaldi) con Morgia, Gian Franco Bianchi, Giansanti.

Nel campionato italiano della montagna troviamo otto volte al primo posto le Motobi 125, 175 e 250 dal 1961 al 1968: 4 titoli 125 con Ballestrieri (uno) e Burlando (tre); 5 titoli 175 con Luciano Rossi, Ballestrieri, Roberto Gallina, Bertarelli (due); 1 nella 250 con Amilcare Ballestrieri. Tanti e tanti altri piloti Motobi andrebbero ricordati, come Paolo Baronciani, Paolo Campanelli, Ringhini e con essi il responsabile del reparto corse Motobi, Primo Zanzani, la «mano d'oro» che conferiva quel tanto in più alle macchine cui si dedicava personalmente.

**CV** - Nel loro periodo migliore le Motobi ufficiali forniscono i seguenti dati di massima: 17,5 CV a 11.000 giri, (125); 25 CV a 10.500 giri (175); 32 CV a 10.200 giri (250). Quest'ultima macchina figura degnamente anche in alcune gare del campionato seniores, dove è particolarmente assiduo Paolo Campanelli, cui si deve anche il primo «esperimento» di maggiorazione partendo dalla base 175. A titolo di curiosità va ricordata anche la realizzazione fatta dallo svizzero Maltry, in collaborazione con lo stesso Campanelli, «accoppiando» due motori 250 per ricavarne una 500 bicilindrica (lo stesso tema cui si ispirò Lino Tonti nel progettare la Linto, servendosi però di due Aermacchi 250) che disputa alcune gare sul finire degli anni Sessanta.

Come si vede, lo spirito originario Benelli — tanto sensibile alle competizioni — viene pari pari trasfuso nella Motobi per via del fondatore Giuseppe Benelli e dei figli Marco e Luigi che dapprima lo affiancano validamente e poi assumono la totale responsabilità dell'azienda, dopo la scomparsa del padre, avvenuta nel novembre del 1957.

