

E perchè non, per esempio, una Fongri?

Brevi appunti tecnico-descrittivi di A. Farinelli.

Dopo la rinascita, avvenuta sul finire del 1923, la *Fongri* — una delle più anziane marche nazionali — è andata pian piano assumendo un carattere ben diverso dal primitivo.

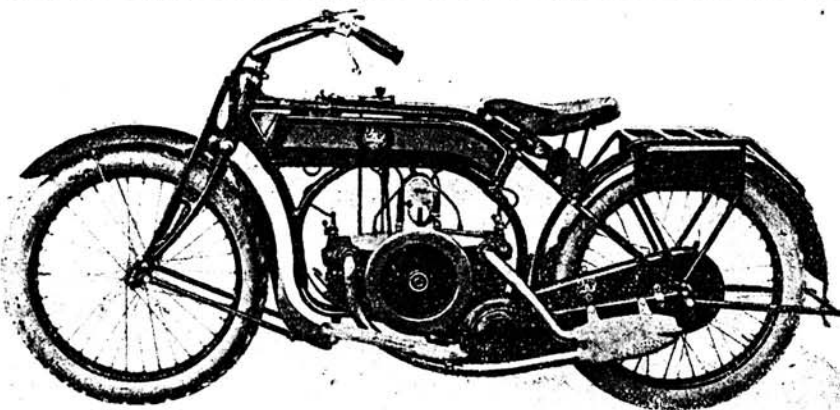
Prima — trascurando la scarsa produzione d'anteguerra, e soffermandoci sul periodo 1919-21 — era una macchina prodotta in grandi serie, tanto da tenere per qualche tempo un buon posto nella potenzialità costruttiva italiana: macchina d'indole piuttosto popolare, senza pretese di eccessive raffinatezze, e venduta a un prezzo molto conveniente: essa aveva perciò conquistato una clientela larghissima in molte parti d'Italia, e specialmente aveva rappresentata l'esportazione italiana in taluni centri esteri. Ma un bel giorno gli stabilimenti di Ceriano Laghetto che la costruivano, per alcune.... complicazioni d'indole finanziaria e amministrativa, dovettero abbandonarne la costruzione; e la *Fongri*, dopo un anno di sosta, veniva a impiantarsi, molto più modestamente, a Torino, per opera dei suoi creatori e istitutori, i Fratelli Grignani.

Da questo momento comincia la fase moderna della sua storia. La macchina popolare diventò una macchina fina; la rozza bontà delle sue parti diventò un'ottima fusione di bontà tecnica e di raffinatezza estetica: ai criteri commerciali della gran serie subentrò il cosciente amor proprio di un padre che mira soprattutto alla perfezione delle proprie creature, direttamente vigilate una a una; insomma la produzione segnò un deciso miglioramento e rimodernamento, che si manifestò dapprima nel modificare cento piccoli particolari del tipo standard di serie, e negli ultimi mesi nella compar-

sa del nuovo tipo Sport-Lusso 1925 che oggi presenteremo.

Correlativamente a questo processo evolutivo della qualità, la nuova fase produttiva segnò, naturalmente, un forte regresso nella quantità, che si ridusse a una piccola frazione della produzione primitiva, senza scapito — ed anzi con vantaggio — nei prezzi di vendita al pubblico. Il quale ultimo fatto può significare che non sem-

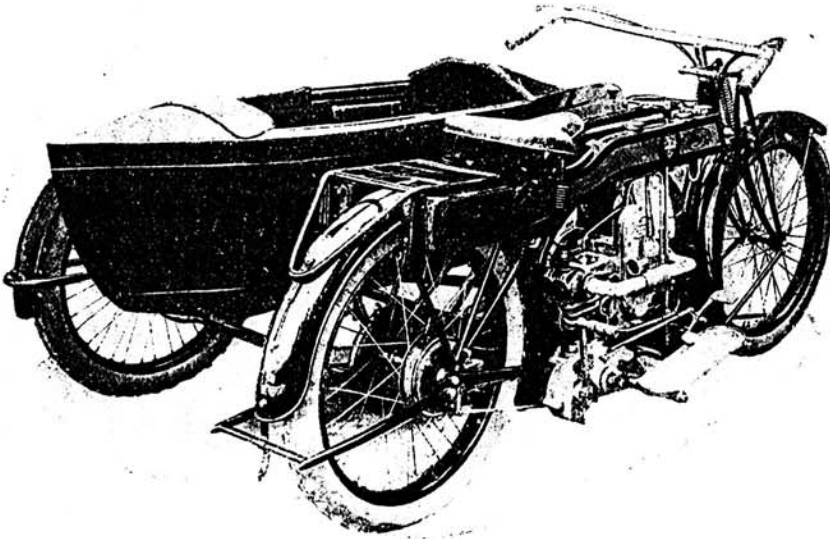
pre la produzione in gran serie per opera di grandi organismi industriali e di grossi intermediari può riuscire agli acquirenti più economica di una produzione « familiare »: ma può significare altresì che nel nostro commercio un rialzo di prezzi è uno degli elementi più difficili da introdurre, perchè una macchina può ben passare dalla categoria delle buone moto di uso universale a quella di ottima tra le ottime di uso raffinato, ma il pubblico pretenderà sempre questa trasformazione come uno dei suoi sacrosanti diritti esigibili gratis....



La Fongri tipo Standard 1925 di 575 c.c.

Comunque, la *Fongri* si presenta oggi in entrambi i suoi tipi, per

nuovi tipi per richiamare su di essa l'attenzione di tutto il nostro pubblico. L'attuale disattenzione di molti centri d'Italia verso la produzione motociclistica torinese — vera sorella della gloriosa produzione automobilistica che forma un primato, forse mondiale, di Torino: e basti questa comunità di natali a dispensarci da ogni commento — è peggio che ingiustificata, e deve cessare al più presto. Nel caso concreto, noi chiediamo oggi ai nostri lettori che, nel loro processo d'eliminazione preventivo all'acquisto di una moto buona, duratura, onesta, stabile, moderna, regolare, veloce e sotto ogni aspetto conveniente, si pon-



La Fongri tipo Standard viene fornita anche con forcella F. S. e leggero sidecar, costituendo una "combination", ideale per le borse modeste.

gano, tra gli altri, anche questo interrogativo: « E perchè non, per esempio, una Fongri? »

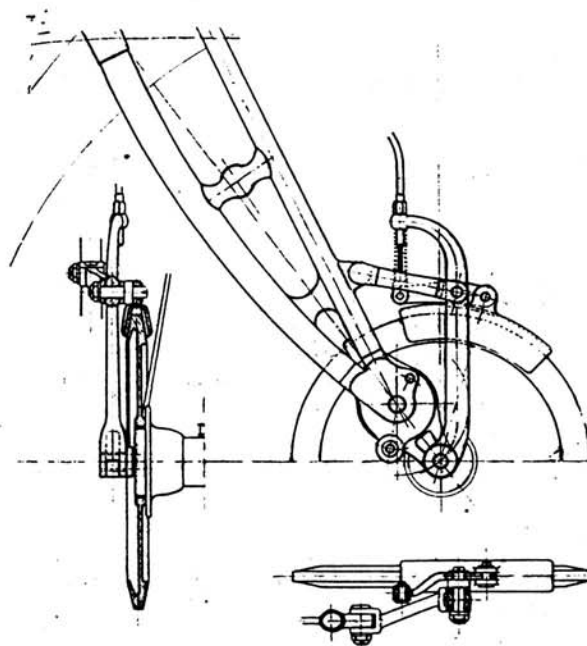
La quale poi, manco a dirlo, ha caratteristiche costruttive che la differenziano nettamente — in una classe che ha pochissimi concorrenti e forse, attualmente, nessuno — dal *mare magnum* delle monocilindriche di media cilindrata, nel seno delle quali la scelta è oggi imbarazzante davvero. Coi suoi due cilindri orizzontali disassati di cilindrata complessiva prossima ai 600 c.c. (la cilindrata ideale, forse, per l'uso promiscuo a solo, con tandem e con sidecar) essa è oggi, in Italia e fuori, l'unica nel suo genere.

Il tipo "Standard",

Dopo il minuto articolo descrittivo comparso poco più di un anno fa (N. 52 del 1923) sul tipo *Standard* della Fongri (allora l'unico costruito, e che nel tipo 1925 non ha subito che lievi modificazioni di dettaglio) non ci rimangono lunghe parole da spendere per rinfrescare la memoria del nostro pubblico sulle doti caratteristiche della macchina.

Il motore a due cilindri orizzontali a 180°, sfalsati come di prammatica per ottenere le manovelle a 180° e quindi uno scoppio ogni giro, ed inoltre disassati (la quale ultima dote si fonde con la singolare cortezza delle bielle e permette oltre alla conseguente leggerezza delle masse alterne un singolare sfruttamento della pressione esplosiva) hanno l'alesaggio di

70 mm. e la corsa di 75 (= 575 cc.). Le alette di raffreddamento, notevolmente estese, sono razionalmente disposte lungo le generatrici dei cilindri, anche in testa. Le valvole sono laterali, comandate tutte e quattro da un solo asse a cames racchiuso in una scatola superiormente al blocco, e sormontata a sua volta dal magnete, comandato a ingranaggi. I pistoni sono di ghisa alleggeriti. Le bielle sono montate su rulli, col tipico sistema della piastra del girabar-chino (ch'è in un sol pezzo) forata



Particolare dell'originale freno anteriore su forcella a biscottini nella Fongri tipo corsa.

per l'introduzione uno a uno dei rulli nella loro sede. L'albero motore è montato su cuscinetti a doppio giro di sfere. Il volante è esterno. La lubrificazione a pompa semiautomatica è munita di un separatore speciale nella tubazione per la razionale distribuzione dell'olio direttamente ai cilindri, secondo il loro vario bisogno: l'olio esuberante lubrifica i cuscinetti a sfere e a rulli che, come è notorio, esigono assai meno olio che la superficie pistone-cilindro.

Il cambio Fongri, a ingranaggi sempre in presa con tre velocità, frizione a sugheri e avviamento, è comandato da manovella moventesi in un piano orizzontale sopra il serbatoio. Il tiro della catena primaria si effettua spostando il motore, i cui bulloni hanno la corrispondente sede nel telaio a taglio lungo. La catena posteriore, racchiusa in *çarter* a bagno d'olio, si tira come sempre spostando la ruota posteriore. Così il tiro delle catene è indipendente e non costringe, come generalmente, a spostare due organi per registrarne una sola.

Il telaio, col suo caratteristico tubo inferiore a sagoma curva, è in tubi d'acciaio trafilato con rinforzi conici interni ad ogni congiunzione. La forcella anteriore è a biscottini: la classica indimenticata forcella a biscottini con fiancate rigide separate, che i corridori di qualche anno fa esigevano a esclusione di qualunque altra per la sua stabilità, e che pare oramai una esclusiva dei costruttori torinesi (infatti anche *Motoborgo* e *Baudo* non montano che questa forcella).

Inutile dilungarci sulla finitura della macchina, che è decisamente coscienziosa. Aggiungeremo solo che questo tipo è fornito con pedane, con manubrio alto da turismo o basso da sport a volontà, e che in luogo dei vecchi cerchi 26 x 2 1/4 tutti i modelli 1925 vengono forniti con gomme di 700 per 80.

Il tipo Standard raggiunge i 90 Km.

all'ora e oltrepassa di poco i 100 Kg. di peso.

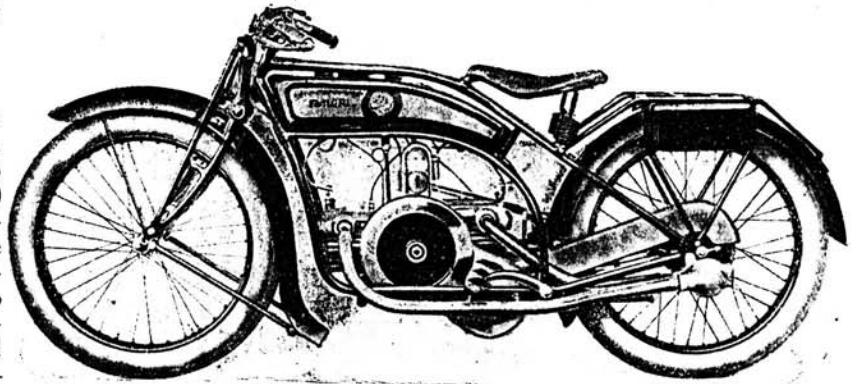
Il tipo Sport-lusso 1925.

Se la Fongri tipo Standard può essere definita la macchina pratica ed utilitaria, il nuovissimo tipo Sport-Lusso (pure di 575 cmc.) rappresenta la macchina aristocratica e moderna per eccellenza, che nessun giovanotto (snobista e velocista, per disgrazia sua, quanto gli piaccia) disdegnerebbe di montare. Alla naturale signorilità del motore a due cilindri, ricco di ripresa e di «souplesse»; a quella derivante dalla disposizione a 180° che permette un minimo lentissimo e una regolarità di marcia silenziosa e invidiabile, si aggiunge in questo tipo una linea di telaio molto simpatica, che balza all'occhio al primo esame della fotografia che pubblichiamo.

Le principali differenze del tipo Standard sopra descritto sono:

a) nel motore: I pistoni d'alluminio, forniti dalla Casa specializzata *The Borgo Piston* che i nostri lettori oramai conoscono; e una leggerissima maggior compressione. Null'altro: quanto basta però perchè la macchina, malgrado il maggior peso complessivo in confronto al tipo più economico, superi i 100 Km. all'ora. Da notare ancora che il motore e cambio non sono applicati direttamente al telaio, ma su di una nuova mensola d'alluminio a numerose e robuste nervature, che forma, agli effetti della rigidità, del parallelismo e della smontabilità, come un blocco unico, col vantaggio anche di distribuire il peso e le sollecitazioni del motore a tutto il telaio senza «segnar rottura» in determinati punti.

b) nel resto della macchina: Il cambio ha una nuova frizione, comandata a bowden dal manubrio, un nuovo comando delle marce a leva senza settore, tipo *Sturmey*,



La nuova Fongri tipo sport lusso 1925 di 575 c.c. vista dal lato del volante.

e l'avviamento interno. Il telaio è radicalmente diverso: esso è a tubi doppi, del tipo «a culla», e abbraccia dai due lati il blocco motore-cambio. Pure doppio è il tubo sotto il serbatoio, che va direttamente dalla sterza alla base della forcella inferiore presso il cambio, con un collegamento a croce coi tubi superiori sotto la sella. Ogni congiunzione è ottenuta da pipe: uno sguardo al telaio smontato persuade il più scettico che la solidità è addirittura esagerata. La linea complessiva, che ha dell'americanizzante, è molto più bassa e slanciata, e diremmo anche più sobria nonostante il doppio numero di tubi. La sella se ne è avvantaggiata, portandosi in posizione più mediana al veicolo e abbassandosi di circa 4 cm. Essa inoltre è sospesa a ponte americano ed ha un nuovo sistema più razionale e più estetico di attacco al telaio.

E ancora: il serbatoio è aumentato di volume, e ha preso quella sagoma tondeggianta e panciuta, a spigoli smussati, tanto cara agli esteti americani; le pedane sono state sostituite da staffe appoggiate ai piedi registrabili; il manubrio si è allargato con una forma prettamente sportiva; il carter della catena è stato sostituito da un sem-

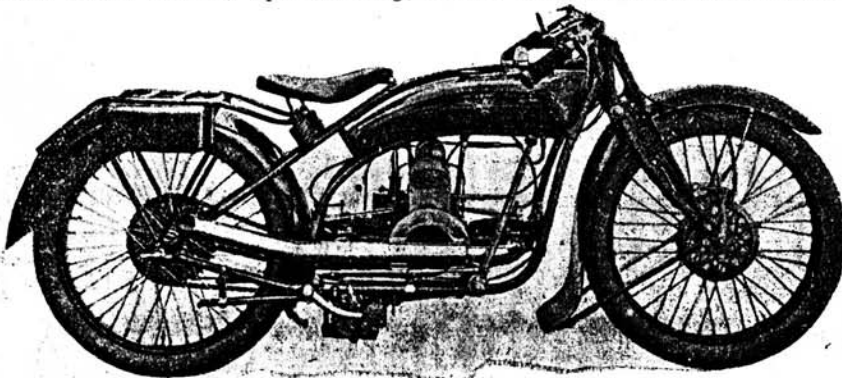
plice copricatena in alluminio lucidato che segue finemente la linea del telaio: il tamburo dei freni stessi è stato reso solidale con un pezzo che porta i comandi dei freni stessi, in modo da poter spostare la ruota senza nessun'altra manovra che allentare l'asse dei mozzi, facilitando pure di molto la smontabilità della ruota; il cavalletto posteriore è stato portato presso il cambio, ecc.

Le ruote, già dell'esuberante misura di 700x80, sono gommabili anche doi «ballons». È prevista l'applicazione dell'impianto elettrico per l'illuminazione.

Una nostra figura d'insieme e una di dettaglio illustrano ancora un terzo tipo della Fongri, che all'Esposizione di Torino allo Stadium, lo scorso anno, fu giudicato di ottima presenza e richiesto da molti competenti appassionati, ma che la Casa non costruisce in serie, ma solo in esemplari alla spicciolata per chi dia speciali affidamenti di portarla come si conviene: il tipo *Corsa* di 500 cmc.

Il suo motore, che conserva molte caratteristiche dei tipi precedenti solo con misure lievemente ridotte, ha le valvole in testa con teste riportate, maggior compressione, e superficie di alette proporzionata a quest'ultimo elemento. Ha due volani esterni, uno da ogni lato, e una diversa leva di comando del cambio in rapporto alla posizione di guida più inclinata.

Il telaio è lo stesso del tipo *Sport-Lusso*: unica aggiunta un freno anteriore a disco con margine cuneiforme serrato da apposita gola. La notoria difficoltà di applicazione di un freno anteriore sulle forcelle a biscottini, rende molto interessante la geniale soluzione escogitata dall'inesauribile Grignani. Diamo perciò in figura 1, per curiosità dei lettori, un dettagliato schema di tale applicazione.



Il tipo speciale da corsa a valvole in testa, 500 c.c.