

## *Storia della Motocicletta, volume primo*

espansione, l'accensione è a magnete Bosch e l'alimentazione avviene per mezzo di un carburatore Zenith.

La forcella anteriore è elastica, con doppi bracci e molloni verticali alla base del canotto.

### *La Fongri*

Il più interessante modello prodotto dalla Fongri, subito dopo la fine della guerra, è il bicilindrico del 1919, con motore a due cilindri orizzontali contrapposti, di 578 cc di cilindrata. Le bielle sono di acciaio al nickel, con teste di biella su cuscinetti a rulli, l'albero motore e l'albero delle camme sono su cuscinetti a sfere, il volano — di grande diametro — è esterno. Un altro particolare non comune all'epoca è la completa chiusura degli organi della distribuzione, punterie a rulli, aste e molle delle valvole, in un coperchio coprivalvole di alluminio. Il carburatore è di tipo speciale in blocco con il tubo di aspirazione, la lubrificazione è a mano con pompa semiautomatica e l'accensione avviene per mezzo di magnete ad alta tensione, comandato da ingranaggi e sistemato sopra il motore, al centro, tra i due cilindri. Il cambio è a tre velocità con ingranaggi sempre in presa, la frizione è a tasselli di sughero e la messa in moto è a pedale. La trasmissione è a tutta catena, con entrambe le catene primaria e finale racchiuse in un carter a bagno d'olio.

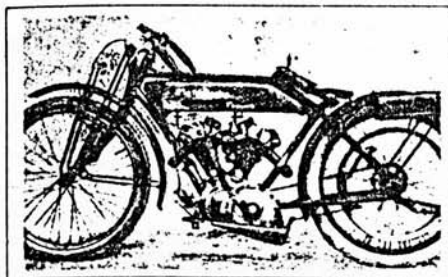
Il telaio è in tubi di acciaio trafilato con doppia struttura orizzontale superiore, con forcella anteriore Fongri brevettata. I comandi sono tutti sul manubrio, le ruote di 26 x 2 e 3/8 sono a smontaggio rapido e su quella posteriore vi sono un freno a nastro di contrazione ed un freno ad espansione con comandi indipendenti. Nel 1920 ci risulta prodotta la stessa macchina senza variazioni degne di nota: diremo solo che alcune fonti danno una cilindrata di 575 cc invece della cilindrata di 578 cc del 1919.

### *Il motorino Elsa*

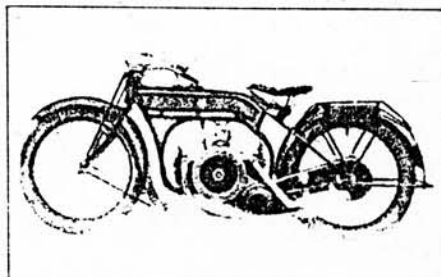
Una interessante realizzazione, di cui troviamo la descrizione completa nel numero del dicembre 1920 della rivista « Auto Italiana », è il motorino Elsa, progettato dal tecnico bresciano Carlo Sorelli e costruito dalla Società Elsa (Elettromeccanica Lucini Società Anonima) che ne detiene i brevetti.

Il motore Elsa è un due tempi raffreddato ad aria, pesa 8,500 chi-

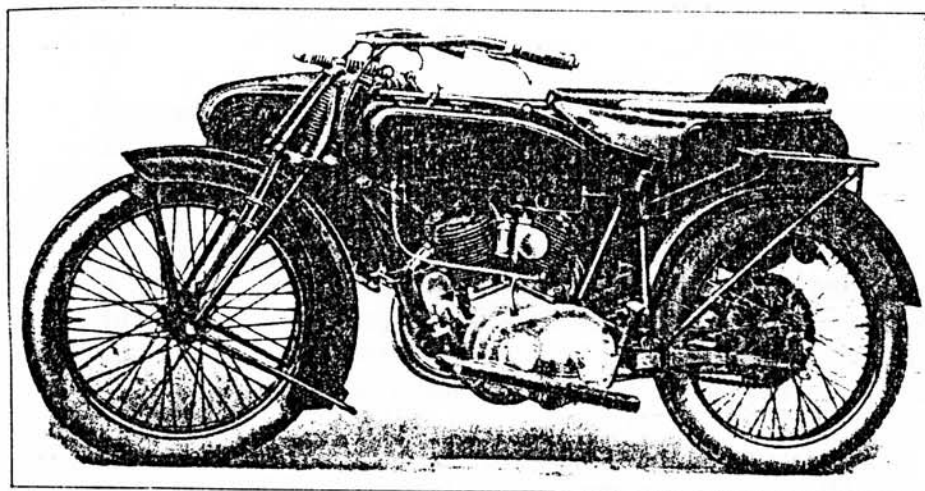
## *Storia della Motocicletta, volume primo*



*La Borgo bicilindrica del 1921*



*La Fongri del 1924*



*La Della Ferrera 1000 cc del 1925*

86 x 86 pari a 1394 cc con valvole laterali, telaio di concezione americana con forcella anteriore Biflex e sospensione posteriore a balestre. La macchina ha ruote intercambiabili freni su entrambe le ruote, comandi a manopola.

### *La Fongri*

La Fongri presenta alla fine del 1921 la motocicletta che produrrà in serie l'anno successivo e che è un miglioramento del modello già esistente.

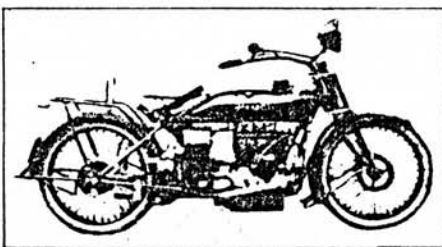
La macchina ha un motore a due cilindri orizzontali contrapposti disposti longitudinalmente nel telaio, con cilindrata di 575 cc. La distribuzione è a valvole laterali di grande diametro con punterie registrabili; la lubrificazione è automatica, sistema Enotz; la

## *Storia della Motocicletta, volume primo*

Nel novembre 1923 al Salone di Milano è infatti annunciata la ripresa della Fongri che infatti, l'anno successivo, costruisce la bicilindrica a cilindri orizzontali contrapposti longitudinali di 575 cc. I due cilindri sono disassati di 15 centimetri in senso verticale, il cambio è un Fongri a tre velocità con ingranaggi sempre in presa, ma le caratteristiche generali della macchina, salvo qualche ritocco, sono le stesse dei modelli precedenti.

Nel 1925 sono in listino la 575 modello Standard, che è praticamente quella dell'anno precedente o meglio la macchina modificata e migliorata di anno in anno dal 1921. Modello nuovo è invece la 575 Sport Lusso che ha il motore simile a quello della Standard ma monta pistoni di lega leggera, ha il cambio in blocco ed un carter motore di nuovo disegno, la frizione comandata dal manubrio. Anche il telaio è migliorato ed ha una nuova linea più elegante con tubi curvi e culla completa che accoglie il motore. La Fongri produce anche un modello da corsa con motore di 500 cc, sempre a due cilindri orizzontali contrapposti, con teste riportate, distribuzione a valvole in testa, due volani esterni al carter, pistoni ultraleggeri.

### *La Garabello*



*La Garabello quattro cilindri*

Di Francesco Garabello abbiamo brevemente parlato nel primo volume della Storia della Motocicletta,\* citando la monocilindrica che il geniale artigiano ha costruito ad Alba nel 1903.

Garabello negli anni successivi perfeziona questa motocicletta che riesce a raggiungere una certa notorietà, ma durante la prima guerra mondiale deve interrompere, come tanti altri artigiani, la

## *Storia della Motocicletta, volume primo*

frizione è a dischi di acciaio e di sughero alternati ed è comandata a pedale. L'albero motore è in un sol pezzo, le bielle hanno la testa su cuscinetti a sfere ed il volano di grande diametro è esterno. Il cambio separato è uno Sturmey Archer a due velocità con ingranaggi sempre in presa ed è montato su cuscinetti a sfere; la trasmissione è a catena primaria e catena finale, entrambe sotto carter a bagno d'olio; i freni sono due, entrambi sulla ruota posteriore, a nastro d'acciaio guarnito di materiale di attrito il primo e ad espansione con ceppi in bronzo e molle interne di richiamo il secondo.

La macchina raggiunge agevolmente gli 85 chilometri orari e consuma tre litri di benzina e 250 grammi di olio ogni 100 chilometri. L'accensione è a magnete Bosch, il carburatore è di costruzione Fongri, le ruote montano gomme di 26 pollici con sezione di 2 e 3/8 pollici.

Come abbiamo detto nel primo libro della Storia della Motocicletta,\* la Fongri in origine è prodotta a Torino da Fontana e Grignani (ed il nome della macchina è infatti formato dalle sillabe iniziali dei nomi dei due soci); successivamente riteniamo che la Fongri continui ad essere costruita dal solo E. Grignani ed usiamo la forma dubitativa poiché le notizie in proposito sono molto frammentarie e spesso contraddittorie.

Alla fine del 1921 si annuncia che la Fongri sarà costruita in grande serie dalla Società Anonima Officine Meccaniche di Ceriano Laghetto, della quale il principale esponente è il signor Gianetti; non abbiamo dati precisi sulla partecipazione di Grignani a questa impresa: se cioè egli diventa socio della nuova società o se cede alla società soltanto la licenza di costruzione della sua macchina.

La nuova società ha un capitale di cinque milioni di lire, che corrisponde alla non indifferente somma di circa 500 milioni di oggi: il tentativo industriale però sembra non avere avuto successo poiché nel 1922 la produzione della Fongri rallenta notevolmente.

Alla fine del 1922 la produzione della Fongri è del tutto sospesa e poco dopo la ditta Fratelli Grignani di Eugenio Grignani annuncia che la marca non sarà più prodotta a Ceriano Laghetto ma a Torino, come in origine, non appena saranno pronti i nuovi stabilimenti di via Caraglio.

## *Storia della Motocicletta, volume primo*

### *- Tabella dei record nazionali al 31/12/1913*

marcche incominciano ad imporsi su quelle straniere, I record nazionali ufficialmente riconosciuti al 31 dicembre 1913 sono dunque i seguenti:

Categoria (cmc.)	Data	Corridore	Moto	Tempo impiegato	Velocità oraria
	1913			(minuti)	Km.
Gentlemen	lugl. 20	Grignani V.	Fongri	0.34.2/5	104,551 •
• 250	" "	Semeria L.	Siamt	0.40.4/5	88,235
350	" "	Maffels M.	Douglas	0.39.1/5	91,836
500	" "	Sassi M.	Siamt	0.33.1/5	108,433
750	" "	Borgo C.	Borgo	0.34.—	155,882
1000	" "	Scales J.	Zenith	0.30.—	120,—
350	ott. 6	Bordino P.	Motosacoc.	6.18.4/10	95,137
500	" "	Maffels C.	Moto-Rève	6. 4.6/10	98,738
1000	" "	Scales J.	Zenith	5.16.9/10	113,600
500	nov. 20	Maffels C.	Moto-Rève	0.31.5/10	114,285

di quella accurata preparazione, della revisione e della preparazione che trasformano una macchina normale o sportiva in una macchina capace di dare risultati ben superiori al normale. Questa operazione che noi chiamiamo truccare e che in Francia si chiama « gonflage », in Inghilterra si chiama invece « tuning » e poichè tuning significa accordare uno strumento, può stupire che la si usi nel senso di truccare una macchina. Ma si racconta che il grande Harry Martin, da noi già citato, stesse un giorno riparando un ruttore allo scopo di controllarne la tensione: in base al suono emesso dalla molla infatti un esperto può capire se la tensione è giusta oppure insufficiente. A questo punto pare si sia fermato accanto a Martin il famoso C.S. Rolls (della fabbrica di automobili Rolls Royce) chiedendogli che cosa stesse facendo. « Sto regolando le punte del ruttore » risponde Martin e Rolls ridendo ribatte « Mi pareva piuttosto che tu lo stessi accordando! », frase che in inglese suona appunto « ... as though you were tuning up ». Da quel momento la parola tuning per indicare la truccatura di un motore è entrata nell'uso comune tra i motociclisti inglesi.