

GIULIO CESARE CARCANO
IL GRANDE PROGETTISTA DELLA MOTO GUZZI
CONFERENZA CMAE – AISA
Grand Visconti Palace, Milano - Sabato 26 Novembre 2005

ALESSANDRO COLOMBO

Il 14 settembre 2005, è scomparso a Mandello del Lario, Giulio Cesare Carcano, grande progettista delle Moto Guzzi da corsa dalla Condor alla Otto cilindri. Fra i tecnici che hanno fatto grande il motociclismo italiano, una posizione di grande rilievo spetta senza dubbio a questo ingegnere, milanese d'origine e mandelliano di adozione, che ha creato alcune delle più interessanti moto da corsa a livello mondiale.

I suoi progetti sono sempre improntati ad una stretta razionalità accompagnata da uno spirito costantemente innovativo ed anticonvenzionale, come è sempre stato nelle progettazioni della Casa di Mandello anche con Carlo Guzzi.

Giulio Carcano nasce a Milano il 20 novembre 1910 e, sempre a Milano, dopo gli studi liceali, si laurea al Politecnico nel 1934. Dopo aver effettuato il servizio militare, entra nel 1936 a far parte dello staff tecnico della Moto Guzzi.

Dopo una prima parentesi nella quale si occupa di moto militari, nel 1938, inizia anche ad interessarsi delle moto da competizione, sia pure limitatamente a quelle costruite per la vendita ai privati, come Condor e Albatros. Non mancano comunque le occasioni per seguire direttamente queste moto sui campi di gara o di cimentarsi in qualche elaborazione particolare con l'aiuto di Carlo Bacchi, il capo della Sala Prova Motori. Una di queste è la Condor con la quale Nello Pagani vince il Circuito del Lario del 1939. Convinto delle possibilità che poteva avere su un tracciato di questo tipo una moto leggera ed affidabile come la Condor, ne prepara una versione alleggerita e potenziata partendo dal modello in vendita al pubblico, con un'appropriata elaborazione del motore e con un impiego nel telaio di parti in lega leggera.

Nell'immediato dopoguerra, il settore "corse" della Moto Guzzi vede un frazionamento delle progettazioni, sia pure sempre sotto il controllo di Carlo Guzzi. Abbiamo infatti la 250 bicilindrica progettata da Antonio Micucci e seguita da lui stesso sui campi di gara, l'evoluzione della bicilindrica e dell'Albatros, seguite da Carlo Guzzi anche se con interventi di Micucci nel 1947 e nel 1948, e di Carcano negli anni successivi, oltre a progettazioni indipendenti di Giulio Carcano, come ad esempio la Gambalunga e la 250 bialbero quattro valvole del 1950.

La Gambalunga mette subito in mostra, nel 1946, la filosofia progettuale di Carcano improntata a quattro imperativi: semplicità, leggerezza, drastica riduzione delle resistenze passive e motori dotati di una buona coppia. Ed è proprio l'ultimo di questi imperativi che lo porta a rinunciare

al dimensionamento superquadro del motore con 88 mm di alesaggio e 82 mm di corsa che accompagna le 500 della Moto Guzzi fin dal lontano 1921 per passare ad un dimensionamento a corsa lunga (90 mm contro 84 mm di alesaggio) che darà il nome a questa moto.

Ma il segno più importante dell'originalità progettuale lo troviamo nel veicolo con un'innovativa sospensione a bracci oscillanti che accompagnerà tutte le moto di Carcano fino alla otto cilindri in contrasto contro l'imperante dominio della telescopica.

Leggera (125 kg a vuoto) e maneggevole, la Gambalunga si imporrà in alcune importanti competizioni fino al 1950, anno nel quale vengono adottate ruote da 20" in luogo delle precedenti da 21" e vengono apportate modifiche al freno posteriore ed al forcellone.

Nel 1949, un telaio tipo Gambalunga viene adottato anche sulle 250 dando origine alla Gambalunghino che ha un passo più corto di 50 mm rispetto a quello della Gambalunga (1420 contro 1470 mm) per la minore lunghezza del motore. La sua adozione è stata caldeggiata da Enrico Lorenzetti, che aveva avuto modo di sperimentarla in alcune corse durante il 1948 e resterà in uso fino alla fine del 1951.

Sempre nel 1949, la sospensione anteriore a bracci oscillanti viene adottata anche sulla bicilindrica, completamente rinnovata anche nelle linee generali, con un particolare comando di tipo coassiale del freno anteriore.

Le formidabili prestazioni del binomio Ambrosini-Benelli portano la Moto Guzzi a cercare nuove vie per migliorare le proprie 250. Una di questa è lo studio, da parte di Giulio Carcano di un motore 250 bialbero a quattro valvole.

Fermo restando il comando della distribuzione con albero parallelo al cilindro e doppie coppie coniche, sulla testa abbiamo una cartella con cinque ingranaggi cilindrici per il comando dei due assi a camme.

Le valvole sono azionate da bicchierini attorno alle molle cilindriche di richiamo e sono interamente in bagno d'olio e disposte simmetricamente con un angolo incluso di 70°. Da segnalare anche l'eliminazione del classico disassamento del cilindro e l'albero a gomiti di tipo Hirth. L'alimentazione è affidata a due carburatori Dell'Orto tipo SS sospesi elasticamente.

Verrà provato a più riprese dal 1950 fino al 1953 con diverse configurazioni di corsa e alesaggio, oltre che con diverse camme e anche con un cambio a cinque marce. In gara, questo motore verrà impiegato in poche occasioni come alternativa al monoalbero, ma senza mettere in mostra una netta superiorità.

Sempre nel 1950, sulla bicilindrica viene introdotto un motore completamente rinnovato nel manovellismo e nell'alimentazione. Viene anche adottato un nuovo freno anteriore doppio, a quattro ganasce con ancoraggio dei portaceppi tramite due tiranti superiori che portano l'articolazione della forcella ad assumere la geometria di un quadrilatero articolato, diminuendo l'eccessiva reazione antidive in frenata del tipo precedente.

Il 22 giugno 1950, viene inaugurato a Mandello il Tunnel aerodinamico della Moto Guzzi. Ha una sezione circolare del diametro di 2,60 metri e utilizza un motore Fiat d'aviazione da 800 CV a 2000 giri/min. Carcano, che aveva sempre mantenuto una certa distanza da eccessi di aerodinamica "intuitiva", ha così lo strumento indispensabile per un'aerodinamica seria.

Dal 1951, Carlo Guzzi lascia la progettazione delle moto da competizione e la completa responsabilità della gestione del settore a Giulio Carcano, che si avvale come collaboratori di Enrico Cantoni e di Umberto Todero. Si tratta di un anno di transizione, con la bicilindrica giunta alla fine della sua lunga carriera, e sempre nel 1951 Carcano mette in cantiere il progetto di una nuova 250 con motore bialbero a due valvole, che farà il suo ingresso in corsa nel 1953.

Per il momento, si limita a dotare il Gambalunghino destinato alla stagione 1952 di un nuovo telaio, con un grosso tubo superiore che fa anche da serbatoio dell'olio e con il motore che chiuda la parte inferiore e porta le due piastre di attacco del forcellone posteriore.

Sempre nella sospensione posteriore, abbandonate le classiche molle sotto al motore e gli ammortizzatori a frizione, il nuovo telaio ha due classici gruppo di ammortizzatori idraulici con molloni coassiali come sulla maggior parte delle moto del momento.

Il 1952 è anche l'anno della messa a punto della quattro cilindri con motore in linea e trasmissione cardanica progettata per la Moto Guzzi dall'ingegnere Carlo Gianini di Roma in base ad una richiesta fattagli nel 1950 dal dottor Giorgio Parodi. La messa a punto si rivela estremamente laboriosa, sia per la complessità del sistema d'iniezione di benzina che per altre difficoltà relative ad altre parti del motore, oltre che per la particolare tecnica di guida che implica il controllo di coppie trasversali alle quali i piloti che guidano abitualmente moto con trasmissione a catena non sono abituati.

A tutto questo si aggiunge anche l'entrata in gara della bicilindrica NSU Rennmax che, nelle mani di Werner Haas, si rivela subito un osso duro. Per controbatterla, nel 1953 scende in gara la nuova 250 Bialbero con la caratteristica carenatura a becco d'uccello che è il primo frutto tangibile delle ricerche nella galleria del vento. Il motore, contraddistinto dalla sigla D/A, parte dalla base del precedente quattro valvole, ma utilizza molle a spillo esterne ed un castelletto imbullonato alla testa. Le camme agiscono su piattelli collegati a puntalini di piccolo diametro. Come potenza si parla di 28 CV a 8000 giri/min. Alesaggio e corsa sono quelli classici con la corsa aumentata a 68,4 mm per sfruttare al massimo il limite della cilindrata.

Considerato il lungo tempo necessario per la messa a punto della quattro cilindri 500 ed il pericolo NSU nelle 250, che si rivelerà effettivo, Giulio Carcano pensa di affrontare una classe che aveva visto negli ultimi anni un dominio disinteressato delle Case inglesi: la 350, e lo fa innestando sul carter del bialbero un cilindro e una testa monoalbero con la cilindrata aumentata inizialmente a 317 cm³ adottando un alesaggio di 72 mm ed una corsa di 78 mm, ricuperando un albero a

gomiti sperimentato in precedenza sul bialbero a quattro valvole. Nel corso dell'anno l'alesaggio viene portato a 75 mm e la cilindrata a 345 cc. La scelta si rivela vincente con la conquista del Campionato mondiale conduttori classe 350 da parte di Fergus Anderson.

Per il 1954, Carcano realizza un nuovo bialbero, ancora con il castelletto in blocco come nella testa del modello a quattro valvole e con un comando delle valvole "tipo Alfa Romeo", con i piattelli filettati sul gambo delle valvole.

Già durante l'annata alesaggio e corsa passano da 68 x 68,4 mm a 70 x 64,8 mm per poter montare valvole più grandi, ma l'angolo fra le valvole è sempre contenuto per avere una buona camera di combustione. Questo motore è importante perché sullo stesso carter vengono realizzati anche il 350 con 75 mm di alesaggio e 79 mm di corsa, ed un 500 nelle classiche misure 88 x 82 mm. Infatti, per la quattro cilindri dell'ingegnere Gianini il 1954 sarà l'ultimo anno di gare.

Il 1954 è anche l'anno di adozione della carenatura a campana, introdotte per la prima volta proprio dalla Moto Guzzi e subito imitate dalle Case concorrenti, con l'impiego, in qualche caso, anche di carenature integrali. Con le carenature a campana scompaiono i classici serbatoi che vengono sostituiti da elementi collocati in posizione più bassa.

Con le monocilindriche del 1954, Carcano ha realizzato il suo ideale rappresentato da una monocilindrica agile, dotata di un motore con una buona coppia, ben carenata e con ridotte sezioni di pneumatici per la riduzione delle resistenze al rotolamento e con una carenatura efficiente per la riduzione della resistenza dell'aria e i successi nelle gare del mondiale 350 stanno a dimostrare che l'idea è buona.

Ma nelle 500, le pluricilindriche, Gilera in particolare, hanno imparato a difendersi bene anche sul misto e sul diritto, una volta che hanno adottato anche loro le carenature a campana, non hanno difficoltà ad imporre la maggiore potenza.

Non bisogna infatti dimenticare che i tracciati di allora comprendevano spesso lunghi rettifili e che, comunque, a parte qualche tracciato come quello di Montjuich a Barcellona, i tratti di misto erano abbastanza limitati. Si impone quindi per Giulio Carcano nel 1955 una scelta diversa per raggiungere la competitività nelle 500 e, essendo ovvio come per il motore sia necessario un frazionamento della cilindrata, piuttosto che inserirsi in ritardo in una lotta fra unità a quattro cilindri, punta ad un nuovo traguardo impostando un otto cilindri.

Le necessità di compattezza impongono due scelte: il raffreddamento ad acqua e la disposizione a V. Purtroppo, questa nuova via esige i suoi tempi di messa a punto e così, pur avendo la otto cilindri dimostrato in più occasioni le sue possibilità velocistiche, si arriva alla fine del 1956 prima che la moto abbia raggiunto la necessaria affidabilità.

L'unico legame fra la V8 e le Moto Guzzi del passato lo troviamo nel rapporto alesaggio/corsa con valori di 44 e 41 mm che sono esattamente la metà di quelli della monocilindriche 500. Le valvole

sono disposte secondo un angolo particolarmente chiuso (58°) sempre nell'intento di avere camere di combustione efficienti.

L'albero a gomiti iniziale ha le manovelle a 180°, ma già alla fine del 1955 viene disegnata una soluzione con manovelle a 90°. Il cambio è a sei marce e il telaio ha un grosso tubo superiore con strutture tubolari aggiuntive mentre il forcellone è ancorato direttamente sul carter motore. La forcella anteriore, sempre del tipo a bracci spinti, ha ora i gruppi molla-ammortizzatore esterni e la stessa soluzione verrà adottata anche sulle monocilindriche.

Le ruote sono da 20" con gli stessi pneumatici delle monocilindriche (2,75" all'anteriore e 3,00" al posteriore). Il peso iniziale a vuoto è di 148 chili con carenatura completa e di 144 con carenatura a delfino.

La moto scende in pista nel 1956 mettendo in mostra problemi di affidabilità. Nelle sosta invernale, sotto la guida di Bill Lomas vengono compiute molte prove, soprattutto per l'albero motore e alla fine viene adottata una versione tipo Hirth con manovelle a 90°.

Sempre nel 1956, viene modificata la distribuzione delle monocilindriche bialbero 350 adottando un comando con bicchierini in luogo del precedente con piattelli filettati sul gambo delle valvole.

Il 1957, l'anno che avrebbe dovuto dare i frutti sperati, è per la Moto Guzzi un anno di tribolazioni per i molti incidenti dei quali sono vittime i suoi piloti: Lomas e Colnago cadono ad Imola e l'inglese cade di nuovo al suo rientro in Olanda. Anche Dale cade in prova in Olanda, mentre Campbell cade in prova a Monza prima del G.P. delle Nazioni. Così le sole vittorie della otto cilindri rimangono quelle di Colnago a Siracusa nella prima prova del Campionato Italiano e quella di Dale a Imola nella Coppa d'Oro Shell.

Nell'inverno 1956-57 vengono fatti i disegni per la prova di un motore a quattro cilindri 350 che utilizzi solo la bancata anteriore dell'otto cilindri con un'alesaggio di 49 mm ed una corsa di 46,3 mm.

È stato anche disegnato e provato a Monza sul telaio della 500 anche un otto cilindri 350 con alesaggio di 39 mm e corsa di 36,6 mm. In parallelo, Carcano non ha abbandonato la sua idea della moto semplice ed efficiente e ne ha raccolto i frutti nella classe 350.

Nel 1957, dopo i Mondiali degli anni precedenti, realizza una nuova monocilindrica che pesa meno di 100 chili. Per raggiungere questo risultato ricorre a un carter in electron ed alla testa monoalbero opportunamente aggiornata.

Con una moto di questo tipo, alternata a seconda delle gare con la bialbero, Keith Campbell conquista il Mondiale Conduttori della classe 350 davanti alle quattro cilindri Gilera di Liberati e di Mc Intyre.

Sempre nel 1957 il comando valvole con bicchierini viene esteso anche alle monocilindriche 500 e viene disegnato anche un monocilindrico monoalbero 500 a corsa lunga (84 x 90) che non fa in tempo ad essere utilizzato in gara. Verrà affidato in seguito al pilota bresciano Adelmo Mandolini e verrà utilizzato negli anni successivi dal figlio Giuseppe. A settembre del 1957, a Modena, nell'ultima gara del Campionato Italiano, a Carcano, che si domandava come mai non fosse presente la Gilera,

viene detto da Mandello che anche la Moto Guzzi ha deciso il suo ritiro dalle competizioni. È un duro colpo per una persona che aveva dedicato più di vent'anni a questa attività e che ne aveva fatto la sua passione e, nonostante la seguente nomina a Direttore Tecnico della Moto Guzzi, accusa il colpo.

La fine degli anni Cinquanta non è uno dei momenti più favorevole per l'industria motociclistica italiana e la Società è in cerca di possibili integrazioni con altri prodotti. Uno di questi, dei quali Carcano inizia ad occuparsi negli anni Sessanta è un motore a V raffreddato ad aria che potrebbe sostituire quello della Fiat 500 in una versione sportiva della piccola vettura. La prima versione di questo motore viene disegnata nel 1958 ed ha la distribuzione con due valvole in testa parallele ed inclinate di 12° sulla verticale.

La seconda versione, sviluppata in parallelo con il motore destinato al veicolo militare "3 x 3" sviluppato dalla Moto Guzzi per le Forze Armate, ha la distribuzione a valvole inclinate. La terza ha una cilindrata di 600 cm³ e raggiunge una potenza massima di 32 CV contro i 27 della versione 500.

Nel complesso, il motore si rivela subito più che idoneo allo scopo, ma la Fiat, dopo un interesse iniziale, non dà alcun seguito alla cosa. Quello per le forze armate è stato prodotto in un numero abbastanza limitato perché la commessa non aveva avuto un grande seguito per il costo troppo elevato del veicolo.

Nel 1963, si pensa a ricavare dal motore per la 500 Fiat un motore da montare su una moto pure destinata inizialmente ai militari. È la nascita della V7 e del motore che ancora oggi, pur con varianti ed aggiornamenti, costituisce la base delle produzioni della Moto Guzzi. Nel 1966, dopo il cambiamento di proprietà, Giulio Carcano lascia la Società alla quale ha dedicato trent'anni di passione.

La sua seconda grande passione è quella delle barche a vela e, dopo aver lasciato al Moto Guzzi, apre uno studio tecnico per la progettazione di barche a vela da regata. Nascono così la "Villanella" vincitrice del Mondiale della categoria "Two Tons" nel 1970 e la "Vihuela", scelta in quello stesso anno per la partecipazione alla Admirals Cup, oltre, naturalmente, ad altre meno impegnative per regate sui laghi.

Questa attività è durata per dieci anni, poi si è interrotta. Mi diceva lo stesso Carcano: "Volevo progettare soprattutto barche che piacessero a me e mi era difficile piegarmi ai desideri dei committenti".

Dagli anni Ottanta, viveva tranquillo a Mandello nella sua casetta in riva al lago. Quando veniva invitato a ricordare gli anni dei suoi successi lo faceva inizialmente con una certa riluttanza, poi il ricordo delle persone che avevano collaborato con lui e quello dei piloti, più che quello delle moto, lo portavano a sciogliersi ed a far rivivere, come solo sa chi li ha vissuti, gli eventi ed il clima delle corse di tanti anni fa.

AUGUSTO FARNETI

Giulio Cesare Carcano (il nome era impegnativo ma il Nostro lo seppe portare con onore) è stato sicuramente uno dei primi progettisti ad interessarsi scientificamente delle corse.

Lo troviamo, infatti, non solo ai box, ma anche al bordo delle piste attento osservatore dei piloti, del comportamento e della tenuta delle moto, dei tempi nei tratti più significativi già nel 1939.

Lo troviamo in sala prove, lo troviamo nella galleria del vento, da lui fortemente voluta. Questo lo rafforzerà nelle sue convinzioni e nelle decisioni che si troverà presto a prendere con tutto il peso delle responsabilità che comportano.

Punto di riferimento sicuro per i piloti, di cui spesso divenne amico e confidente, seppe attorniarsi di collaboratori validissimi e devoti che lo seguirono fino in fondo in un'ineguagliabile storia sportiva.

Umberto Todero ed Enrico Cantoni non solo traducevano in Disegni (con la D maiuscola) le sue idee, a volte anche solo abbozzate, ma non esitavano a scendere in campo ogni qual volta ci fosse bisogno di spingere la moto recalcitrante di un pilota, di regolare la carburazione, di cambiare rapporti o consigliare una tattica di corsa più redditizia.

E in sala prova Carlo Bacchi, meno sentimentale del "Moretto", ma enormemente più tecnico (anche per i suoi trascorsi giovanili alla Frera) non tradiva mai la fiducia riposta.

Al montaggio i motoristi instancabili: Ippolito Poni, Luigi Agostini, Ettore Casadio, impegnati praticamente sempre anche oltre l'orario di lavoro per repentini smontaggi, sostituzioni, riparazioni o modifiche, seguivano, coinvolti come solo raramente succede, le indicazioni del maestro.

Giulio Cesare Carcano, d'altra parte, godeva della fiducia incondizionata di Carlo Guzzi, che a lui si rivolgeva per verifiche o calcoli di cui non si fidava e, se il Guzzi stesso veniva a chiedere consiglio, come non considerarlo Capo assoluto?

Come ogni genio che si rispetti, convinto delle proprie idee, Carcano aveva anche la sua buona dose di testardaggine, ma davanti a soluzioni più valide, qualche volta adottate in segreto o presentate belle e pronte, non rimaneva arroccato nelle sue convinzioni anzi, con umorismo e simpatia arrivava a valorizzare quanto proposto.

I corridori lo amavano, riamati a loro volta e seguiti nei vari circuiti in Italia e all'estero cercavano di portare alla vittoria quei motori che lo rassicuravano in sala prove e quei veicoli che, nella galleria del vento, si erano trovati a simulare l'impiego in gara. Gli sportivi lo idolatravano. Questa irripetibile situazione, quasi come una felice congiunzione astrale, contribuì, in quello che unanimemente è stato definito il periodo d'oro del motociclismo a portare il numero delle vittorie Moto Guzzi al "Record dei record".

Onore e gloria, quindi, a Giulio Cesare da Mandello.

Ed ora i numeri:

Vittorie Moto Guzzi fino al "Patto di astensione" del 26 settembre 1957:

- . • Primati di velocità (Record): 22
- . • Campionati del Mondo: 14
- . • Campionati italiani: 47

- . • Campionati esteri: 55
- . • Vittorie al T.T.: 11
- . • Vittorie su circuiti diversi: 3329

6 Titoli mondiali di Marca:

- . • 1949 -1951 -1952 classe 250 c.c.
- . • 1953 -1955 -1956 classe 350 c.c.
- . • 1954 non disputato.

8 Titoli Mondiali per Conduuttori:

- . • 1949 Bruno Ruffo classe 250 c.c.
- . • 1951 Bruno Ruffo classe 250 c.c.
- . • 1952 Enrico Lorenzetti classe 250 c.c.
- . • 1953 Fergus Anderson classe 350 c.c.
- . • 1954 Fergus Anderson classe 350 c.c.
- . • 1955 Bill Lomas classe 350 c.c.
- . • 1956 Bill Lomas classe 350 c.c.
- . • 1957 Keith Campbell classe 350 c.c.

Vittorie della Moto Guzzi nei Mondiali:

- . •1949: 3 Manliff Barrington (T.T.), Bruno Ruffo (Berna), Maurice Cann (Ulster).
- . •1950: 1 Maurice Cann (Ulster).
- . •1951: 5 Fergus Anderson (Berna), Tommy Wood (T.T.), Bruno Ruffo (Alby), Bruno Ruffo (Ulster), Enrico Lorenzetti (Monza).
- . •1952: 5 Fergus Anderson (Berna), Fergus Anderson (T.T.), Bruno Ruffo (Assen), Maurice Cann (Ulster), Enrico Lorenzetti (Monza).
- . •1953: 9 Fergus Anderson (T.T.), Enrico Lorenzetti (Assen), Fergus Anderson (Spa), Fergus Anderson (Rouen), Fergus Anderson (Berna), Enrico Lorenzetti (Monza), Enrico Lorenzetti (Monza), Enrico Lorenzetti (Barcellona), Fergus Anderson (Barcellona).
- . •1954: 6 Ken Kavanagh (Francorchamps), Fergus Anderson (Assen), Fergus Anderson (Berna), Fergus Anderson (Monza), Arthur Wheeler (Monza), Fergus Anderson (Barcellona).
- . •1955 : 8 Duilio Agostini (Reims), Bill Lomas (T.T.), Bill Lomas (Nürburgring), Bill Lomas (Francorchamps), Ken Kavanagh (Assen), Bill Lomas (Ulster), Bill Lomas (Ulster), Dichie Dale (Monza).
- . •1956 : 4 Ken Kavanagh (T.T.), Bill Lomas (Assen), Bill Lomas (Solitude), Bill Lomas (Ulster).
- . •1957 : 3 Keith Campbell (Assen), Keith Carnpbell (Francorchamps), Keith Campbell (Ulster).

In definitiva:

- 18 vittorie classe 250
- 24 vittorie classe 250
- 2 vittorie classe 500

Totale 44 vittorie ottenute dai seguenti piloti:

- 12 volte Anderson

- 8 volte Lomas
- 6 volte Lorenzetti
- 4 volte Ruffo
- 3 volte Cann, Kavanagh, Campbell
- 1 volta Agostini, Dale, Wheeler, Wood, Barrington
- E inoltre, dopo cinque anni, nel 1962, Arthur Wheeler vince il Gran Premio d'Argentina per la categoria 250 c.c. con una motocicletta personale.

54 vittorie nei Campionati all'estero:

Campionato d'Europa 1 Campionato d'Austria 5 Campionato del Brasile 5
 Campionato d'Eritrea 1 Campionato di Francia 9 Campionato di
 Germania 2 Campionato di Gran Bretagna 7 Campionato d'Olanda 3
 Campionato della Somalia 5 Campionato di Spagna 3 Campionato della
 Svizzera 11 Campionato d'Ungheria 1
 Campionato del Venezuela 1

11 Vittorie al Tourist Trophy, Isola di Man:

- . •1935 classe 500 c.c. Stanley Woods
- . •1935 classe 250 c.c. Stanley Woods
- . •1937 classe 250 c.c. Omobono Tenni
- . •1947 classe 250 c.c. Manliff Barrington
- . •1948 classe 250 c.c. Maurice Cann
- . •1949 classe 250 c.c. Manliff Barrington
- . •1951 classe 250 c.c. Tommy Wood
- . •1952 classe 250 c.c. Fergus Anderson
- . •1953 classe 250 c.c. Fergus Anderson
- . •1955 classe 350 c.c. Bill Lomas
- . •1956 classe 350 c.c. Ken Kavanagh

Gli anni dell'anteguerra

Le prime esperienze nel campo delle moto da corsa, a fianco di Carlo Guzzi ("che sapeva trasmettere la curiosità del sapere": così dice Giulio Cesare Carcano), le fece con la G.T.C.L. progenitrice del Condor e con la 250 sovralimentata progenitrice dell'Albatros.

Si rafforzò in quelle idee, che lo avrebbero accompagnato sempre, sulla validità del monocilindrico leggero e sulla originalità di soluzioni innovative non tentate da altri.

Le prime soddisfazioni al Lario del 1939 con il Condor preparato per Pagani, vittorioso, nella realizzazione dell'Albatros l'adozione del cambio con ingranaggi sempre in presa, nella 3 cilindri l'aver visto concretizzate leggerezza e idee di cui aveva messo a parte il Guzzi.

Poi, la parentesi della guerra e le successive proposte innovative rese possibili da una sempre più larga libertà d'azione e di autonomia (anche da parte di Parodi).

Il dopoguerra

Sulle Moto Guzzi si affermano corridori che faranno parlare di sé per almeno un decennio: Balzarotti, Lorenzetti, Ruffo, Ambrosini. Montanari, Francisci. Essi affiancheranno i mitici Tenni, Martelli, Pagani, Leoni, Alberti. Tutti amano incondizionatamente il progettista delle loro macchine vittoriose: Giulio Cesare Carcano.

(NOTA: questa lista si è completamente scaravoltata nella conversione. Si può riprendere dal CD e aggiungerla, in pdf, alla fine del testo di Renzetti, trasformandola in un allegato? Oppure qualunque altro tipo di file che sia veloce da caricare e leggero da scaricare)

***Vittorie ottenute dalla Moto Guzzi
fino alla istituzione del Campionato del Mondo***

anno luogo pilota categoria
1945 Tortoreto Gastone Berardi Condor 500
Piacenza Nello Pagani Condor 500
Piacenza Raffaele Alberti Albatros 250
Cortemaggiore Ferdinando Balzarotti 250 e 500
Riccione Omobono Tenni 500
Parma Ferdinando Balzarotti 500
Rimini Ferdinando Balzarotti 500
Mantova Guido Leoni 500
Montebelluna Gastone Berardi 500
Polesine Ferdinando Balzarotti 250 e 500
Lugo Nino Martelli 250

1946 Carzeto di Soragna Guido Leoni
500 250 500 250 250 250 250 500 250 250 500 250 500 250
250 500 250 500 250 250 500 250 500 250 250 250 250
Campionato Italiano Nino Martelli
250 500

Carzeto di Soragna Enrico Lorenzetti

Busseto Enrico Lorenzetti

Busseto Cavacchiuti

Carpaneto Piacenza

Orzinuovi Raffaele Alberti

Monza Bruno Ruffo

Cesena Guido Leoni

Cesena Dario Ambrosini

Barcellona (E) Omobono Tenni
Barcellona (E) Ferdinando Balzarotti
Cadwell Park (G.B.) Maurice Cann
Reggio Emilia Enrico Lorenzetti
Mantova Bruno Francisci
Campione d'Italia Gianni Leoni
Piacenza Omobono Tenni
Piacenza Bruno Francisci
Modena Omobono Tenni
Modena Omobono Tenni
Ginevra (CH) Cavacciuti
Codogno Ferdinando Balzarotti
Codogno Enrico Lorenzetti
Macerata Omobono Tenni
Macerata Nino Martelli
Forlì Luigi Ruggeri
Luino Omobono Tenni
Mendrisio (CH) Gianni Leoni

Genova Nino Martelli

Bruno Ruffo
II Categoria
Luigi Ruggeri
II Categoria

1947 Carzeto di Soragna

Bergamo
Dario Ambrosini 250 500 250 250 500 500 250 250 250

Bergamo
Ferdinando Balzarotti
Sanremo

Bruno Francisci
Busto Arsizio

Nino Martelli
Busto Arsizio

Enrico Lorenzetti
Marsiglia (F)

Jean Behera
Avignone (F)

Fergus Anderson
Mettet (B)

Fergus Anderson
Floreffe (F)

George Monneret

Dario Ambrosini 250

I Categoria 250

Treviso

Ferdinando Balzarotti 500
Lugo

Gianni Leoni 250
Torino

Ferdinando Balzarotti 500
Cesena

Omobono Tenni 500
Varese

Omobono Tenni 500
G.P. Olanda

Bruno Francisci 250
G.P. Belgio

Bruno Francisci 250
Firenze

Omobono Tenni 500
Zurigo (CH)

Omobono Tenni 500

Strasburgo (F)

Claudio Mastellari 250
Strasburgo (F)

Enrico Lorenzetti 500
G.P. Ulster

Maurice Cann 250
Monza

Raffaele Alberti 250
Monza

Guido Leoni 500
Milano

Nino Martelli 250
Roma

Guido Leoni 500
Campionato Italiano

Alfredo Milani
II Categoria 250
1948 Cesena

Omobono Tenni
500
Sciaffusa

Enrico Lorenzetti
250
Sciaffusa

Franta
500
Ginevra (CH)

Tommy Wood
250
Olten

Enrico Lorenzetti
250
Olten

Enrico Lorenzetti

500
Floreffe (F)

Fergus Anderson
250
Bari

Enrico Lorenzetti
250
T.T. (G.B.)

Maurice Cann
250
Monza

Giovanni Moretti
500
Berna

Enrico Lorenzetti
250
Berna

Enrico Lorenzetti
500
Carate B.

Guido Leoni
500
Bergamo

Enrico Lorenzetti
250
Foggia

Bruno Bertacchini
500
G.P. Ulster

Maurice Cann
250
G.P. Ulster

Enrico Lorenzetti
500
Faenza

Bruno Ruffo

250
Manx G.P. (G.B.)
Dickie Dale
250
Treviso

Enrico Lorenzetti
250
Monza

Gianni Leoni
250
Monza

Bruno Bertacchini
50
Campionato Italiano
Enrico Lorenzetti
I Categoria 250
(NOTA: Fine tabella)

ILDO RENZETTI

La prima volta che incontrai l'ingegner Carcano fu nel settembre 1950. Ero stato assunto alla Moto Guzzi da poche settimane. Era il mio primo lavoro dopo l'Università. Lui aveva 40 anni, ma ne dimostrava molti di meno: alto, folta capigliatura, colletto della camicia aperto, giubbotto di pelle scamosciata, portamento signorile. Incuteva una discreta soggezione.

Lo rividi qualche settimana dopo in Sala Prove Motori ed ebbi il coraggio di chiedergli qualche delucidazione sul lavoro che stava facendo. Non solo mi rispose con dovizia di particolari, ma cominciò lui stesso a rivolgermi qualche domanda.

Non era facile diventare amici dell'ingegner Carcano, ma nel mio caso la simpatia fu reciproca, immediatamente. Come tutte le persone di carattere, non aveva un carattere facile. Nella sua cerchia di amici e collaboratori non c'era posto per gli arroganti, i presuntuosi ed i superbi. Amava i gatti, i motori e le barche a vela. I gatti erano i padroni di casa. Molti anni più tardi, durante le mie e brevi visite a Mandello, andavo a trovarlo nella sua bellissima casa in riva al lago. Tutte le volte, immancabilmente, due magnifici gatti, seduti su due cuscini, sul tavolo del salotto, assistevano alla nostra conversazione, con una espressione tale da sembrare molto interessati all'argomento.

Del resto, anche l'ingegner Carcano aveva molto del gatto: l'intelligenza, la prontezza di riflessi e un amore immenso per la libertà. Anche nel lavoro doveva essere libero. Odiava le imposizioni.

Come progettista era di una genialità eccezionale, ma il progetto doveva entusiasmarlo, altrimenti non nasceva. Io sono certo che, qualsiasi cosa

avesse progettato, in qualsiasi campo, purché fosse piaciuto a lui, avrebbe lasciato il segno.

Ho avuto dall'ingegner Carcano i migliori insegnamenti di vita e di mestiere. Ho avuto la fortuna enorme di averlo come maestro, ma soprattutto il privilegio di averlo come amico.

In conclusione, per ricordare una persona della statura di Giulio Carcano, una commemorazione come questa mia appare troppo breve e troppo modesta, ma sono certo che lui l'avrebbe voluta così.