

# PIEMONTESE DI FERRO

testo e foto di MARIO COLOMBO

*Fongri "5 1/2 HP" del 1922. Una «motocicletta realmente pratica»,  
come cita la stampa dell'epoca. Robusta, economica e veloce.  
Munita anche di un freno a disco anteriore nella versione del 1925.  
Spinta da un motore a due cilindri longitudinali raggiungeva gli 85 km/h.*



## FORCELLA SPECIALE

*Qui accanto, nella fotografia d'apertura un particolare della forcella anteriore della Fongri di 576 cm<sup>3</sup> del 1922. Una delle più raffinate espressioni dell'artigianato piemontese. Si noti il molleggio a bilancini inferiori oscillanti a quattro molle in trazione. Nella pagina a fianco, al centro, una vista del lato delle trasmissioni, entrambe a catena in bagno d'olio. Sotto, il marchio della fabbrica piemontese.*

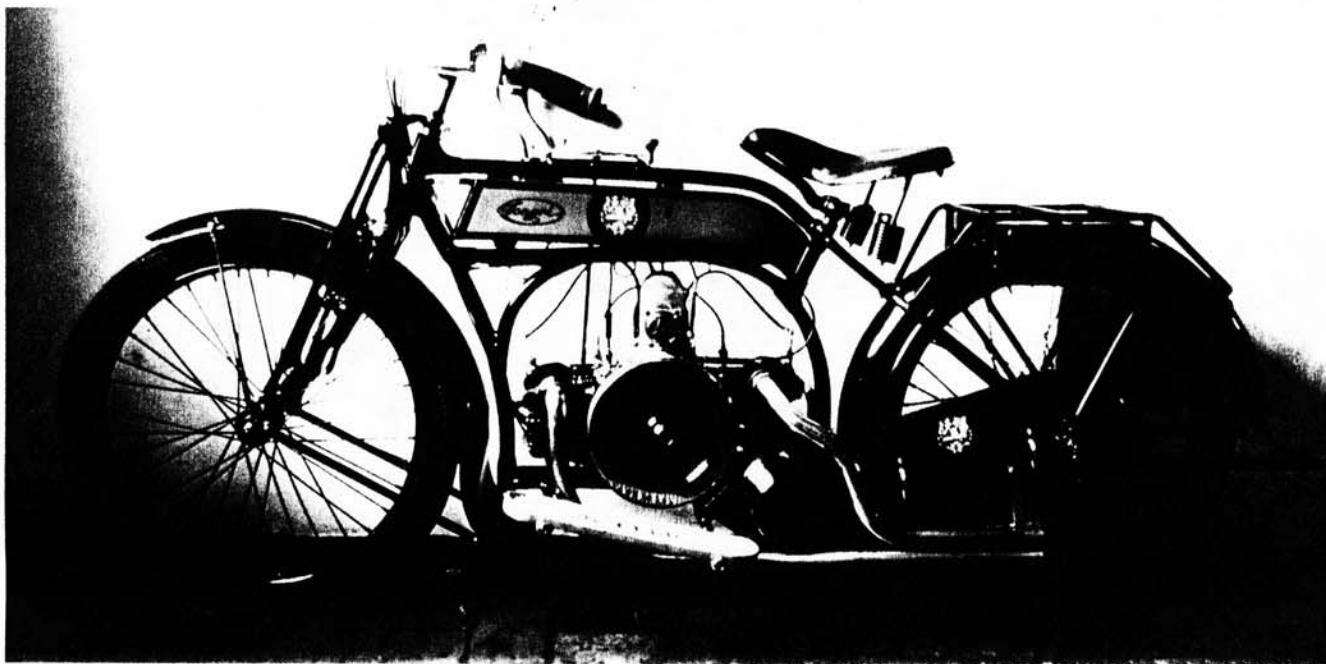
Quando, a cavallo tra il diciannovesimo e il ventesimo secolo, la motocicletta comincia a diventare una realtà, in tutto il mondo è un'esplosione di iniziative, un frenetico susseguirsi di idee e di realizzazioni: i costruttori spuntano in tutti gli angoli del globo, dalla vecchia Europa alla dinamica America, dalla misteriosa Asia alla giovanissima Australia. E l'Italia, in tutto questo fermento, non è certo l'ultima: la motocicletta trova entusiasti profeti in ogni regione, specialmente, come ovvio, in quelle più industrializzate, Lombardia, Emilia, Veneto. Ma è in Piemonte che essa suscita i maggiori entusiasmi. Oggi il Piemonte è considerato da tutti, tecnici e non, la culla nazionale dell'automobile, ma in quegli anni lo è stato, senza dubbio, anche della motocicletta. A memoria, con tutte le dimenti-

La Società Fontana e Grignani nasce a Torino nel 1910, il marchio è per l'appunto formato dalle relative sillabe iniziali. A dire il vero, sotto questo aspetto la storia della Fongri è piuttosto oscura e non del tutto chiarita ancora oggi: di sicuro si sa che dopo qualche tempo, unico proprietario risulta il solo Eugenio Grignani mentre, come vedremo più avanti, nel 1921 la produzione verrà spostata a Ceriano Laghetto, in provincia di Milano, per poi tornare un paio d'anni dopo ancora nel capoluogo piemontese.

Comunque sia, la Fongri che vede la luce nei primi anni Dieci non è, se vogliamo, rivoluzionaria di aspetto o di concezione: ha un telaio a culla in tubi, la trasmissione a cinghia, il cambio a due marce e un motore bicilindrico di 500 cm<sup>3</sup> a cilindri opposti longitudinali come già visto sulla inglese Douglas e co-

me vedremo poi su altre motociclette francesi, tedesche e americane. Una soluzione che penalizza senz'altro il buon raffreddamento del cilindro posteriore, ma che permette di sfruttare l'ottima equilibratura del cosiddetto boxer senza creare complicazioni nella trasmissione e senza aumentare l'ingombro trasversale della macchina, cosa alla quale un tempo ogni costruttore teneva moltissimo.

Ciò che distingue la Fongri fin dal suo primo apparire, però, è la grande accuratezza della realizzazione e la cura estrema del particolare. Per Eugenio Grignani nulla è secondario e questo lo porta a costruire tutto da sé, anche quei particolari, come il carburatore o il cambio, che quasi tutti acquistano da fabbriche specializzate. La sua moto, insomma, deve rappresentare il meglio possibile, e deve essere progettata



canze del caso, è possibile elencare una ventina di marche motociclistiche piemontesi in attività prima della grande guerra: Montù e Maino ad Alessandria, Garabello ad Alba, Rosselli (un vero pioniere con la "Lilliput"), Storero, Quagliotti, Romano, Cappa (che nel 1905 costruisce una moto con trasmissione ad albero e raffreddamento ad acqua), Capello, Siamt, CBR, Pozzi, Saletta, Baudo, Patriarca a Torino, per poi finire con i celeberrimi Borgo e Della Ferrera. Tutti nomi alle volte dalla vita effimera, ma che in parecchi casi hanno segnato in maniera indelebile la strada del progresso motociclistico e vengono considerati vere pietre miliari. Come appunto Fongri, del quale vogliamo parlare in queste pagine.



come un tutto armonico e completo, secondo un concetto di qualità artigianale, che rifugge da compromessi, anche economici. E in effetti alla Fongri non mancano i riconoscimenti e gli apprezzamenti dei tecnici e degli intenditori. Scarseggia invece la popolarità, proprio perché i metodi costruttivi, quasi da opera d'arte, e i costi relativi, le negano la costruzione in grande serie. Complici anche i drammatici anni del conflitto mondiale, il primo decennio di vita della Fongri scorre quindi piuttosto in sordina, ma terminato il conflitto la marca riesce finalmente a darsi una dimensione industriale, che ne accresce considerevolmente il potenziale produttivo e le possibilità di espansione. Ciò si concretizza nel 1921 con l'in-

tervento – come si legge sulle riviste dell'epoca – di «forti industriali, veri mecenati dell'industria e dello sport» che profondono nell'impresa la bella somma di 5 milioni di lire (più di 5 miliardi di oggi). Nasce la Società anonima officine meccaniche di Ceriano Laghetto in provincia di Milano, il cui principale esponente è un certo Gianetti e nella quale, però, non è chiara la parte sostenuta da Grignani (se cioè egli ne è anche socio oppure se si è limitato a cedere i diritti di costruzione).

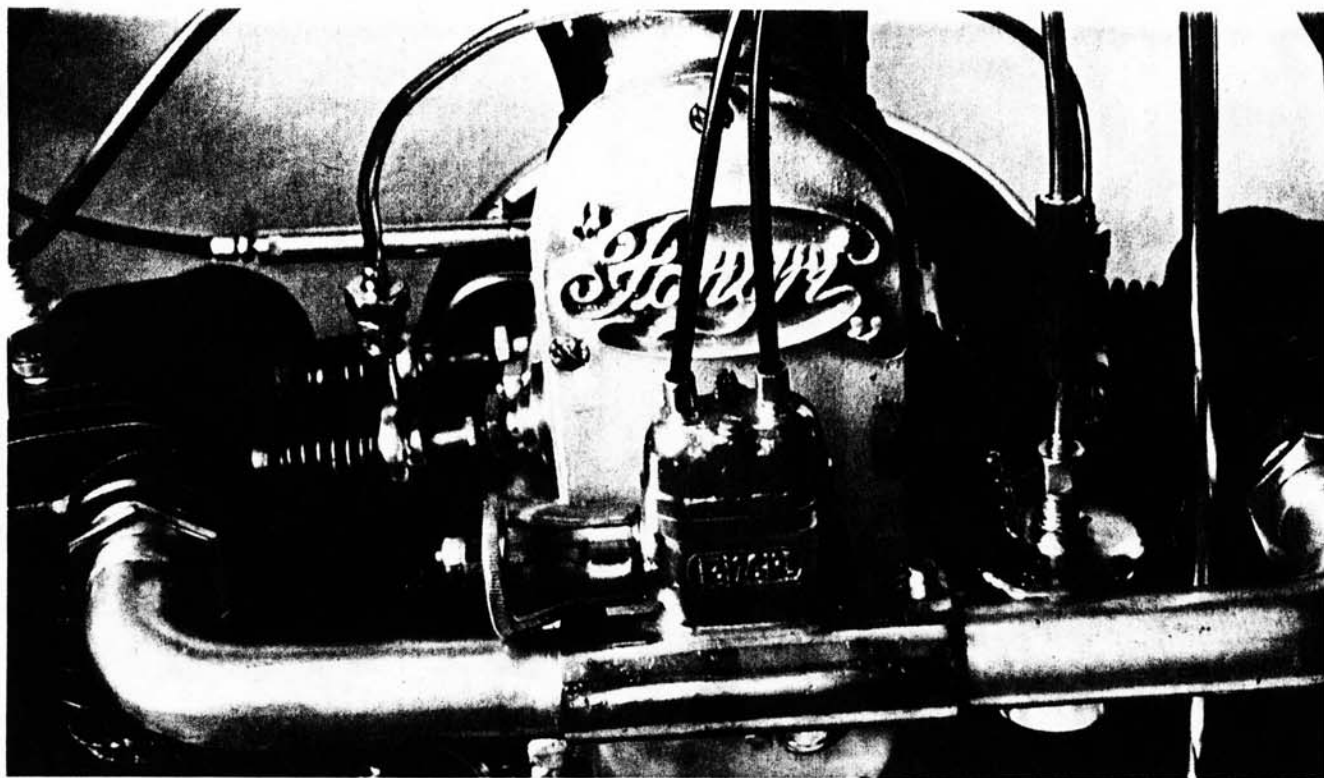
A ogni modo, la Fongri modello 1922 che vede la luce nelle ampie e modernamente attrezzate officine di Ceriano è un vero gioiello meccanico, innanzi al quale «il vero motociclista – sempre come recita la stampa del tempo – che sa le dure battaglie della strada e la dolorosa storia di ogni panne, può esclamare con convinzione: ecco finalmente la

*motocicletta realmente pratica!»* Vediamola quindi in dettaglio anche noi, questa straordinaria motocicletta. Il motore è sempre a cilindri longitudinali contrapposti, con cilindri in ghisa a testa fissa e carter in due parti (anteriore e posteriore) secondo un piano verticale, ma la cilindrata è stata portata a 576 cm<sup>3</sup>. L'albero motore a due manovelle e con un grosso volano esterno sulla sinistra, è in un sol pezzo ricavato da un blocco di acciaio ed è disassato, così da ridurre la spinta assiale sulle pareti dei cilindri nella fase di espansione e quindi contenere l'ovalizzazione. È montato su cuscinetti a sfere, mentre le bielle ruotano su rullini. La distribuzione è a valvole laterali disposte parallelamente nella parte superiore dei cilindri; esse sono azionate da un unico albero a camme – montato anch'esso su cuscinetti a sfere – con

punterie a rullo per diminuire l'effetto dell'attrito e quindi l'usura.

Il carburatore è progettato e costruito dalla stessa Fongri; è semi-automatico, con comandi per l'aria e il gas, ed è praticamente in blocco con il lungo collettore di aspirazione. La vaschetta è separata. L'accensione è a magnete prodotto dalla Bosch, mentre la lubrificazione è a perdita, con pompa automatica Enotz e pompa supplementare.

La trasmissione primaria è a catena racchiusa in un carter ermetico, così come quella finale: un particolare, questo, che basta da solo a dare un tocco di classe alla motocicletta, perché i pantaloni imbrattati di olio sono una delle caratteristiche più emblematiche per i motociclisti dell'epoca. La frizione a dischi di acciaio e sughero è comandata a pedale, mentre il cambio a tre marce con *train balladeurs* è costruito dalla



#### CILINDRO POSTERIORE

Sopra, al centro, il cilindro posteriore, con le valvole laterali la candela e il tubo della lubrificazione supplementare a mano fra le valvole.



#### FRIZIONE A PEDALE

Qui accanto, il cambio separato a tre marce, con ingranaggi a bagno d'olio e il comando a pedale della frizione. Nella pagina a fianco, il lato della distribuzione.

Fongri ed è montato anch'esso su cuscinetti a sfere.

Il settore e il rocchetto dell'avviamento a pedale sono ermeticamente racchiusi a bagno d'olio.

Molto bello e originale il telaio, sempre a culla chiusa, ma con un tubo arcuato di rinforzo che sovrasta il motore; tipico anche il serbatoio sottocanna che cade all'indietro seguendo le linee curve del telaio. La forcella, sempre di costruzione Fongri, è a biscottini oscillanti inferiori (o meglio, a «bilancini») con due molle in tensione per lato. Altro particolare d'avanguardia, le ruote con il perno sfilabile, per uno smontaggio più rapido e agevole. Solo la ruota posteriore è frenata, con un tamburo a doppio effetto: a espansione con ganasce interne in bronzo, e a nastro esterno di acciaio rivestito di ferodo. La motocicletta dispone di circa 11 CV, che le con-

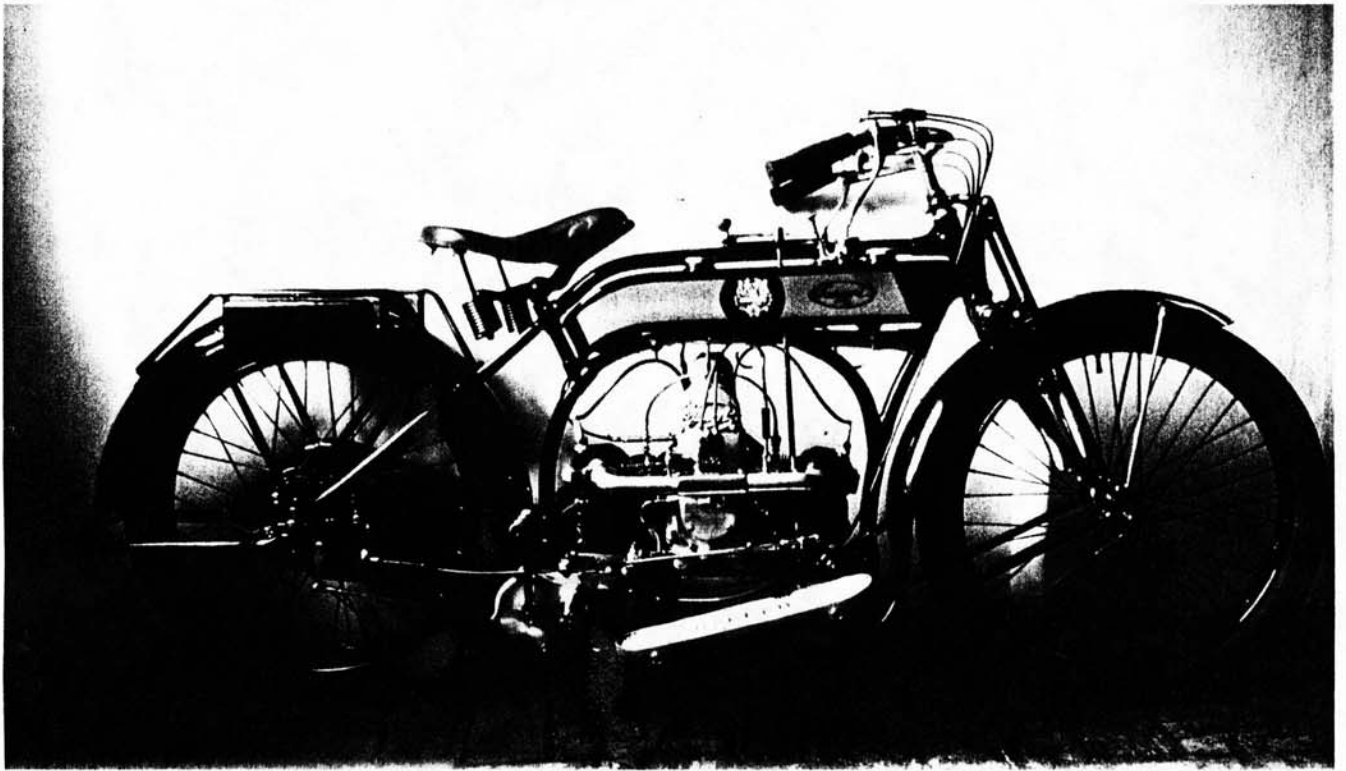
sentono di raggiungere gli 85 km/h; particolarmente contenuto il consumo di carburante che si aggira sui tre litri e mezzo ogni 100 km.

Malgrado le buone intenzioni, però, qualcosa non funziona ancora come dovrebbe, e alla fine del 1922 le Officine di Ceriano sospendono la fabbricazione della Fongri, che riprenderà tuttavia nel 1924 nei nuovi stabilimenti torinesi di Eugenio Grignani, in via Caraglio. La motocicletta è praticamente sempre quella degli anni precedenti, ma poco dopo appare una nuova versione "Sport Lusso" con pistoni in lega leggera, cambio in blocco, carter motore di nuovo disegno, frizione comandata dal manubrio.

In seguito inizia ad essere prodotto anche un modello da corsa a valvole in testa e teste riportate, pistoni ultraleggeri e due volani esterni, uno per lato. Altro particolare d'ecce-

zione, il freno a disco alla ruota anteriore: e siamo, non dimentichiamolo, nel 1925!

Tutto questo non basta ancora, però, ad assicurare un avvenire sicuro a una marca dall'esistenza sempre travagliata. Ormai è anche la sua concezione di base a essere superata: il bicilindrico longitudinale, proprio per il suo carente raffreddamento, non si presta all'imperante corsa verso le alte potenze specifiche e occorre rassegnarsi ad accantonarlo. Ma manca la volontà – o la possibilità – di fare del nuovo, magari semplicemente di ruotare il motore di 90° come ha fatto la proprio allora nascente tedesca BMW, e così la Fongri si avvia alla chiusura definitiva, che avverrà qualche tempo dopo. Una storia, la sua, che è stata come un sogno: un sogno di perfezione, purtroppo stroncato dalle ferree leggi del mercato. ■



## CARATTERISTICHE TECNICHE

## FONGRI "5 1/2 HP" (1922)

**Motore:** bicilindrico orizzontale longitudinale, quattro tempi.

**Alesaggio e corsa:** 70 × 75 mm.

**Cilindrata:** 576,9 cm<sup>3</sup>.

**Rapporto di compressione:** 3,5:1.

**Potenza:** 11 CV.

**Distribuzione:** valvole laterali azionate da unico albero a camme nella parte superiore del basamento motore.

**Alimentazione:** 1 carburatore Fongri.

**Accensione:** con magnete Bosch.

**Lubrificazione:** a perdita, con pompa meccanica Enotz e pompa supplementare a mano.

**Trasmissioni:** primaria e secondaria a catena racchiusa in carter a bagno d'olio.

**Frizione:** a dischi di acciaio e sughero.

**Cambio:** Fongri separato a tre marce, con ingranaggi sempre in presa, ingranaggio avviamento racchiuso in apposita scatola del cambio. Comando a mano.

**Telaio:** a culla semplice in tubi, rigido posteriormente.

Forcella Fongri a bilancini e molle laterali in trazione.

**Freni:** un tamburo alla sola ruota posteriore, con ganasce in bronzo a espansione e nastro esterno a contrazione.

**Ruote:** a raggi, in acciaio.

**Pneumatici:** a cerchietto, mis. 26" × 3/8".

**Velocità massima:** 85 km/h.

**Consumo:** 3,5 litri/100 km.

**Serbatoio:** capacità massima 8,5 litri di benzina e 2,5 kg di olio.