

Dalla Bianchi alla Bianchina

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
in collaborazione con
Bianchina Club Milano

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



Dalla Bianchi alla Bianchina

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

Bianchina Club Milano

Milano, Museo della Scienza e della Tecnologia, 16 settembre 2007

2 Dalla Bianchi alla Bianchina

Alessandro Colombo

MONOGRAFIA AISA 77



Dalla Bianchi alla Bianchina

Alessandro Colombo

La fine del secondo conflitto mondiale trova la Bianchi con gli stabilimenti fortemente danneggiati dai pesanti bombardamenti dell'agosto 1943 e priva della persona che aveva affiancato Edoardo Bianchi alla guida della società fin dagli inizi del secolo: il commendatore Gian Fernando Tommaselli, deceduto nel 1944 quando aveva già predisposto un piano di risanamento dell'azienda semidistrutta.

Le prime produzioni a riprendere sono quelle delle biciclette e delle moto. Per le biciclette la ripresa è abbastanza facile, le moto invece hanno bisogno di un rinnovamento e soprattutto di modelli economici di piccola cilindrata. Nel 1945, viene impostata da Mario Baldi la nuova 125, presto popolarmente chiamata "Bianchina". Ha un motore a due tempi con luci controllate dal pistone e lavaggio a correnti tangenziali ed una potenza di 4,5 CV a 5000 giri/min, sufficienti a garantire una velocità massima di 70 km/h. La struttura del telaio è estremamente semplice con una forcella anteriore a parallelogramma ed una sospensione posteriore ad astucci telescopici.

La comparsa della "Bianchina" è accompagnata da una rielaborazione della 250 quattro tempi d'anteguerra in una nuova versione, denominata Stelvio, dotata di sospensione anteriore telescopica e di sospensione posteriore a ruota guidata.

Al Salone del Ciclo e Motociclo del 1946, organizzato alla Triennale di Milano la Bianchi presenta ufficialmente i due modelli (anche se la loro produzione è già iniziata) accompagnati da un motocarro della portata di 10 quintali, dotato del motore 500 a valvole laterali d'anteguerra e nato nel 1942 come "motocarro unificato". Le esigenze connesse alla ricostruzione avevano infatti alimentato una forte domanda di questi mezzi di trasporto, soprattutto da parte di imprese edili di piccole e medie dimensioni.

Una ripresa a fasi alterne

Nel giugno del 1946, in seguito ai postumi di un incidente stradale muore Edoardo Bianchi e la presidenza della Società passa al figlio Giuseppe.

Sono momenti difficili, ma nei tre anni che seguono la fine del conflitto, grazie ad un prestito internazionale

in dollari ottenuto tramite l'Istituto Mobiliare Italiano, si riesce a riorganizzare l'azienda.

Anche se non mancano alcune difficoltà di carattere tecnico, il grande apporto delle vittorie di Fausto Coppi agevola il compito della direzione commerciale, da molti anni saldamente nelle mani del commendatore Aldo Zambrini, che sa sfruttare bene sul piano commerciale la fama del "Campionissimo" come aveva fatto negli anni Venti con quella di Tazio Nuvolari.

Inizia gradatamente a riprendere anche la produzione automobilistica che, abbandonate le vetture, prosegue solo nel campo dei veicoli industriali con una versione civile dell'autocarro militare Miles, denominata Civis 75 caratterizzata da due telai, uno per camion con un passo di 3,350 metri ed uno per autobus con passo di 4 metri. Il motore è un diesel a quattro cilindri con cilindrata di 4.849 cc e una potenza di 68 CV a 2100 giri. La portata massima del camion è di 3.350 kg e quella dell'autobus di 2.750 kg.

La produzione motociclistica resta inalterata fino al 1948 quando viene presentato il nuovo motocarro Supermil 49 con un motore di 500 cc a valvole in testa della potenza di 18 CV per fare concorrenza al motocarro Ercole della Moto Guzzi.

Nel 1948 è da segnalare anche la morte di Mario Baldi, progettista della famosa Freccia Celeste e di tutte le moto Bianchi fin dall'inizio degli anni Venti.

L'andamento economico del 1948 è particolarmente brillante, con il capitale sociale che passa a 67 milioni di lire e successivamente a 112 milioni. Il fatturato si aggira sui 3500 milioni con un dividendo per gli azionisti di 10 lire per ogni azione del valore nominale di 50 lire.

Un risultato ancora migliore è quello del 1949, con un fatturato vicino ai 4.500 milioni di lire ed un utile lordo di oltre 150 milioni. Anche se la concorrenza nel campo delle biciclette diventa più agguerrita da parte dei molti artigiani che operano nel settore, l'aumento delle esportazioni verso l'America Latina compensa le difficoltà del mercato interno.

L'Aquilotto

Poche le modifiche apportate nel frattempo alla produzione delle moto fino a tutto il 1950, se si eccettuano altre versioni "di facciata" per la Bianchina, mentre la notizia più importante è quella che riguarda la presentazione del ciclomotore Aquilotto. Entrata in ritardo in un settore certamente congeniale alla capacità pro-

Alessandro Colombo è presidente onorario Aisa.

duttive dell'azienda, la Bianchi è fra le prime a mettere sul mercato italiano un veicolo completo cercando di occupare parte dello spazio finora riservato ai motori ausiliari venduti sciolti e successivamente montati su biciclette. Il progetto, sviluppato sotto la guida dell'ingegnere Ugo De Caria prevede un motore, applicato al tubo reggisella, che ha il rullo della trasmissione calettato direttamente sull'albero, dalla parte opposta alla manovella che è a sbalzo. Alla prima versione ne seguiranno diverse altre negli anni successivi con alcune varianti, fra le quali anche l'Amalfi, l'Azalea con telaio da donna e l'Oropa con trasmissione a catena. Sempre nel 1950 abbiamo un cambiamento ai vertici della società con la nomina a direttore generale dell'ingegnere Ferruccio Quintavalle.

Nel 1951, all'assemblea dei soci viene deliberato un aumento di capitale per far fronte alla crisi di liquidità derivata dai ritardi nei pagamenti dei danni di guerra da parte del governo e dalle difficoltà del settore automobilistico. Dopo l'aumento in parte finanziato attraverso lo storno di circa mezzo miliardo accantonato a riserva negli anni precedenti, il capitale risulta composto da 10.800.000 azioni ordinarie del valore di 250 lire ciascuna.

Sempre nel 1951 troviamo in listino nuove versioni della Bianchina 125: la Gran Lusso, la Gran Lusso Extra e la Scudo del Sud che prende il nome da una competizione regolaristica molto popolare in quegli anni e vinta dalla Bianchi. Le ultime due versioni hanno anche motori leggermente potenziati con un rapporto di compressione elevato a 6:1 ed una potenza di 6 CV a 5500 giri/min. I prezzi delle diverse versioni non differiscono molto fra loro, passando dalle 210.000 lire della normale alle 235.000 per la Scudo del Sud con forcella telescopica.

Nel 1952, al Salone di Milano viene presentata l'ultima versione della Bianchina 125: la Freccia Celeste, con un motore da 7 CV e un telaio con forcella telescopica anteriore e un forcellone oscillante posteriore con due gruppi molla-ammortizzatore.

Sempre nel 1952 l'autocarro Civis assume la nuova denominazione di Audax e la portata viene aumentata a 46 quintali.

Le novità del 1953

In campo automobilistico all'autocarro Audax con portata di 46 quintali viene aggiunta una versione a quattro ruote motrici chiamata Fiumaro. Inoltre viene acquistata dalla CABI-Cattaneo la licenza di costruzione per il piccolo autocarro con telaio tubolare che la CABI costruisce in proprio da qualche anno. Si tratta di un veicolo con un passo di 2,5 metri ed una portata di 20 quintali, nato con un motore a benzina a quattro cilindri di 1.808 cc con una potenza di 50 CV, che viene prodotto dalla Bianchi come camioncino con il nome di Sforzesco, mentre lo stesso telaio per

piccoli bus con il nome di Visconteo viene dotato di motore diesel OM Leoncino.

Si fa strada anche l'idea di ritornare alla produzione di vetture e viene impostato il prototipo di una vettura di media cilindrata. Ricordo questa vettura elegante, anche se un poco retrò, caratterizzata esteticamente da una protezione verticale del proiettore e delle luci anteriori di posizione e direzione. Gli studi di questa vettura sono stati svolti dall'ufficio tecnico auto sotto la guida del cav. Molino. Le prove continueranno per tutto il 1954, poi l'idea verrà abbandonata.

In campo motociclistico, per far fronte alla crescente offerta di motoleggere da parte di molti costruttori italiani ormai passati a cilindrata superiori a 125 cc, la Bianchi si orienta verso i modelli 175 e l'ingegner De Caria realizza un gruppo motore che con poche diversificazioni consente di lavorare sulle stesse macchine i carter di un quattro tempi e di un due tempi con trasmissione primaria, cambio e frizione uguali per entrambe le versioni.

La prima versione, presentata nel 1953, è la 175 a due tempi Cervino con un motore da 8,5 CV a 5.250 giri/min ed una velocità massima di 105 km/h. Una linea scontata e prestazioni non eccitanti ne limitano le vendite. La versione Sport con sella lunga e serbatoio rosso, impiegata anche nelle gare di regolarità dai "quattro moschettieri" della Bianchi: Fumagalli, Fiorani, Vizzari e Monti, è più brillante, ma non basta a smuovere il mercato.

Migliore è senza dubbio l'impatto che ottiene la presentazione nel 1954 della quattro tempi Tonale, anche se la potenza massima dichiarata è la stessa della precedente Cervino, sia per il minore consumo che, soprattutto, per il maggior richiamo della distribuzione monoalbero.

Sullo stesso carter della Cervino verrà realizzata anche una 125, la Mendola, destinata ad una vita breve per la penalizzazione dovuta ad un peso eccessivo in rapporto alla cilindrata e per il prezzo abbastanza elevato.

Il ritorno alle corse motociclistiche

Per rianimare la produzione motociclistica, la Casa di viale Abruzzi aveva pensato anche ad un rilancio con un ritorno alle competizioni di velocità e nel 1953 aveva dato ad Alfonso Drusiani, già progettista delle Mondial, il compito di realizzare una 125 da competizione. Drusiani aveva previsto due motori, un monoalbero e un bialbero con distribuzione a cascata d'ingranaggi che non erano stati successivamente sviluppati. Nel 1954, quando ho firmato un contratto di consulenza con la Bianchi proprio per quanto riguardava un ritorno alle competizioni, il primo tentativo è stato quello di mettere a punto i motori già costruiti da Drusiani. Si è operato soprattutto sul monoalbero che era quello più completo e abbiamo tentato d'impiegarlo nella Milano-Taranto.

La moto si è dimostrata abbastanza veloce tenendo la testa nelle “125 corsa” fino a Bologna, ma un solo esemplare in gara, quello affidato al pesarese Campagnelli, è arrivato a Taranto. Anche prove fatte su circuiti cittadini in alcune gare della categoria cadetti non hanno portato a risultati incoraggianti.

Si è allora deciso di battere la via dei modelli derivati dalla serie con una riedizione della Tonale che, salvando sostanzialmente le forme esterne, come previsto dai regolamenti, fosse internamente rivista in modo totale per gli impegni molto più gravosi richiesti dalle competizioni. Anche il telaio è stato sostituito con un nuovo doppia culla con una telescopica costruita internamente su nostri disegni e con nuovi freni pure disegnati e costruiti negli stabilimenti di viale Abruzzi. Le prime unità della Tonale da competizione hanno debuttato nel 1955 nella formula Sport, in quanto la formula “derivate di serie” è stata varata con un anno di ritardo nel 1956. Nonostante la penalizzazione derivante dal confronto con motori bialbero derivati da vere unità da competizione, la Tonale Sport ha ottenuto alcuni buoni piazzamenti soprattutto nelle gare su lunghe distanze, come nella Milano-Taranto dove Osvaldo Perfetti si è piazzato al secondo posto nelle 175 Sport e quinto assoluto.

Sempre nel 1955, dopo le dimissioni dell'ingegnere Ugo De Caria, ho iniziato ad occuparmi anche della produzione di serie e uno dei primi compiti era quello di affiancare rapidamente all'Aquilotto un ciclomotore più completo e moderno, una piccola motoleggera con i pedali come volevano le tendenze in atto. Fatte quattro considerazioni sui mezzi a disposizione in rapporto alle tempistiche fissate e data un'occhiata alla produzione europea ho concluso che il mezzo più rapido e sicuro era quello di procurarsi una licenza di costruzione di un buon veicolo straniero e la mia scelta è caduta sullo MS 50 della Puch. La disponibilità della Casa austriaca, e la richiesta di royalties contenute, hanno facilitato un rapido accordo con la presentazione del nuovo ciclomotore, denominato Sparviero, già al Salone del 1955.

Purtroppo i tempi di produzione delle officine di viale Abruzzi si sono rivelati molto superiori a quelli in atto a Graz con conseguenti costi difficilmente compatibili con i prezzi di vendita del prodotto e anche la produzione nel 1956 di una versione Sport con un grande serbatoio sportivo e la sella lunga non ha migliorato la situazione. Lo Sparviero rimarrà comunque in listino, con una produzione limitata, fino al 1959.

Successi nelle “derivate di serie”

Alla fine del 1955, venne avviato anche lo studio di un nuovo 125 con un motore studiato per contenere al massimo i costi di produzione limitando il numero dei componenti ed in particolare quello degli ingranaggi. Il motore aveva valvole in testa parallele comandate

da aste e bilancieri posti dietro al cilindro, con le camme ricavate sul primario del cambio e di conseguenza con una trasmissione primaria con un rapporto di 1:2 e con la frizione sul pignone d'uscita come sui 125 e 150 Gilera.

Lo studio, che continuò nel 1956, venne fatto inizialmente con un telaio elegante in lamiera stampata e con finiture pretenziose, in parte in contrasto con le premesse poste alla base della progettazione del motore. Il risultato era piacevole, ma i conti non tornavano e venne chiesto di rivedere il progetto.

Nel 1956, la Bianchi vince con Osvaldo Perfetti il Motogiro nella categoria “derivate di serie” e poi domina nella Milano-Taranto, vincendo con Costanzo Damini nella categoria 175 MSDS e con altre sette moto piazzate fra il secondo ed il 13° posto. Il maggior successo è però quello ottenuto da Gino Franzosi, che con una 175 maggiorata a 203 cc vince nella classe 250 corsa e conquista il secondo posto assoluto. Molti anche i successi nelle gare in salita.

L'annata sportiva si chiude con la conquista di un record mondiale per la classe 175: quello di Gino Franzosi sul miglio con partenza da fermo, ottenuto a Roma nella pineta di Castelfusano in 43,2 secondi alla media di 134,411 km/h.

Nel 1957 la concorrenza si fa più dura, soprattutto con la comparsa della nuova 175 Parilla disegnata da Cesare Bossaglia. Ed è la Parilla di Rottigni a vincere il Motogiro davanti alla Bianchi di Perfetti dopo nove lunghe tappe, con solo un minuto e mezzo di distacco, nonostante la Bianchi abbia vinto sei tappe su nove, tre con Olivato (poi caduto) due con Luciano dall'Ara e l'ultima con Perfetti. Gino Franzosi che con Manganelli aveva chiesto di correre nelle Sport si classifica sesto assoluto dopo vere moto da corsa ammesse fra le “Sport” come le bialbero MV di Venturi e Milani, la Morini di Mendogni, la Mondial di Carrano e la Gilera bicilindrica di Carisconi. La scomparsa della Milano-Taranto, dopo l'incidente occorso a de Portago nella Mille Miglia 1957, costringe la Bianchi a puntare sulle gare in salita e sul cross 250 con molte affermazioni significative come quella di Soletti nel Cross internazionale di Pinerolo.

Alla fine del 1957, Gino Franzosi e Alano Montanari battono, sulla sopraelevata di Monza, i record mondiali dei mille chilometri e delle sei ore a medie superiori ai 185 km/h. La moto costruita appositamente per questo record ha un telaio a traliccio, una forcella a levette tirate ed una carenatura completa realizzata con la consulenza dell'ingegnere aeronautico Giuseppe Nardi.

Al Salone del 1957 viene finalmente presentata la nuova 125 con il nome di Bernina e con due telai in tubi, uno fortemente innovativo per il momento e l'altro più tradizionale con un classico doppia culla. La direzione commerciale opererà per questa versione meno innovativa.

Scomparso anche il Motogiro, nel 1958 l'attenzione viene focalizzata sulle gare in salita e sul cross. Nelle prime è determinante l'arrivo del valtellinese Damiani che domina nella maggior parte delle classiche gare in salita dell'Italia del nord con la 175 e con la 250 ottenuta aumentando la corsa a 74 mm e l'alesaggio a 66 mm. La 250 Cross vince il Campionati italiano con Lanfranco Angelini.

Sempre nel 1957-58 viene sviluppato il prototipo di un motociclo militare per impiego tattico che sfocerà in anni successivi in un'interessante commessa di fornitura all'Esercito Italiano.

Un passo indietro

Abbiamo seguito senza interruzione le vicende motociclistiche fino al 1958 per dare un'idea completa della prima parte del ritorno alle competizioni, ritorno che a partire dalla fine del 1958 passerà dalle mie mani a quelle di Lino Tonti, un valido tecnico formatosi alla Benelli e successivamente autore di altre interessanti realizzazioni in campo motociclistico.

Torniamo ora alla situazione del settore automobilistico della quale ci eravamo occupati fino al 1954 anno nel quale l'autocarro Audax viene sostituito dal Filarete con una portata di 50 quintali. Il peso del settore auto è ormai diventato una palla al piede per l'industria milanese che, se chiude alla pari i conti con il ciclo, anche con le moto certamente non guadagna. Le ragioni sono molte e non è facile analizzarle; di sicuro il blasone di "Grande marca nazionale" è diventato più un peso che un vantaggio. Le mancano sia l'elasticità e la versatilità delle piccole aziende concorrenti, che il livello d'industrializzazione delle case produttrici degli scooter. Giuseppe Bianchi vive più in Australia, paese della moglie, che in Italia e Quintavalle sogna situazioni che non si avverano. Per cercare di limitare le perdite del settore auto, lo stesso Quintavalle propone a Fiat e Pirelli un'attività automobilistica in compartecipazione e l'11 gennaio 1955 nasce presso lo studio del notaio Guasti, a Milano, la nuova società Autobianchi con una partecipazione paritetica al 33% dei tre soci e con un capitale sociale di tre milioni di lire. La sede sociale, stabilita inizialmente presso la stessa Bianchi in viale Abruzzi, passa nel mese di maggio in piazza Duca d'Aosta 4. Nel giugno 1955, il capitale sociale viene elevato a 1.800.000.000 lire. Il primo veicolo prodotto dalla nuova società è una piccola utilitaria a quattro posti: la Bianchina. La linea, che include una piccola coda posteriore, mostra i segni stilistici di Fabio Rapi. La nuova vettura utilizza i gruppi meccanici della Fiat Nuova 500 con il motore un bicilindrico verticale a cilindri affiancati che, con una potenza di 16,5 CV, garantisce una velocità massima di 95 km/h. La Bianchina convertibile viene presentata alla stampa al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano nel settembre 1957. Nel 1958, ven-

gono prodotti 11.000 esemplari, un volume superiore a quello della Fiat 500.

Nel frattempo, era cessata nel settembre 1956 ogni attività automobilistica da parte della Edoardo Bianchi. La proprietà dello stabilimento di Desio, nel quale viene costruita la nuova vettura, viene formalmente ceduta alla nuova società nel 1958.

In questo, che certamente è da considerarsi l'anno più triste della storia della Bianchi, la crisi in atto porta alla cessione del pacchetto azionario della Bianchi a Fiat e Pirelli con conseguenti dimissioni di Giuseppe Bianchi dalla carica di Presidente, carica che, comunque, il 28 giugno 1958 viene assunta da Ferruccio Quintavalle.

Sempre nel 1958, la Bianchi cede l'area storica di viale Abruzzi a società immobiliari e trasferisce le attività ciclo e moto raggruppate nella nuova società "Edoardo Bianchi Motomeccanica S.p.A.", negli stabilimenti ex-Caprioni di Taliedo in via Fantoli 17, Milano. Sempre a Taliedo viene collocata anche la Soccor S.p.A., alla quale viene affidata la produzione dei ricambi.

Viene invece posta quasi subito in liquidazione la società Bianchi Nautica creata nel 1957 per la produzione di un'imbarcazione chiamata Katamar. Questa piccola imbarcazione con scafo in resina in due parti (una esterna ed una interna unite su un piano orizzontale) era dotata di un piccolo gruppo fuoribordo con cilindrata di 125 o 250 cc.

La rapida cessazione di questa attività è dovuta alla mancanza di un'adeguata rete di distribuzione e di assistenza, oltre che alla difficoltà di creare un nuovo settore, quello della barca da diporto di piccole dimensioni in resina, allora ancora considerate non sufficientemente affidabili.

Le moto dopo il 1958

I primi lavori della gestione di Lino Tonti, iniziata nel settembre 1958, sono costituiti dall'adeguamento del prototipo della moto militare alle nuove esigenze dell'esercito ed all'approntamento di nuove unità da cross che utilizzano motori in parte derivati da quello della moto militare. Nel campo della velocità si continua con le sport 175 e 250 mentre si mettono in cantiere progetti più ambiziosi.

Nella produzione di serie abbiamo una nuova versione della Bernina portata a 175 cc e chiamata Sila, e una con motore di 203 cc. Della Bernina verrà fatta anche una versione regolarità, con motore di 125 cc. Da segnalare anche il nuovo ciclomotore Falco con telaio in lamiera e motore a sbalzo e, successivamente un piccolo scooter con motore di 50 cc denominato Orsetto con una versione lusso denominata Bi-Bi dotata di motore di 75 cc.

Nella ridda di iniziative che spesso si sovrappongono senza una logica precisa da parte dei commerciali e senza mezzi adeguati per seguire questa copiosità di

modelli, è da segnalare anche la produzione su licenza dei ciclomotori Mobylette della francese Motobécane. Fra i fatti positivi abbiamo la produzione della moto militare MT 61 per un totale di 4.800 unità e una nuova attività sportiva che porta la Bianchi alla ribalta anche nel Mondiale. Addentrandoci maggiormente in questo settore possiamo dire che uno dei primi studi di Tonti è stato quello di un monocilindrico bialbero con comando degli assi a camme con alberello e doppia coppia conica sviluppato nelle cilindrata di 175 e 250 cc.

Il 175 aveva un alesaggio di 65 mm ed una corsa di 52,6 mm ed era accreditato di 20 CV a 11.000 giri/min mentre il 250 aveva un alesaggio aumentato a 77 mm con una corsa di 53,4 mm ed era accreditato di 30 CV a 10.500 giri/min. Dopo essere state impiegate in corse di Formula 2 da Muscio e Perfetti con risultati promettenti, ma non all'altezza delle potenze dichiarate, nel 1960 le due moto furono mandate in America Latina per partecipare a circuiti in Venezuela e in Cile, dove ottennero diverse vittorie.

Sulla base delle esperienze fatte con il monocilindrico fu sviluppato un bicilindrico bialbero di 250 cc, che ha visto la luce nel 1959 ed è stato a lungo collaudato da Tino Brambilla assunto alla Bianchi con la duplice veste di pilota e di collaudatore del reparto corse.

Il motore della bicilindrica 250 ha un alesaggio di 55 mm e una corsa di 52,5 mm. Nonostante venga accreditato di 33/34 CV a 11.500 giri, i risultati sono molto modesti. Dopo un debutto poco convincente a Cesenatico, nel 1960, la moto viene affidata a Derek Minter per il TT, un'esperienza che si conclude con un ritiro per la rottura delle molle valvole.

La 250 lascia quindi progressivamente spazio a una 350cc ottenuta attraverso una maggiorazione della cilindrata della 250 e accreditata di una potenza di 50 CV a 10.600 giri. Dopo un debutto chiuso con un ritiro di Brambilla nel G.P. delle Nazioni 1960, la prima vittoria della 350 arriva nel 1961 al circuito di Cremona, seguita dalla conquista del Campionato Italiano Seniores da parte di Tino Brambilla. Buone anche le prestazioni in alcune prove del Mondiale, con un secondo posto ad Assen di Mc Intyre e un quarto di Brambilla e al Sachsenring con un terzo di Mc Intyre e un quinto di Brambilla. L'altro pilota inglese ingaggiato dalla Bianchi, Alstair King è secondo nel G.P. dell'Ulster. Nel Junior TT, Mc Intyre è stato in testa fino a quando è stato costretto al ritiro, mentre a Monza, dove la Bianchi schierava cinque moto con l'aggiunta di altri due piloti, Patty Driver e Alan Shepherd, ben quattro unità sono fermate da noie meccaniche e solo Shepherd taglia il traguardo al quarto posto.

Sempre nel 1961 è da segnalare l'inizio di un importante fornitura militare all'Esercito del motociclo tattico MT 61 sviluppato da Lino Tonti sulla base del primo prototipo del 1957.

Nel 1962, dopo il ritiro dalle corse di Brambilla, è Silvio Grassetti a difendere i colori biancocelesti potendo usufruire, oltre che della 350, anche, a fine stagione, di una 350 maggiorata dapprima a 380 e poi a 400 cc. Terzo nel Campionato italiano 500, dove correva con una 350, e nelle gare del mondiale 350 di Assen e Monza, Grassetti vince brillantemente nelle due categorie nell'internazionale di Mettet, Belgio, e nelle 500 a Saragozza.

Nel 1963, dopo il passaggio di Grassetti alla MV, il pilota della Bianchi è Remo Venturi, che si classificherà secondo nel Campionato italiano 500 e che può vantare due belle vittorie: a Imola nelle 350 ed a Sanremo nelle 500. Nelle gare del Mondiale, è secondo a Hockenheim ed a Monza. Per il Gran Premio delle Nazioni, Venturi dispone di una 350 maggiorata a 454 cc (70 x 59 mm), accreditata di 67 CV.

L'ultimo anno di corse per la Bianchi è il 1964.

Venturi vince il campionato italiano 500 con una moto che finalmente sfrutta tutta la cilindrata disponibile con un alesaggio di 73 mm ed una corsa di 59,5 mm per una cilindrata di 497,8 cc. Con questa moto, accreditata di 70 CV a 10.200 giri/min, Venturi vince le prime due gare di campionato italiano a Modena e Riccione. A Imola è secondo sia nelle 350 che nelle 500. Non mancano soddisfazioni neppure in campo internazionale con un secondo posto di Venturi alle spalle della MV di Hailwood ad Assen.

A Monza è terzo a lungo dopo le due Honda di Redman e Beale poi un guasto lo costringe al ritiro.

È stata l'ultima corsa di una Bianchi in un Gran Premio. Le difficoltà economiche costringono infatti, come vedremo, la Società al fallimento.

Non si può chiudere questo capitolo senza accennare anche alle molte vittorie ottenute nel motocross, con il campionato italiano 250 vinto da Soletti nel 1959 con una moto ancora derivata dal modello Tonale. Nel 1960, Lino Tonti realizza una nuova monocilindrica 250, detta "Raspaterra", con il telaio simile a quello della militare. Con questa moto, Ostorero vince nel 1960 il campionato italiano della classe 250 e con un esemplare portato a 420 cc è secondo nel campionato italiano 500. Fra le vittorie più belle quella di Ostorero a Pinerolo nella Coppa d'Europa delle 250 davanti ai più celebri assi europei del momento.

Con la necessità di dedicare più tempo alle bicilindriche stradali, l'attività crossistica della Bianchi cessa definitivamente nel 1961.

La fine di un'epoca

Il 30 ottobre 1964, i fornitori della Bianchi Motomeccanica vengono convocati presso il Tribunale di Milano nel tentativo di raggiungere un concordato per salvare la società impegnata anche in produzioni per conto terzi, che comprendevano overdrive su licenza Lycock per Fiat e Ferrari, ammortizzatori telescopici

per la francese Allinquant, scooter Mobilette per la Motobécane e l'assemblaggio dello scooter Gardenia per l'austriaca Puch.

L'accordo non viene raggiunto e la Società è costretta a dichiarare fallimento.

Si salva solo la società che produce le biciclette, la Officine Metallurgiche Edoardo Bianchi S.p.A., che appartiene a una gestione completamente diversa.

In campo automobilistico, l'Autobianchi continua la produzione della Bianchina fino al 1965. Nel corso della produzione abbiamo diverse versioni contraddistinte dalle sigle 110 DB, 110 DBA e 110 DBA Special. La Special monta un moto-re con la cilindrata di 499 cc in luogo dei precedenti 479 cc e, con una potenza di 21 CV, garantisce una velocità massima di 105 km/h. Dal 1960 al 1969, viene costruita anche la versione Special Cabriolet a due posti, sia con tetto chiuso che con tetto apribile e, sempre a partire dal 1960, viene messo in produzione il modello più lon-

gevo: la Bianchina Panoramica con le forme di una piccola giardinetta che presenta una notevole capacità di carico rispetto al volume esterno grazie al motore "a soggliola" con i cilindri orizzontali montato su questa vettura prima che sulla "Giardiniera" Fiat.

Nel 1964, viene aggiunto alla gamma Autobianchi un piccolo spider con carrozzeria in vetroresina denominato Stellina 100 DB.

Penalizzato dalle ridotte dimensioni e dal motore della 600 quando già la Fiat aveva in produzione la 850, non ha fortuna e la produzione termina nel 1968. Sempre nel 1964, viene lanciata la Primula, la prima vettura nell'orbita Fiat con motore anteriore trasversale e trazione anteriore.

Nel frattempo, si era manifestato un progressivo disinteresse da parte della Pirelli a continuare la sua presenza nell'attività industriale dell'Autobianchi, e questo ha portato nel 1967 alla fine della società e alla sua incorporazione nella Fiat.

LE MONOGRAFIE AISA

- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-Cpa
Palazzo Farnese,
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nicolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider, 40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
Alessandro Colombo, Augusto Farneti,
Stefano Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
Aspetti, Boscarelli, Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliaresi
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correvamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° Gran Premio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995

- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it