

MV, la moto più forte di tutti i tempi



C'è stata un'epoca in cui pilotare una moto ed essere degli eroi erano virtù perfettamente coincidenti. Quali e quante epiche battaglie si sono corse su quei fondi incerti, ruvidi, corrosi da olio, benzina, attrito e ardimento. Non potremmo, ciò detto, raccontarvi di tutto questo senza un breve scorcio nel mondo MV (il costruttore più titolato di sempre), quella creazione d'avanguardia che gli aristocratici Agusta misero in opera per passione, diletto e spirito imprenditoriale. Lo faremo attraverso quella splendida creatura d'un rosso fiammante di proprietà del signor Maggetti: la 150 Sport "E".

Gli albori ► Se il secolo corrente è finora quello della sublimazione digitale, il Novecento è senz'altro declinabile alle vette più alte mai raggiunte dal pionierismo meccanico. L'italiana Agusta fu uno dei catalizzatori più importanti in questi termini. L'azienda fu fondata nel 1907 a Palermo grazie alla visione d'un uomo, l'aristocratico siciliano Giovanni Agusta, che aveva rivolto all'aeronautica tutta la sua passione imprenditoriale. Trasferita la società nella frazione di Cascina Costa, vicino Malpensa, dapprima si dedicò alla manutenzione d'aeromobili per conto d'altri e poi, allo scoppio della

prima guerra mondiale, alla produzione propria su mandato della "Regia Aeronautica". Morì presto, il capostipite; aveva soltanto 48 anni. Gli succedettero la vedova Giuseppina e il figlio Domenico i quali, però, non mancarono d'elevare ed espandere verso orizzonti ancor più ampi quanto il padre aveva per loro costruito.

La MV ► Acronimo di "Meccanica Verghera", venne costituita nel febbraio del '45, ma per capirne le ragioni vi proponiamo un affondo sino al '43. Quell'anno, il secondo conflitto aveva preso per l'Italia una piega drammatica e la produzione di velivoli ne stava risentendo in maniera consistente. Si cercò così una soluzione che potesse assicurare la necessaria continuità industriale anche quando le armi avessero finalmente taciuto. Si pensò alla rinata voglia di mobilità in quello che sarebbe stato un contesto postbellico ancora segnato dalla distruzione, con i mezzi pubblici fuori uso, le auto d'una costosissima rarità e le biciclette troppo scomode per tragitti quotidiani. Perché, dunque, non creare una motoleggera? Tra mille difficoltà e parzialmente sotto il giogo tedesco, alla MV se ne progettò e realizzò un primo, bellissimo, esemplare, basato su un monocilindrico da 98 cm³. Uscì nel '45 in

versione "Economica" e "Leggera". Sulle fiancate e sul serbatoio recava le iniziali della casata, mentre sul parafango anteriore se ne leggeva il modello: "Vespa 98". Nessuno, allora, poteva sapere che il marchio Vespa, ispirato dal ronzio di quel minuscolo motore, era già stato depositato dai fratelli Balsamo per un loro brevetto datato 1934 (poi ceduto alla Piaggio). Vi si dovette quindi rinunciare in favore di un più semplice "MV 98".

Nascita d'un mito ► Accanto al desiderio di mobilità, dopo il buio della guerra, riemerse insistente anche la pulsione verso la velocità e, dunque, verso lo sport dei motori. Si correva con ogni mezzo che l'industria avesse da mettere a disposizione di quei temerari in tuta di pelle e occhiali, purché fosse dotato di pistoni e cilindri. In tutto questo fiorire d'appuntamenti agonistici sbocciò pure l'icona MV che colse le sue prime vittorie nell'autunno del 1946. Sull'onda di tale successo, l'idea di creare una 98 da competizione fu di una naturalezza incredibile. Tuttavia, l'azienda degli Agusta aveva sempre più fame di mercato. Al Salone di Milano del 1947 si presentò con alcune novità di cui una, in particolare, squisitamente raffinata e tecnologicamente avanzata: una 125 "Zefiro" bicilindrica con un inedito, per la classe, cambio a 4 rapporti. Non venne mai commercializzata, ma era emanazione del grande spirito innovativo che regnava presso il marchio (non fu, peraltro, l'unica genialità che venne mantenuta lontana dagli occhi indiscreti del mercato in quel periodo da pionieri). ► Nella primavera del 1948 le fu invece preferita una 125 monocilindrica, evoluzione diretta della 98, scelta come destriero per il grande pubblico perché, pur soddisfacendo le accresciute esigenze prestazionali, si delineava come una scelta equilibrata anche per il portafoglio dei clienti. Ne fu tratta una declinazione per la pista che vinse parecchie gare già nell'anno del debutto, in mano a corridori privati e ufficiali, senza tuttavia riuscire a prevalere sulla Morini nel Campionato italiano. Sul finire della stagione piazzò però un colpo magistrale, andando a vincere con Franco Bertoni il Gran Premio delle Nazioni a Faenza. Appuntamento nel quale debuttò anche la mitica Mondial che,



assieme a Morini e MV, avrebbe dato avvio a battaglie epiche nelle categorie di bassa cilindrata. Quell'indimenticabile campionato finì nell'autunno del '48 e vide anche l'entrata in scena, sul rinnovato circuito di Monza, di un certo Carlo Ubbiali, poi divenuto leggenda MV con 9 titoli iridati vinti.

Nel 1949 ► Il popolo chiedeva sempre di più e la ditta milanese, puntualmente, rispondeva presente. La produzione, sia in campo turistico sia sportivo, subì degli aggiornamenti sostanziali. Nacque una nuova 125 a due tempi e quattro velocità in tre versioni: "Turismo", "Lusso" e "Sport", quest'ultima in grado di erogare 10.5 CV a 6'700 giri e raggiungere i 130 km/h. Col nuovo propulsore 125 a due tempi, dal cilindro saltò fuori pure uno scooter (tipo A, parzialmente carenato, e tipo B, interamente carenato) che andò a inserirsi nell'eterna contesa tra Vespa e Lambretta dimostrando uno strapotere quasi umiliante. MV debuttò con clamore anche nella regolarità o "enduro". Nel 1949 si svolse anche il primo Campiona-

to del mondo, vinto nelle 500 da L. Graham (GB) su AJS monocilindrica davanti a Nello Pagani (I) su Gilera 4 cilindri.

E poi? ► Nel 1950 presso MV l'ambito seriale e quello competitivo subirono una divaricazione netta, con il secondo a dover mettere a bilancio budget illimitati per recuperare sulla concorrenza. S'affacciavano infatti i primi, velocissimi, quattro tempi, con Mondial e Morini a far da traino. MV, ancora agli ormeggi del suo miglior due tempi, si trovò in svantaggio, ma riuscì a replicare grazie a una 125 quattro tempi che fu sbattuta in faccia alla concorrenza (assieme ad una magnifica 500 quattro cilindri con trasmissione ad albero) in occasione della Fiera Campionaria di Milano. Come a dire... "ve la mostriamo e provate, se ne siete capaci, a copiarcela". ► Il pubblico, ancora per qualche tempo, si dovette invece accontentare delle vecchie soluzioni, che non ponevano troppi grattacapi in termini di guida e manutenzione. Nel 1952 arrivò la strepitosa moto che abbiamo avuto la bella occasione di poter

ammirare e fotografare: la 150 cm³ con forcella telescopica o, in alternativa, anche a parallelogramma. Era, in pratica, una coniugazione più potente della già nota 125 (frutto delle esperienze condotte nell'ambito della regolarità). Le due vennero vendute l'una accanto all'altra nelle derivazioni "Turismo" e "Sport". La 150 Sport, in particolare, ebbe buon gioco nelle competizioni come la Milano-Taranto. ► Da qui in poi, vi sarebbe praticamente tutto da aggiungere al mito MV, una tra le case più vincenti di sempre: 16 titoli costruttori nella 500, 9 nella 300, 5 nella 250, 7 nella 125 e ben 34 Tourist Trophy sull'isola di Man. Ma noi ci fermeremo a questi esordi e chissà che un giorno non entreremo nel merito di qualche altro capitolo riguardante la saga degli Agusta; visionari, geniali servitori della meccanica. Intanto, vi raccontiamo di un'altra saga legata a quella di cui vi abbiamo narrato, ma molto più locale: quella dei Maggetti.

LA NOSTRA MOTO

Erano anni che, di tanto in tanto, lo vedevamo sfrecciare per le strade del Locarnese a bordo di quella sua immacolatissima moto rossa che sembrava provenire da chissà dove e da chissà quando lungo la linea del tempo; spesso con l'inconfondibile tuta verde della Motorex, segno ineluttabile del mestiere del meccanico, a far da contrappunto cromatico. ► Poi, un giorno, ci siamo decisi a indagare e così abbiamo avuto il privilegio di conoscere la famiglia Maggetti e l'epopea di quella bellissima due ruote di proprietà del padre Fausto: una MV Agusta 150 Sport "E", la cui data di nascita è incerta. Se l'ufficialità amministrativa ci dice sia del 1949, sui libri non abbiamo trovato traccia del modello prima del 1952. Ma poco importa, allora le filiere produttive non erano certo scandite al centesimo come oggi e poi, ogni singola particella di quel mezzo risplende nella sua originalità. Di buon mattino ci siamo recati nell'officina di via Luini e subito, alle narici, c'è balzato quel meraviglioso odore di motori che aveva riempito la nostra giovinezza, in ginocchio a truccar motorini. La Maggetti Moto è stata fondata dal nonno Carlo nel 1934 ed ora è parte integrante del tessuto locarnese, con la terza generazione che sta proseguendo sul solco tracciato. Fausto, che a quasi ottant'anni non rinuncia mai ad un giorno di lavoro, ci racconta della sua MV: «Le 150 opportunamente elaborate arrivavano anche a 115 all'ora e le usavano per gare come la Milano-Taranto (nel 1952 ne occupò tutti i primi 5 posti) o,





anche, per il Giro d'Italia. Questa è l'unica che c'è in Svizzera perché, alle nostre latitudini, la legge consentiva alla 125 di viaggiare in autostrada, al contrario dell'Italia che fissa a tutt'oggi una soglia minima in questo ambito di 150 cm³: mio padre, che ne era rivenditore, riuscì a importarla dalla vicina Penisola. Faceva parte di un lotto di 4-5 unità e veniva dalla zona di Milano. Mi capitò tra le mani nel 1970, ma era tutta da rifare. Me ne occupai personalmente a due riprese: il primo intervento, oltre alla trasmissione, riguardò principalmente il motore (in magazzino c'era ancora tanto materiale ereditato). In corso d'opera scoprii da alcuni dettagli, ad esempio il carburatore inclinato, che era già stata preparata all'agonismo dalla fabbrica ed era quindi molto rara: a quei tempi, propulsori simili venivano custoditi gelosamente dal costruttore. Poi mi concentrai sul telaio, facendo tutto in casa tranne le cromature». I risultati

sono ben visibili, con una moto d'oltre settant'anni in perfette condizioni, che non perde un singolo colpo e non una goccia d'olio e che è persino riuscita ad arrancare fin sulle pendici del Gottardo lungo la Tremola, per la prima edizione di quella magnifica rievocazione storica. Questa MV è però anche sinonimo di vicende e intrecci davvero sorprendenti: «Io, il Conte Domenico Agusta, lo conobbi per davvero», ci dice Fausto. «Ricordo che una volta accompagnai mio padre a un appuntamento in sua presenza che avrebbe dovuto essere per le 10 precise. Si raccomandarono fossimo puntuali. Ma lui ci ricevette soltanto alle 11.30. Era fatto così: in fabbrica lo chiamavano il signor Conte, indossava sempre la cravatta e non mancava di far valere la sua autorità». ► Eppoi, c'è una storia ancor più bella, della quale non potevamo esimerci dal parlare: «Era il 1950 e si correva sul circuito cittadino di Locarno. La MV venne al gran completo:

c'erano i loro piloti di punta, Carlo Ubbiali e Luigi Taveri. Ci telefonarono per chiederci se potessero utilizzare la nostra officina come base logistica. Dopo le prove del sabato ebbero necessità di smontare e controllare... Si fece sera e noi, che si rimaneva al lavoro soltanto fino alle sette, sette e trenta, li osservavamo con sguardo interrogativo. Dopo qualche perifrasi, ci domandarono le chiavi per la notte: non volevano che carpiamo i loro segreti. Fu l'unica volta che si chiuse bottega in anticipo. Il mattino seguente, alle 6, ci domandarono dove si potessero provare la moto. Li accompagnammo fin sul Piano di Magadino. Taveri e Ubbiali erano lì, di fronte a noi, e a tutta velocità passavano sotto il ponte della ferrovia, giù fino all'aeroporto per verificare che tutto fosse preparato al meglio. Cose d'altri tempi. Due, tre volte in avanti e indietro, e poi dentro il furgone e via verso la gara».

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA

Modello: 150 Sport "E"

Anno: 1952 / Telaio: doppia culla aperta
 Motore: monocilindrico a due tempi
 Cilindrata: 148 cm³ / Alesaggio x corsa: 56 x 60 mm
 Potenza: 9 CV a 6'500 giri / min.
 Rapporto di compressione: 7.5:1
 Raffreddamento: ad aria
 Alimentazione: carburatore Dellorto RC da 26 mm
 Distribuzione: pistone piatto
 Frizione: multidisco in bagno d'olio
 Trasmissione: a ingranaggi (primaria), a catena (secondaria)
 Cambio: a 4 marce / Accensione: a volano-magnete
 Avviamento: pedivella
 Freni: a tamburo da 130 mm
 Sospensioni: parallelogramma (anteriore), oscillante con ammortizzatori (posteriore)
 Velocità massima: 100 - 115 km/h
 Massa a vuoto: 92 kg
 Ingombri (lunghezza - larghezza - interasse): 1'910 - 620 - 1'270

