

1° MOTO PESARO SHOW:CONVENTION INTERNAZIONALE DI MOTOCICLISMO

comunicazione n° 3:

"LE MOTO DA CORSA PESARESI"

relatore Dott. GIANFRANCO FLORI

Pesaro, 13 Novembre 1987

La moto che vediamo sullo schermo è un esemplare delle Molaroni 350 a 2 tempi costruite a Pesaro nella Prima metà degli anni '20. Alcune di esse parteciparono con successo ad importanti competizioni sportive a livello nazionale: nel 1924 alla Coppa Dei Due Mari (Pesaro-Civitavecchia di 238 Km.), al Raid Nord-Sud (877 Km. da Milano a Napoli in una sola tappa), al circuito di Grosseto; nel 1925 al IV° Circuito d'Italia (severa e lunghissima corsa a tappe di 2.700 Km.).

La produzione a Pesaro delle moto Molaroni venne presto a cessare; ma a Pesaro, già dal 1920/21 progettavano e costruivano motociclette anche Giuseppe Benelli ed il fratello Giovanni nella loro officina meccanica di via Del Lazzaretto. Si trattava di piccole motoleggere monocilindriche a due tempi di 98,125,147 c.c. che Tonino, il minore dei sei fratelli Benelli, collaudava. E fu appunto con una di esse, una 147 in versione sportiva, che egli cominciò a correre, nel 1923, in gare locali e regionali. "Tanta era la sua bravura-ricorderà il fratello Giovanni-che costringeva alla resa piloti di cilindrata parecchio superiore".

Il debutto di Tonino nelle grandi competizioni avverrà alcuni anni dopo, quando nella piccola fabbrica di via Del Lazzaretto sarà stata ultimata la realizzazione di un nuovo motore, di maggiore cilindrata e con ciclo a quattro tempi.

Il pensiero di mio fratello Giuseppe e mio - scriverà Giovanni Benelli - fu quello di progettare anche un motore a quattro tempi con soluzioni di avanguardia e per quell'epoca assolutamente rivoluzionarie. Fu collaudato nel 1926 con piena soddisfazione il 175 c.c., ad asse con camme in testa, con rapporto corsa e alesaggio ultra quadro e con la trasmissione del comando valvole ad ingranaggi



a cascata: tutto ciò rappresentava un decisivo passo avanti nella costruzione di motori a quattro tempi".

Caratteristica nella Benelli 175 monoalbero era, come si vede nella foto, la conformazione a "L" del Carter che racchiudeva gli ingranaggi mediante i quali veniva comandata la distribuzione superiore: quattro allineati verticalmente e due, supplementari, pressoché orizzontali, per il comando del magnete. La moto aveva il cambio a tre rapporti comandati a mano con leva diretta senza snodi, la frizione a dischi multipli, la lubrificazione a circolazione continua. Il telaio era in tubi a culla aperta. La forcella posteriore era rigida, quella anteriore a parallelogramma. Il motore sviluppava una potenza di 11 CV a 6.500 giri. La velocità era di circa 130 Km/h. In alcune gare, per eliminare gli effetti ventilanti dei raggi e la conseguente resistenza dell'aria, veniva adottata la schermatura a disco della ruota posteriore (come appare nella foto).

Fin dal suo esordio, nel 1927, la Benelli 175 da corsa si rivelò una macchina, per quei tempi, prodigiosa. Con essa, in quello stesso anno, conquista il titolo italiano aggiudicandosi sei gare di campionato su sette e vince le due "classiche" italiane: il Circuito del Lario e il Gran Premio Delle Nazioni a Monza, correndo qui ad una media di oltre 109 Km/h. e battendo quattro records mondiali di categoria.

Dal 1927 al 1934, ultimo anno in cui venne organizzato nell'anteguerra un campionato per la classe 175 c.c., la piccola moto di Pesaro annovera più di 70 vittorie in competizioni nazionali ed internazionali.

Con Tonino, che nell'autunno del 1932 abbandonerà le corse in seguito



ad un grave incidente occorsogli al Tigullio, essa viene insignita per quattro volte del titolo italiano (nel 1927, '28, '30, e '31), vince 25 gare di alto livello agonistico, fra cui tre circuiti del Lario, 3G.P. delle Nazioni, 2G.P. Reali, 1G.P. di Francia.

Fra gli altri piloti della Casa Pesarese che scrissero più volte il loro nome sull'albo d'oro delle vittorie della 175 ricordiamo anzitutto Dorino Serafini di Pesaro, centauro di indiscussa perizia e audacia, che diverrà, ma su Gilera, campione d'Europa nel 1939.

Con Serafini vanno ricordati Riccardo Brusi, pesarese di adozione, vincitore di numerose gare nel 1929, passato poi alla Guzzi; Carlo Baschieri, campione italiano 1932, vincitore, tra l'altro, di 2 G.P. di Svizzera, di 1 G.P. delle Nazioni, di 1 Campionato d'Europa; Alberti che nel 1933/34 riporterà brillanti successi in Italia, Belgio, Olanda; Amilcare Rossetti, che non avrà rivali nelle competizioni nazionali della stagione 1934 ottenendo il titolo italiano; l'olandese Ivan Goor infine, che nella stessa stagione coglierà diversi allori all'estero.

Nel corso di quegli otto anni, alla Benelli 175 vengono apportate modifiche e innovazioni. A partire dal 1930 al modello iniziale monoalbero succedeva nelle gare un modello a due alberi dalle camme in testa, sempre con distribuzione comandata ad ingranaggi a cascata, racchiusi in carter, che, come si vede nella diapositiva, assumeva la forma a "T". Nell'ultima versione, 1934, la moto era dotata di telaio a culla continua sdoppiata nella parte inferiore e di cambio a quattro rapporti comandati a pedale. Il motore erogava una potenza di oltre 15 CV a più di 9.000 giri con rapporto di compressione molto elevato, pari a 14.



La soppressione del campionato per la classe 175 c.c. non trovò impreparati i F.lli Benelli che avevano già in allestimento due macchine da Grand Prix, una di 500 e l'altra di 250 c.c., ispirate all'imbattibile, gloriosa 175.

La 500 montava un motore anch'esso monocilindrico a doppio albero con le camme in testa e con il solito comando a cascata di ingranaggi, motore che forniva una potenza di circa 50 CV e imprimeva alla macchina una velocità di oltre 190 Km/h. La 500 non ebbe però fortuna. Nel 1935 disputò due corse, pilotata dal bolognese Guglielmo Sandri: una a Tripoli dove dovette ritirarsi e l'altra a Monza dove arrivò quarta ad una media di 164 Km/h, dietro a tre Guzzi bicilindriche. Dopo una sporadica ricomparsa nel 1939, non la si vide più nelle competizioni.

Eclatanti successi otterrà invece la 250 che peraltro ricordava in tutto la 175 bialbero, tranne che per le dimensioni del motore il quale sviluppava una potenza di circa 25 CV a 8.000 giri. Al suo esordio, nel 1935, guidata dal piccolo milanese Alberti, conquista il primato mondiale sul chilometro lanciato, valido anche per la classe 350 c.c., raggiungendo sull'autostrada Firenze-Mare, nei pressi di Altopascio, la media oraria di 181 Km e 818 metri.

In quell'epoca, invero, a dominare erano le moto Guzzi monoalbero; le Benelli tuttavia si batterono con onore. All'inizio del 1936 Giordano Aldrighetti, pilota occasionale della Casa pesarese, porterà una bella vittoria sul circuito delle Nazioni a Ginevra.

Sostanziali modificazioni subirà la 250 all'inizio del 1938. Fra l'altro, furono cambiate le dimensioni per l'alesaggio e la corsa, e fu adottato un cambio, sempre a quattro rapporti, ma di costruzione



Benelli. I risultati saranno decisamente brillanti: Rossetti vincerà la gara di campionato italiano di 1^a categoria a Bologna, e, nel G.P. delle Nazioni sul percorso "Florio" dell'autodromo di Monza, Soprani, Martelli e lo stesso Rossetti conquisteranno nell'ordine i primi tre posti lasciandosi dietro i piloti delle Moto Guzzi. Nella gara, così clamorosamente vinta dalle macchine pesaresi, Soprani corse ad una media di 140 Km e 127 metri, superiore anche alla velocità media fatta registrare dalle 350 c.c. che gareggiavano contemporaneamente, fra le quali la "Velocette" del campione europeo di quella classe, l'inglese Ted Mellors. Sarà lo stesso Ted Mellors nel 1939 a portare la Benelli 250 alla conquista più prestigiosa: il Tourist Trophy inglese. Le Guzzi sovralimentate furono costrette a fermarsi per noie all'accensione e le D.K.W. a due tempi, munite di compressore, vennero superate già al terzo giro da Mellors che rimase in testa fino al termine.

Con il titolo italiano conquistato da Martelli, la Benelli chiuderà questa sua esaltante stagione 1939.

Nel 1940 anche la Casa pesarese impiegherà in gara un motore sovralimentato con compressore centrifugo, già allo studio nel 1938, per contrastare le 250 c.c. sovralimentate della Guzzi.

La Benelli 250 sovralimentata si presentò però raramente alle corse. Si presume che il propulsore sviluppasse una potenza di 35 CV a 9.000 giri e che la moto potesse raggiungere i 190 Km/h.

Nello stesso 1940 veniva realizzato anche un motore a quattro cilindri sovralimentato: raffreddamento ad acqua con circolazione forzata e con radiatore anteriore, distribuzione bialbero con due valvole inclinate per ogni cilindro, comando con brevecascata ed ingranaggi doppi a "T" sulla destra della bancata dei 4 cilindri trasversali.



La nuova spettacolare moto da corsa, mostrata al salone milanese del ciclo e motociclo, non potè partecipare alle gare, ma era accreditata di una elevatissima potenza (52,5 CV a 10.000 giri) e di una velocità non lontana da quelle delle più quotate mezzo litro. Con questa 4 cilindri Salvatore Baronciani, altra indimenticabile figura del motociclismo pesarese, raggiungerà sull'autostrada Bergamo-Brescia nel 1942 una velocità massima di 238 Km/h, nuovo record mondiale, purtroppo non ufficializzato. La guerra infatti aveva fatto sospendere le attività sportive.

Dopo l'8 settembre, la fabbrica Benelli viene occupata dai tedeschi, minata, smantellata, rapinata di tutte le macchine, di tutte le materie prime, scorte e manufatti.

Terminata la guerra comincerà l'opera di ricostruzione della fabbrica; non passerà molto tempo e la Benelli riprenderà di nuovo quella attività agonistica che l'aveva resa famosa nel mondo.

Si erano fortunatamente salvate dalla rapina tedesca alcune 250 bialbero da corsa, smontate e conservate. Si ricominciò con quelle, più o meno rimodernate, affidate prima all'anziano Martelli, quindi, nel 1947, al giovane pilota romano Luigi Ciai.

Poi arriva Dario Ambrosini, anche lui "nato per correre" come Tonino. Debutta con la Benelli 250 nel 1948 vincendo il circuito di Cesena che in passato aveva vinto su una Guzzi; e il circuito di Cesena sarà il suo trampolino di lancio verso le mete più ambite dello sport motociclistico. Vince nel corso di tre stagioni e mezzo ben 21 competizioni nazionali e internazionali compiendo imprese memorabili come la conquista del Tourist Trophy nel durissimo circuito dell'isola di Man. Si laurea campione d'Italia e si cinge dell'alloro iridato di campione del mondo 1950; ed era ancora



in lizza, nel 1951, per la riconquista di entrambi i titoli, quando in una triste giornata di metà luglio perdeva la vita ad Albi durante una prova per il G.P. di Francia. Per il campionato del mondo, che aveva preso l'avvio nel 1949, Ambrosini aveva avuto a disposizione una nuova Benelli 250, rielaborazione aggiornata, in base a moderni concetti, del vecchio modello bialbero.

La nuova 250 aveva la superficie della alettatura di cilindro considerevolmente aumentata, il serbatoio del carburante di maggiore capienza e con incavature per le ginocchia del pilota ed era dotata di sellone lungo. In una successiva versione verrà dotata di telaio in tubi a culla doppia continua e di sospensioni telescopiche anteriori e posteriori. Il motore erogava una potenza di 27CV a 9.000^{giri} imprimendo alla macchina una velocità massima di oltre 170 Km/h, come la consorella del periodo prebellico quando per altro si usavano miscele speciali (nel dopoguerra esse erano state proibite: si era reso obbligatorio l'uso della normale benzina in commercio, prima di 72 e poi di 80 ottani, ciò che all'inizio aveva recato non pochi problemi alle 250 bialbero della Benelli).

La morte di Ambrosini fu un colpo tremendo per la Casa pesarese. Il reparto corse venne momentaneamente chiuso e poi, fino al 1958, la Benelli si asterrà dalle corse per la categoria Grand Prix. In questo periodo alle competizioni sportive essa parteciperà soltanto con il suo "Leoncino 125 c.c. ", evoluzione della motoleggera "Letizia", nata nello stabilimento pesarese nel 1949, che era azionata da un motore monocilindrico a due tempi di 98 c.c. con distribuzione normale a luci e che era dotata di un telaio monotrave con motore appeso a sbalzo.



Il "Leoncino 125 " a due tempi con alla guida Cristoforo Fattori, Leopoldo Tartarini, il pesarese Paolo Campanelli, Silvio Grassetti, il bolognese Ferrari, ed altri, coglierà dal 1952 al 1958 numerose, esaltanti affermazioni in competizioni di gran fondo e nelle gare riservate alle moto sport derivate dalla serie, denominate motociclette di formula tre. Tra le sue più belle imprese vanno ricordati i quattro Motogiri d'Italia vinti sui cinque svoltisi dal '53 al '57 (due con Tartarini, gli altri due con Campanelli e Ferrari) nonché la Milano-Taranto vinta da Tartarini nel '53 alla media di quasi 90Km/h. Nella sua versione di Formula 3 del 1957, il "Leoncino", che appariva modificato nella parte ciclistica stabiliva all'autodromo di Monza un record sul giro di 123 Km/h (è da presumere che la sua velocità massima fosse sui 140 Km.

Proibite le competizioni di gran fondo su strada, al "Leoncino" nel 1958 venivano apportate ulteriori modifiche per renderlo più competitivo nei circuiti: tra l'altro venne introdotta l'alimentazione a distributore rotante e una pompa supplementare di lubrificazione. Nel settembre di quell'anno durante le prove del G.P. delle Nazioni riappare, inaspettatamente, la Benelli 250, ma quasi completamente rinnovata. Erano cambiate le dimensioni dell'alesaggio e corsa, il cambio era a 6 rapporti in blocco con il motore, l'accensione era a due candele alimentate a batteria con interruttore comandato da uno degli ingranaggi della distribuzione, i freni erano a tamburo centrale.

Il motore erogava una potenza di 33 CV a 12.000 giri. La velocità massima era di circa 210 Km/h.

Il vero esordio di questa rinnovata versione della 250 monocilindrica

Bialbero avvenne l'anno successivo (nel 1959), portata efficacemente in gara da Grassetto e da Duke che si imponeva al circuito di Locarno. Essa si trovava però a dover fronteggiare rivali agguerrite (MV, MZ, Morini) e non potè inserirsi al vertice.

All'inizio del Giugno 1960 la Benelli presenta a Pesaro ai giornalisti specializzati della stampa nazionale e internazionale una moderna versione di quella stupenda 250 a 4 cilindri che aveva realizzato 20 anni prima, nel 1940. Il motore era dotato di raffreddamento ad aria mediante alette circolari, distribuzione a doppio albero delle camme in testa comandata da treno di ingranaggi centrali, alimentazione con quattro carburatori, cambio in blocco a sei rapporti, serbatoio del lubrificante realizzato, nella versione definitiva, nella forma di sottocoppa del carter, accensione nei primi modelli a batteria, poi a magnete.

L'esordio avvenne a Imola, nella primavera del 1962 e, alcune settimane dopo, Grassetto, che aveva contribuito al perfezionamento della macchina, riusciva clamorosamente ad imporsi a Cesena. All'inizio del 1964 la Casa pesarese chi amava in veste di prima guida Tarquinio Provini, allora il più forte pilota di moto di piccola e media cilindrata. Con lui questa nuova 250, che era accreditata di una velocità di oltre 230 Km/h, s'imponeva nel G.P. di Spagna e nel 1965 si aggiudicava pressochè tutte le gare italiane della cilindrata. Nel 1966 esordiva una versione 350 c.c. a quattro valvole per cilindro, il cui motore sviluppava una sessantina di CV. Pilotata da Provini, giungeva seconda al G.P. di Germania. Quell'anno, purtroppo, Provini, durante le prove del Tourist Trophy subiva una gravissima caduta ed era costretto

ad interrompere la carriera di pilota. A sostituirlo, per la stagione successiva, verrà chiamato il romagnolo Renzo Pasolini.

Nel frattempo era stata allestita anche una mezzo litro . Pasolini con le tre cilindrata (250, 350, 500 c.c.) coglierà una ricca messe di allori sui circuiti nazionali e nel 1968 sia con ^{la} 250 sia con la 350 otterrà un secondo posto al Tourist Trophy, al G.P. della Germania e al G.P. delle Nazioni a Monza. Il 1969 sarà per la Benelli 250 quattro cilindri l'anno della conquista del campionato mondiale, con l'australiano Kelvin Carruthers, nuovo acquisto della Casa pesarese.

A partire dal 1970, per decisione della Federazione Motociclistica Internazionale, vennero vietati per i motori di 250 c.c. e di cilindrata inferiori, i frazionamenti superiori a due cilindri. La Benelli fu quindi costretta ad accantonare la 250, facendo partecipare alle competizioni soltanto le sue quattrocilindriche superiori (cioè la 350 e la 500).

Intanto la situazione aziendale della Benelli, che da qualche ^{tempo} stava vivendo momenti difficili, si era fatta critica. Con l'intervento della GEPI, la fabbrica alla fine del 1971 verrà venduta all'industria le italo-argentino Alejandro De Tomaso.

A far parte del gruppo De Tomaso entrava, con la Benelli, anche la Motobi. Fondata alla fine degli anni '40 da Giuseppe Benelli, distaccatosi con i suoi due figli dalla Casa madre, la nuova azienda pesarese che usava il marchio "B", si era fusa nel 1963 con la Benelli, pur conservando una sua distinta gamma di prodotti ed il suo marchio commerciale.

La Motobi, a cominciare dal 1959, era stata la principale protagonista delle competizioni minori di velocità con modelli derivati dalla

serie di 125, 175, 250 c.c. che conquistarono complessivamente 17 campionati nazionali juniores e 10 campionati della montagna.

Caratteristica nelle Motobi, inizialmente a due tempi, poi a quattro tempi, era la forma "a uovo" del motore monocilindrico orizzontale. Le Motobi avevano la distribuzione a due valvole in testa comandate da aste e bilancieri, il raffreddamento ad aria.

Messi a punto dal responsabile del reparto-corse, l'ex pilota Zanzani di Faenza, i motori raggiungevano potenze notevoli: 17,5 CV a 11.000 giri quello della 125 c.c., 25 CV a 10.500 giri quello della 175 e 32 CV a 10.200 giri quello della 250c.c..

Quest'ultima moto, che adottava un grosso carburatore di 32 mm., raggiungeva, munita di carenatura, i 190|200 Km|h. Anche le altre due Motobi di minore cilindrata raggiungevano velocità notevoli: nel 1967, durante una prova di campionato sulla pista stradale di Monza la 125 otteneva una media sul giro di oltre 149 Km|h e la 175 di oltre 160 Km..

Nel 1969, a causa della critica situazione aziendale, la Motobi cessava ufficialmente ogni attività sportiva.

Ritornando alle moto Benelli, dopo il passaggio dell'azienda al gruppo De Tomaso, esse faranno soltanto sporadiche apparizioni in gara. Nel 1972, sul circuito internazionale a Villa Fastigi di Pesaro, coglieranno una splendida affermazione nelle due classi 350 e 500 c.c. battendo, con Jarno Saarinen, le MV di Giacomo Agostini; all'inizio del 1973 la Benelli 500 vincerà una gara internazionale a Modena con Walter Villa. Ma nella primavera di quell'anno, dopo il drammatico G.P. delle Nazioni a Monza, in cui persero la vita Pasolini e Saarinen, anche la Benelli rinuncerà definitivamente alle corse.



Ma in quegli anni a Pesaro la Benelli non era l'unica a costruire motociclette da corsa.

C'era anche Piovaticci. Con Eugenio Lazzarini, pilota di grande abilità che nel corso della sua carriera sarà tre volte campione del mondo e quattro volte campione italiano, Piovaticci costruisce, modificando e perfezionando motori Maico, una 250 e una 125 c.c. che vincerà nel 1973 il campionato italiano. Poi chiamerà nel suo piccolo reparto corse due tecnici olandesi che realizzano una 50 e una nuova 125 c.c..

E c'era in quegli anni anche Morbidelli. Titolare di una fabbrica di macchine per la lavorazione del legno esportate in tutto il mondo, appassionato fin da ragazzo dei motori, Giancarlo Morbidelli aveva progettato e realizzato la sua prima moto tra la fine del 1968 e l'inizio del 1969. Si trattava di una 50 c.c. da G.P. la cui ciclistica era basata su un telaio a doppia culla continua di forma classica. Aveva le sospensioni teleidrauliche di costruzione Marzocchi e freni a tamburo Fontana. Era azionata da un motore a due tempi (come saranno tutte le moto Morbidelli) che aveva un cilindro inclinato in avanti di 20 gradi rispetto alla verticale, dotato di canna in ghisa, con alesaggio di mm 40 e corsa di mm 39,8. Il raffreddamento era ad acqua con circolazione a termosifone e radiatore fissato elasticamente al telaio, non mancava peraltro una moderata alettatura della testa e dei cilindri. L'accensione era a spinterogeno. Il cambio, a sei rapporti, aveva la caratteristica di essere completamente estraibile. Alimentato attraverso un carburatore Dell'Orto, prima di 24 e poi di 25 mm, il piccolo motore, con rapporto di compressione pari a 13, forniva una potenza massima che arrivò a circa 13,5 CV a 14.500 giri al minuto.

Il debutto della piccola moto, per la cui realizzazione Morbidelli si era valso della collaborazione del tecnico e corridore milanese Franco Ringhini, avvenne all'inizio della stagione motociclistica 1969 sul circuito del Santerno a Imola. Il bilancio di quella stagione e della successiva non sarà entusiasmante per la Morbidelli, ma nemmeno deludente: un primo posto nel G.P. di Slovenia con Eugenio Lazzarini e una serie di buoni piazzamenti con lo stesso Lazzarini e con Ringhini. Decisamente migliori, in campo nazionale, saranno i risultati nel 1971. Il giovanissimo romano Alberto Ieva, chiamato al posto di Lazzarini, si aggiudica infatti il titolo italiano della categoria con 4 vittorie in 5 gare.

Dopo la conquista del campionato italiano, la 50 c.c. verrà tuttavia pressoché abbandonata (l'ultima sua gara sarà quella dell'ottobre 1973 a Misano vinta dallo stesso Ieva).

Era già stata realizzata da Morbidelli una 125 c.c. bicilindrica. Il motore, che sviluppava una potenza di 32 CV a 14.000 giri, si ispirava in parte a quello della 50 c.c. da G.P.. La circolazione dell'acqua di raffreddamento avveniva, come nella 50 c.c., con il sistema del termosifone. Nella 125 l'alimentazione, comandata, come su tutti i motori Morbidelli, da valvole a disco rotante, avveniva attraverso due carburatori Dell'Orto che erano collocati sui due lati del motore. Il cambio era a sei rapporti con ruote dentate sempre in presa. Anche la ciclistica ricordava quella della 50 c.c.: telaio a doppia culla continua, sospensioni Marzocchi, freni a tamburo Fontana. La moto, avvolta in una snella carenatura dipinta in bianco e celeste, raggiungeva una velocità che sfiorava i 200 Km all'ora.

La Morbidelli 125 con alla guida Franco Righini (che in seguito abbandonerà la Casa di Pesaro mettendosi in proprio a costruire moto da corsa) fece il suo esordio sul circuito di Rimini nel marzo 1970. Verso la metà della stagione arrivò il pilota triestino Gilberto Parlotti e con lui arrivarono i successi. Nel 1971 egli vince 8 gare sulle 16 disputate, conquistando il titolo italiano seniores e un ottavo posto nella classifica del campionato mondiale. Ma l'anno successivo, quando stava per aggiudicarsi anche il titolo iridato (era infatti provvisoriamente primo in classifica con 2 vittorie, un secondo e un terzo posto ottenuti nelle 4 gare finora disputate) Parlotti scivolava nel circuito del Tourist Trophy su una striscia pedonale resa viscida dalla pioggia e perdeva la vita. Dopo una momentanea sospensione, Morbidelli e il suo reparto corse decidono di riprendere l'attività agonistica, ma i risultati non saranno positivi. Non lo saranno neanche nel 1973 nonostante la presenza di un pilota di prima grandezza come lo spagnolo Angel Nieto che non riuscì ad ambientarsi alla Morbidelli. L'unica sua vittoria l'otterrà in una gara a Misano, peraltro non valido per il mondiale.

La situazione in Casa Morbidelli migliora nel 1974 con l'assunzione di due nuovi piloti, il ternano Paolo Pileri e il riminese P.P. Bianchi, che formeranno un binomio praticamente imbattibile alla guida di un nuovo modello della 125 realizzato quell'anno dalla Casa pesarese dopo l'arrivo dell'Ing. tedesco Jorg Möller, espertissimo nel campo dei motori veloci a due tempi.

Più che di un nuovo modello si trattava in realtà di un'altra 125 bicilindrica con una meccanica e una ciclistica completamente nuove. L'alesaggio rimaneva invariato ma la corsa era stata portata



a 41 mm., i cilindri in lega leggera con canne trattate al Nickasil erano inclinati in avanti di 45°. Il raffreddamento ad acqua era ottenuto mediante circolazione forzata, anziché a termosifone. L'impianto era dotato di pompa centrifuga di circolazione azionata da una delle ruote dentate del cambio sempre in rotazione. Una valvola termostatica manteneva l'acqua alla bassa temperatura di 70°. Il cambio, anch'esso completamente nuovo, era a sei rapporti con ruote dentate sempre in presa. Il motore forniva una potenza massima di 42 CV a circa 14.000 giri con un rapporto di compressione pari a 15,5. Anche le parti ciclistiche, come si é detto, erano completamente cambiate: telaio a doppia culla molto basso e leggero, sospensioni Marzocchi sia anteriormente che posteriormente, freni a doppio disco sulla ruota anteriore e a disco singolo su quella posteriore.

Sensazionali le prestazioni di questa Morbidelli nuovo tipo che raggiungeva una velocità superiore ai 235 Km/h: una macchina straordinaria, insuperabile. Nel triennio 1975, '76, '77 essa conquistò tutti i tre campionati mondiali marche, tutti i tre campionati mondiali conduttori (due con Bianchi, uno con Pileri) e tutti i tre campionati italiani seniores (due con lo stesso Bianchi e uno con Lazzarini). L'indubbia supremazia della marca pesarese veniva avvalorata anche dal secondo posto, conquistato da Lazzarini, nella classifica del mondiale 1977. Va anche ricordato che nello stesso arco di tempo 1975-1977 le Morbidelli 125 vinsero ben 39 gare su 49 disputate in Italia e all'estero (ventisei con Bianchi, dieci con Pileri, tre con altri piloti) e conquistarono anche ventinove secondi posti.

Ma anche la 125, che pure aveva resa celebre la Casa Morbidelli,

venne progressivamente trascurata. Già agli inizi del 1975 i tecnici del reparto corse Morbidelli avevano cominciato la progettazione di un motore bicilindrico di 250 c.c. che risulterà praticamente identico al 125 seconda generazione, a parte ovviamente le maggiori dimensioni, sia complessive sia dei vari organi, e fatta eccezione per pochissime altre varianti, come il numero delle luci di travaso aumentate da tre a cinque.

Il motore 250 aveva un rapporto di compressione pari a 13, era alimentato con due carburatori Mikuni da 34 mm. e forniva una potenza di 62 CV a quasi 12.000 giri e imprimeva alla moto una velocità di 260 km/h.

Quanto alla ciclistica, fu adottato prima un telaio Bimota, poi un telaio progettato da un giovane tecnico americano di origine francese De Lespinay e infine uno progettato dal tecnico olandese Nico Bakker, abbastanza simile come forma a quello della 125. La sospensione posteriore era realizzata con forcellone oscillante e monoammortizzatore, quella anteriore con una forcella Marzocchi con canne di 35 mm. di diametro.

La partecipazione piena della 250 alla stagione motociclistica avviene nel 1976 con Bianchi e Pileri. Il primo otterrà un secondo posto al Mugello mentre l'altro vincerà a Misano e si piazzerà secondo al G.P. del Belgio e terzo a Imola. Quell'anno con la 250 della Casa pesarese correrà eccezionalmente, arrivando secondo, in una competizione sul circuito di Misano anche il 15 volte campione del mondo Giacomo Agostini, invitato da Morbidelli a provare la macchina in gara.

Il 1977 sarà l'anno, per la Casa pesarese, della conquista di un campionato mondiale anche nella classe 250 c.c.. Il lughese Mario



Lega, che era stato affiancato a Pileri, riuscirà infatti, con il valido aiuto di questi, ad aggiudicarsi il casco iridato sia pure con una sola vittoria (G.P. di Jugoslavia) accompagnata da una serie di buoni piazzamenti. Di tono minore sarà la stagione 1978, che tuttavia vedrà la conquista da parte di Pileri del campionato italiano. Grosse speranze per un nuovo titolo mondiale darà alla Morbidelli l'anno dopo il pesarese Graziano Rossi, che si rivela pilota di eccezionale bravura. Vince il G.P. di Jugoslavia, quello di Assen in Olanda e quello di Svezia, ma non riuscirà a conquistare il titolo mondiale: si classificherà terzo, dietro i due piloti della Kawasaki.

Ormai anche la 250 perde interesse in Casa Morbidelli, che al termine della stagione l'abbandonerà per puntare su una mezzo litro a 4 cilindri.

C'è da dire che Morbidelli aveva costruito anche una 4 cilindri di 350 c.c. presentata nel 1973 ma vista soltanto una volta in una prova a Monza nel G.P. delle Nazioni, guidata da Angel Nieto. Tre anni dopo, nel 1976, era stato invece realizzato un altro motore di 350 c.c., ma bicilindrico, versione del 250, che forniva una potenza di 72 CV con rapporto di compressione pari a 12,5 e sviluppava una velocità di 275 Km/h. Questa sorella maggiore della 250 era stata portata in gara dal celebre pilota tedesco Dieter Braun che in tutta la stagione 1976, però, riusciva ad ottenere soltanto un secondo posto nel G.P. di Finlandia. Affidata successivamente a Lega e Pileri, la 350 aveva, nel 1977, conquistato un secondo posto nel G.P. d'Italia e, nel 1978, una vittoria nel G.P. di San Marino e un terzo posto nel G.P. di Venezuela. Terminata la stagione, era stata tuttavia abbandonata da Morbidelli; essa concludeva così

la sua carriera non ricca di cospicui risultati ma nel corso della quale aveva pur fatto intravedere grandi possibilità. Ma alla Morbidelli erano allora tutti presi dai successi della 250 e c'era per di più in cantiere la 500 c.c. a 4 cilindri.

Il motore di questa mezzo litro a 4 cilindri, che si rivelava di grande potenza, oltre 130 CV a circa 11.500 giri, con rapporto di compressione pari a 13, poteva considerarsi come l'accoppiamento di due 250, con i medesimi valori di alesaggio e corsa. I 4 cilindri (come la foto evidenzia) erano disposti praticamente in quadrato, inclinati in avanti di circa 45°. L'alimentazione avveniva attraverso 4 carburatori Mikuni da 34 mm.. L'accensione elettronica era alimentata a batteria. Il cambio in blocco a sei rapporti era dotato di un impianto di lubrificazione sotto pressione con pompa e radiatore. Il raffreddamento ad acqua, oltre alle teste e ai cilindri, era esteso anche alla parte superiore del carter il quale, realizzato per ragioni di peso in elektron, era formato di tre parti principali, ampiamente alettate e nervate, e da un coperchio laterale che copriva la trasmissione primaria. L'impianto di raffreddamento era fornito di una pompa centrifuga comandata direttamente da uno degli alberi motore.

Affidata a Graziano Rossi, la 500 debutta all'inizio della stagione 1979. Una stagione piuttosto deludente. Rossi riuscirà a racimolare soltanto un nono e un dodicesimo posto in campo mondiale (G.P. delle Nazioni e G.P. d'Olanda) e un terzo posto in campo nazionale (Monza). La macchina passa poi, nel 1980, nelle mani del romano Giovanni Pelletier che in Italia ottiene alcuni buoni piazzamenti, riportando anche due vittorie sia pure in gare minori (a Misano). Per la successiva stagione la moto verrà pressoché integralmente modificata.



Vengono montati nuovi cilindri e testate, eliminato l'impianto per la lubrificazione forzata del cambio, eliminata l'estensione al carter del raffreddamento ad acqua. Viene inoltre adottata una nuova pompa azionata dall'albero motore anteriore, non più direttamente, ma tramite una trasmissione demoltiplicata a cinghia dentata. Anche il telaio viene cambiato. Quello in tubi a culla doppia viene sostituito da un telaio monoscocca in lamiera di alluminio che sosteneva il motore a sbalzo.

Ma neanche questa nuova 500 riuscirà a contrastare il predominio delle macchine giapponesi. La stagione 1981 sarà, anzi, tutta negativa: nemmeno un modestissimo piazzamento in nessuna delle 16 gare disputate (dieci con Rossi, sei con Pelletier). Soltanto l'anno successivo Pelletier otterrà alcuni piazzamenti, il migliore dei quali un nono posto conquistato nella gara di Imola a fine stagione. E con quella gara si concluderà il non felice esperimento della 500 pesarese. Giancarlo Morbidelli si ritira dalle competizioni motociclistiche. Dedicherà il tempo libero alla collezione di rinomate moto d'epoca.

