

Mister V

A tu per tu con il famoso progettista bolognese dei bicilindrici a V che hanno caratterizzato le Moto Morini per oltre 20 anni. A ruota libera ci racconta della sua lunga carriera, con qualche gustoso retroscena e un sogno nel cassetto

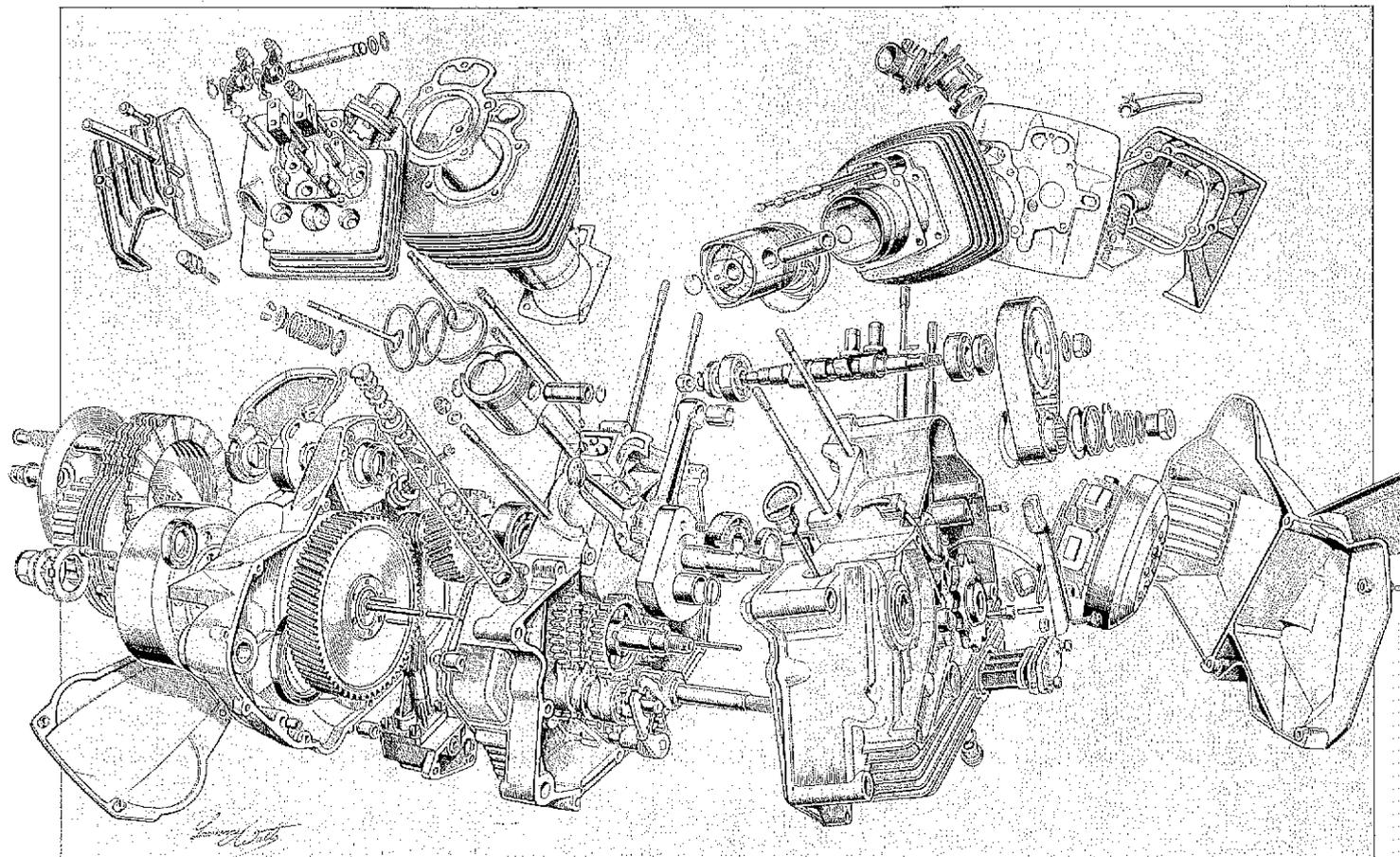
di ALBERTO PASI e VITTORIO CRIPPA

◦ Franco Lambertini nel suo studio mentre ci illustra i disegni originali del primo 350 cc. Oggi Lambertini è responsabile tecnico alla Franco Morini.

Se il Commendator Alfonso Morini fosse oggi ancora in vita sarebbe un uomo soddisfatto. Sì, perché anche se nel suo stabilimento cresce l'erbaccia ormai da qualche anno, le sue moto hanno lasciato un segno profondo ed il nome Moto Morini evoca tutt'oggi in molti una grande emozione. Soprattut-

to, il Commendatore non avrebbe rimpianti perché fintanto che è stata in attività, la sua fabbrica ha seguito la strada che lui stesso aveva indicato, quella di costruire moto semplici, affidabili, veloci e generose. E se la Moto Morini ha occupato un posto così importante in Italia, lo si deve in modo particolare anche a Franco Lambertini, tecnico capace ed abile quanto uomo di carattere cordiale e semplice che fa della sincerità il suo credo. Lambertini ha infatti saputo interpretare in chiave moderna lo spirito delle moto create da Alfonso Morini, sposando la filosofia della Casa bolognese ed aggiornandola secondo schemi attuali, quando non in anticipo perfino sulla produzione dei giapponesi. Nato nel gennaio del 1944 in provincia di Modena, Franco Lambertini respira presto aria di motori ed indirizza i suoi studi verso la meccanica di precisione. Nel 1961, dopo un apprendistato come fresatore e disegnatore di ingranaggi e trafilatrici, viene assunto dalla Ferrari dove si occupa di vari argomenti, dai motori, ai cambi, agli autotelai, completando la sua formazione come disegnatore progettista. L'esperienza in Ferrari è importante perché lavora a contatto con i migliori, tanto che nel 1967, con l'entusiasmo dei suoi 23 anni, passa





alla fabbrica di auto sportive e da corsa MWM di Modena come progettista capo. Dal suo impegno nasce una Sport-Prototipo di 3.000 cc a 8 cilindri a V di 90°, ma anche la relativa monoscocca. L'auto corre con buoni risultati per la scuderia Scerifissima. Nel 1970 viene scelto dalla Moto Morini e nonostante abbia solo 26 anni è nominato Responsabile della Progettazione, salendo al grado di Direttore Tecnico nel 1972.

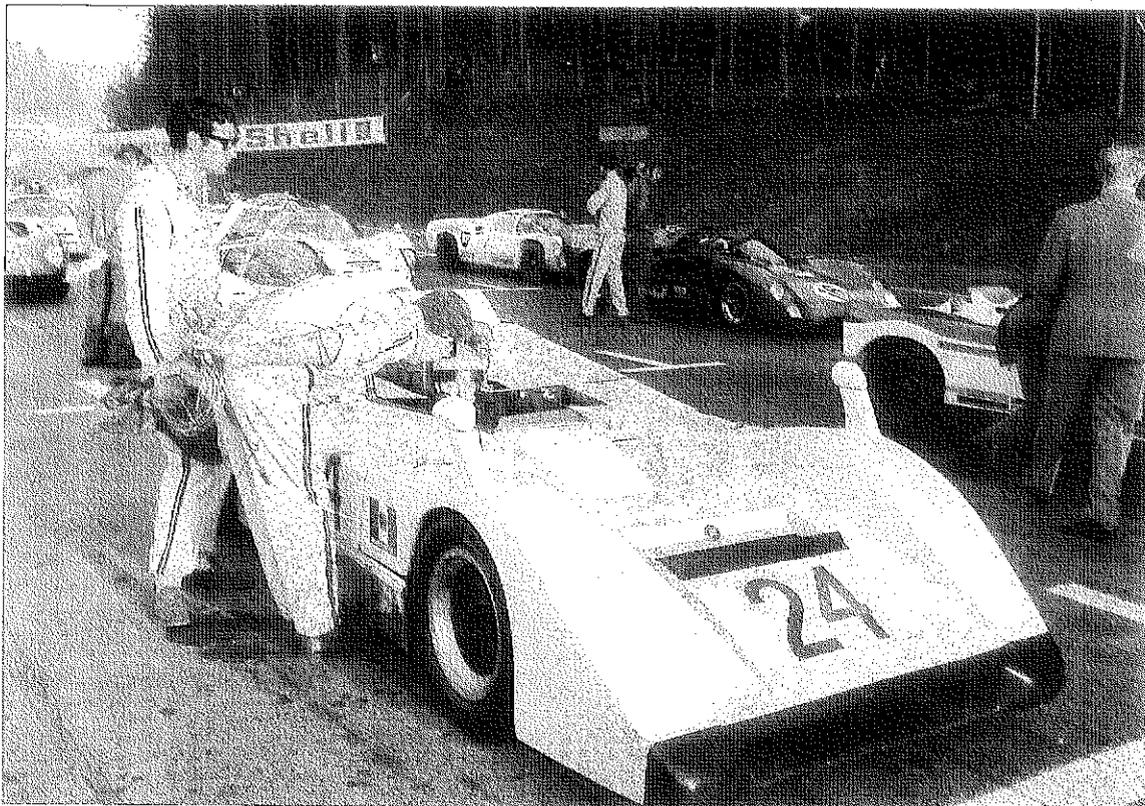
Dopo le auto, le moto

L'impegno che Lambertini profonde alla Morini va comunque ben oltre la già impegnativa opera di progettazione. Quando la Casa bolognese alla seconda metà degli anni '80 entra nella crisi che di lì a poco la vedrà assorbita dalla Cagiva, Lambertini si dà da fare per ottenere un finanziamento statale e progetta un motore a V con raffreddamento aria-acqua a 4 valvole e cilindrate comprese tra 350 e 750, che però viene scartato dalla Cagiva diventata nel frattempo proprietaria. Nel 1989, intuendo l'ormai prossima fine del glorioso Marchio, accetta l'offerta della Piaggio, che da tempo lo richiedeva, diventando Responsabile dell'Ente Progettazione Motori. Sotto la sua direzione nascono i 50, 125 e 150 a 2 e 4 tempi per gli scooter, con raffreddamento ad acqua e ad aria, ma anche 1.000 bicilindrici e cambi per moto, poi "soppressi" dal marketing. Molto importante è poi la sua attività

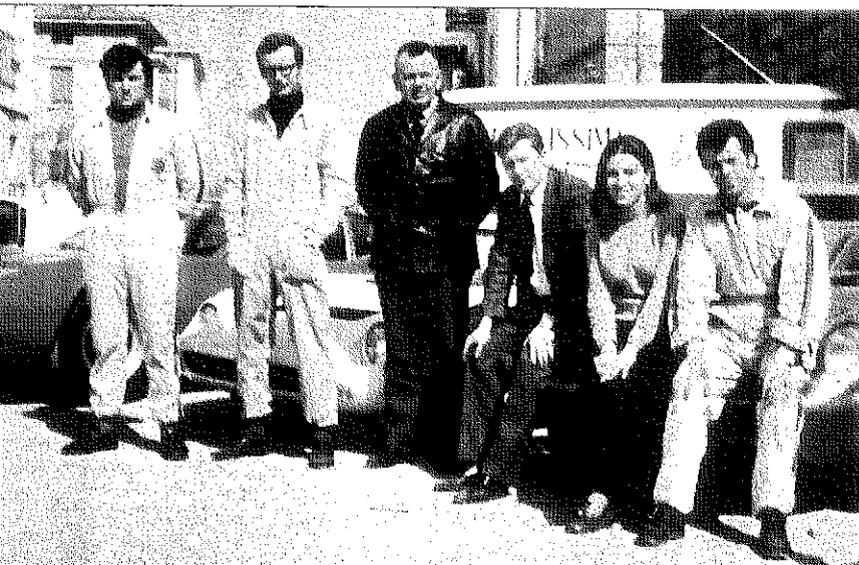
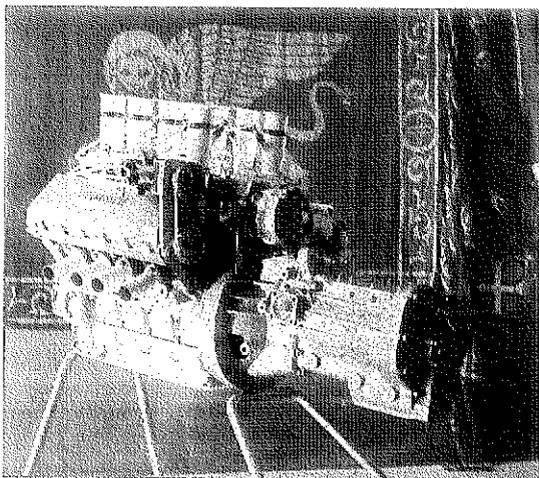
nel campo della formazione ed addestramento del personale. Nel '95 viene nominato Responsabile della Piattaforma Motori, in pratica un modello organizzativo per renderne più fluida e rapida la progettazione e lo sviluppo. Attualmente lavora per la Franco Morini Motori con analoghe mansioni ed è lì che siamo andati a trovarlo per passare una giornata insieme. Nel suo studio, arredato molto semplicemente, è al lavoro sui calcoli di controllo del 3 cilindri 900 della Benelli che proprio alla Franco Morini si è rivolta per l'assemblaggio delle unità di serie. Sulla destra, appeso alla parete, campeggia il disegno di un bicilindrico a V di cui parleremo... più avanti. La nostra chiacchierata prende le mosse dal passato automobilistico che ha formato Lambertini. Data l'ormai antica conoscenza ci permettiamo di trascrivere l'intervista dando del "tu" al progettista. Si sostiene da più parti che la tecnica automobilistica è inconciliabile con quella motociclistica. Visto che le tue prime esperienze nascono alla Ferrari cosa puoi dirci al riguardo?

"Sì, in effetti sono due mondi molti diversi e la Ferrari è comunque una realtà unica nel suo genere. A Maranello ho imparato moltissimo, soprattutto a livello mentale. In campo automobilistico, e in particolare nel settore che si occupa delle competizioni, si tende sempre alla massima tecnologia ed alla sperimentazione di nuove idee. E poi si hanno risorse economiche pres-

• In questo bell'esploso il bicilindrico a V progettato dal tecnico modenese nel 1970/71. Molti gli spunti originali del motore Moto Morini, dalla V di 72° per questioni di compattezza, ai cilindri sfalsati di 5 cm per consentire il raffreddamento di quello posteriore, al cambio a 6 marce con frizione a secco. Aggiungiamo le teste Heron, un rendimento termodinamico eccezionale con consumi da motoleggera, una potenza effettiva superiore ai 30 CV. Ultima chicca, il rubinetto della benzina elettromagnetico.



« Alcuni immagini della stagione automobilistica di Franco Lambertini, iniziata nel 1961 alla Ferrari e conclusa alla Serenissima alla fine del 1969. Qui progetta una Sport-Prototipo, a lato sulla griglia di partenza al GP d'Austria nel 1969, dotata di un motore V8 di 90° di 3.000 cc, nella foto a fianco, da circa 400 CV. In basso, foto ricordo della Scuderia Serenissima nel 1967: il terzo da destra è Lambertini che ha vicino Alf Francis, famoso meccanico di Stirling Moss. La Scuderia era stata fondata dal nobile veneziano Giovanni Volpi di Misurata e utilizzò anche vetture Maserati e Ferrari.



sochè illimitate, mentre quando si progetta un veicolo da vendere in gran numero bisogna stare molto attenti ai costi delle soluzioni che si scelgono.”

Come sei arrivato alla Moto Morini?

“Quando la Serenissima chiuse cercai un altro lavoro. Sul giornale vidi un'inserzione della Moto Morini che cercava progettisti. Mi presentai, mi diedero un compito sul motore del Corsaro e venni assunto.”

Com'era l'ambiente in Morini al tuo debutto?

“Permeato di grande passione. C'era Marchesini, Direttore dell'Ufficio Tecnico, che era molto bravo, Arnaldo Mastrangelo e soprattutto Dante Lambertini, mio omonimo ma col quale non ho rapporti di parentela, ed altri che veramente vivevano per la Morini. Quando mi sono presentato mi hanno fatto fare un esame di ammissione, ed io ho disegnato la testa piatta per il Corsaro da Regolarità. Con questa modifica il motore saliva a ben 18 CV alla ruota. Devo dire che nonostante avessi solo 26 anni e poca o nessuna esperienza in campo motociclistico, le mie idee sono state subito tenute in grande considerazione.”

Parlaci del tuo “capolavoro”, il 350 a V.

“Nasce poco tempo dopo che ero entrato in Morini, quindi verso la fine del '70. Ci rendevamo conto che non potevamo più basarci solo sul Corsaro. Ci voleva qualcosa al passo con i tempi che però mantenesse la nostra tradizione. Inoltre eravamo una piccola ditta e dovevamo stare attenti ai costi. Per questo abbiamo pensato ad una media cilindrata ed avevamo in mente una moto leggera, maneggevole, compatta, ma di buone prestazioni. Ero convinto che la struttura di

motore per ottenere il miglior rapporto tra la sezione frontale, l'estetica e le dimensioni fosse il V stretto di 72° longitudinale, che è solo poco più largo del monocilindrico, con i cilindri che non sporgono dal profilo della moto ed offrono una buona sistemazione dei tubi di scarico. Per evitare che il cilindro posteriore soffrisse di scarso raffreddamento, ho messo le bielle una di fianco all'altra, e non gemellate come nel motore Harley-Davidson. Così il cilindro posteriore è disassato rispetto all'anteriore, nel mio caso di 5 cm, e già così prende aria, poi le gambe del pilota fanno da deflettore ed indirizzano una colonna d'aria sul cilindro posteriore. In più ho invertito la collocazione degli scarichi per far sì che il collettore del cilindro posteriore non venisse investito dall'aria surriscaldata di quello anteriore. Anche in condizioni estreme la differenza di temperatura tra i cilindri è al massimo di 15°C, ma in certi casi quello posteriore è addirittura più freddo. Sono tutt'oggi convinto che il V stretto sia il motore ottimale per la moto. Il lavoro andò via liscio e senza grandi problemi, tanto che già al Salone di Milano, nel novembre del '71, potevamo esporre il nostro prototipo".

Pochi soldi e tanto amore

Nei primi tempi del 3 1/2 c'è stata una moria di bielle. Come mai?

"L'accoppiamento della dentellatura fra biella e cappello non era precisissima, c'era un differenza minima di 3-4 centesimi che sfuggiva ai controlli. Si generava così uno sforzo anomalo che prima fletteva e poi spezzava i bulloni di unione fra biella e cappello. L'inconveniente si è verificato sui primi 200-250 motori, che tornavano in fabbrica avariati; era quindi difficile risalire alla causa, individuata successivamente esaminando i pezzi nuovi. Naturalmente abbiamo cambiato fornitore e il problema non si è più presentato."

Si è sempre detto che in Morini di soldi per gli investimenti ne girassero pochi. Quanto questa

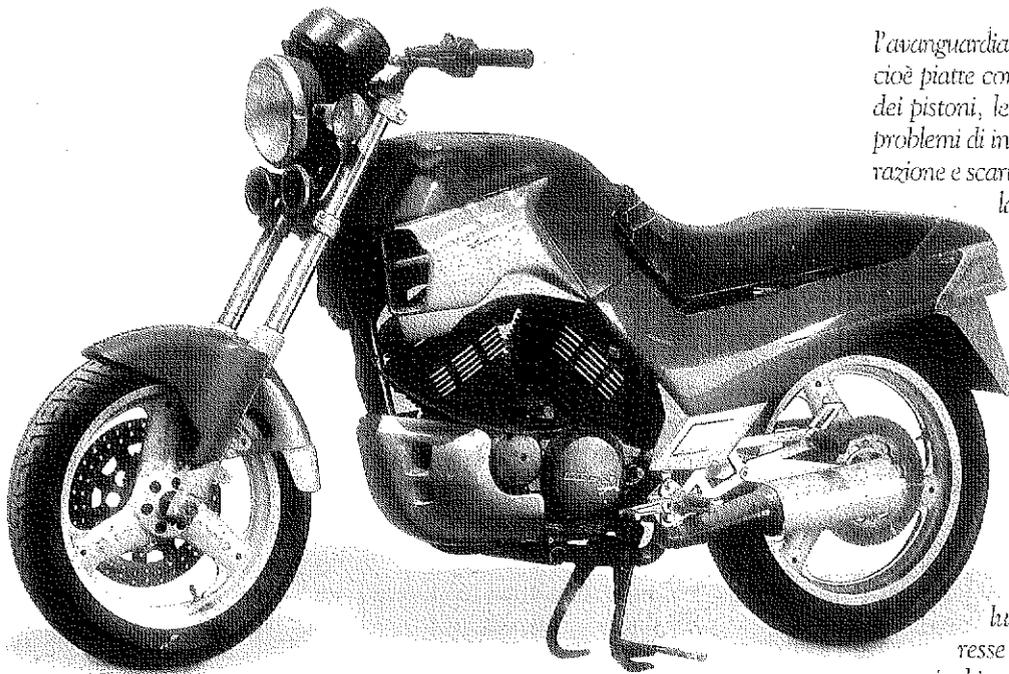


situazione influenzò il tuo lavoro?

"Quando mi accinsi a progettare il motore 350 mi fu posta come condizione primaria quella di contenere al massimo i costi. Per questo feci certe scelte tecniche piuttosto di altre. Nel '72 il costo di industrializzazione completo di pressofusioni, stampati, trancianti, stampi per le parti in plastica e macchine dedicate per la lavorazione era contenuto in appena 600 milioni di lire. E' poi evidente che il minor costo di produzione per la ditta equivale a meno spesa per il cliente, a ricambi più economici, a competitività sul mercato rispetto alla concorrenza. Chiaramente non ne deve soffrire la qua-

* Lambertini, dopo la Moto Morini, è stato assunto alla Piaggio dove si è occupato di molti progetti (come lo scooter Sfera). A Pontedera ha sviluppato anche un bicilindrico a V di 1.000 cc che avrebbe dovuto equipaggiare una Gilera. In basso, il 1989 è il suo ultimo anno alla Moto Morini. Qui lo vediamo con alcuni tecnici della SYM che avevano commissionato all'azienda bolognese il progetto di uno scooter a 4 tempi di 125-150 cc. Nella foto vediamo anche Fabio Tagliani della Ducati per il quale Lambertini ha sempre avuto la massima ammirazione, tecnica e umana. In campo automobilistico, invece, il suo riferimento tecnico è stato Colin Chapman della Lotus.





« Un prototipo 550 cc da 60 CV con il basamento del 503, di cui si è sempre saputo poco. Risale alla fine degli anni 80 e lo sviluppo venne bloccato dalla diligenza in fase sperimentale. Il motore presenta molte novità come le punterie idrauliche con 4 valvole per cilindro, camera di scoppio a tetto e valvole inclinate (aspirazione di 11°, scarico di 15°). Dotato di raffreddamento a liquido, venne trasformato ad aria quando la Cagiva acquistò la Morini. Le misure interne passarono così da 78x57 a 73x65 mm. Sotto, il famoso 3 1/2 nelle versioni standard e Sport.

lità, ma credo che da questo punto di vista la Morini non abbia mai tradito la fiducia della sua clientela". Però, negli ultimi anni era fin troppo evidente che si cercasse di risparmiare anche troppo...

"Questa era una caratteristica di tutte le piccole fabbriche che dovevano fare i conti alla sera per capire se la mattina dopo avrebbero di nuovo aperto. Anche in Morini era così, si guardava alla lira, però abbiamo sempre pagato i fornitori nei tempi giusti e i nostri bilanci non sono mai andati in rosso. A volte, guardando indietro, mi ricordo di situazioni davvero bizzarre che oggi mi fanno anche sorridere. Ad esempio: stavamo sviluppando il 500, vado al Reparto esperienze e vedo che il secondo prototipo - che ero riuscito a fare dopo diverse liti - stava per essere caricato su un furgone. Chiedo dove va e mi dicono: 'Ma come non lo sa? L'abbiamo venduto all'importatore inglese!'. Non meravigliandomi più di tanto dissi: 'E con i ricambi come facciamo, dato che non c'è un pezzo a disegno?' Così, almeno per un po' il prototipo rimase in azienda." Nonostante tutto il motore 350 è un bel concentrato di tecnologia.

"Avevo insistito per alcune soluzioni decisamente al-

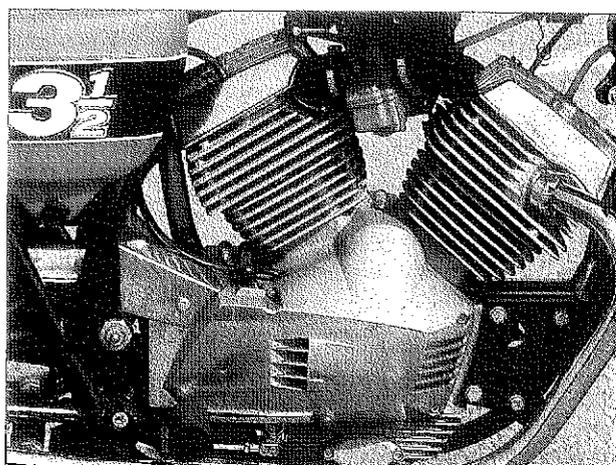
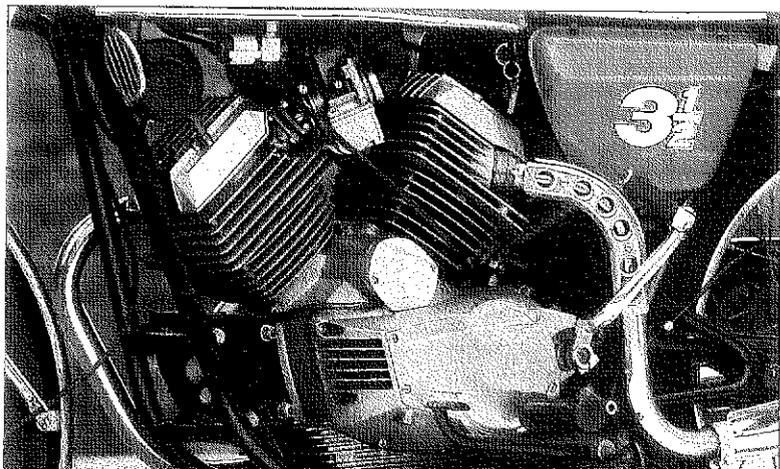
l'avanguardia per quei tempi. Le teste sono tipo Heron, cioè piatte con la camera di scoppio ricavata nel cielo dei pistoni, le valvole sono parallele così non ci sono problemi di interferenza col pistone, i condotti di aspirazione e scarico sono stati studiati a lungo per ottenere

la massima turbolenza; anzi proprio la lavorazione di questi ci ha dato all'inizio dei problemi perché la macchina non li faceva esattamente come da disegno e perdevamo 2-3 CV di potenza. Il bello è che c'è voluto tempo per capire che il problema veniva da qui.

Per la distribuzione ho scelto la cinghietta dentata in gomma, sono stato il primo ad introdurla in campo motociclistico e ho dovuto vincere la diffidenza della stessa Pirelli perché si riteneva che essendo molto corta non avrebbe retto a lungo. Invece provando il motore al banco resse per più di 200 ore. Quando poi arrivò la cinghietta in Kevlar non ci fu più nessun problema. L'albero a camme è situato nella V dei cilindri nel punto più alto per ridurre la lunghezza delle aste. Ancora, le 6 marce consentivano un ottimo sfruttamento del motore e ben poche moto stradali potevano vantare un cambio così frazionato; poi l'accensione elettronica, fatta dalla Ducati apposta per noi, che elimina la manutenzione dei contatti e dà una scintilla alla candela molto più forte in ogni condizione. Volutamente è stata lasciata con un'ampia escursione d'anticipo così non c'erano problemi d'avviamento."

A questo proposito, perché non hai dotato subito il motore di avviamento elettrico?

"Preciso che il progetto originale era nato con l'avviamento elettrico, ma il ragioniere Marchetti, che gestiva nel bene e nel male le sorti dell'azienda, decise di eliminarlo perché per lui il vero motociclista non lo avrebbe apprezzato. D'altronde, come ho detto prima, la regolazione dell'anticipo e l'accensione elettronica facevano sì che il motore partisse sempre alla prima o seconda pedalata. Quando poi l'avviamento elettrico divenne generalizzato lo installammo anche noi, ma onestamente dava qualche problema proprio perché è stata una soluzione di ripiego. Anche la scelta del cam-



bio a sinistra è arrivata dopo. I carter infatti li avevo disegnati subito per avere il comando a sinistra: ho dovuto ridisegnarli a specchio buttando via una settimana di lavoro perché per Marchetti i clienti Morini erano abituati col cambio a destra e lì doveva stare."

Quali sono stati gli sviluppi del 350?

"Innanzitutto la 3 1/2 Sport. All'inizio il motore Sport si distingueva in diversi particolari dallo standard. L'albero a camme era più spinto, i pistoni erano più leggeri ed il rapporto di compressione più alto. Siccome però in produzione si verificavano errori e confusioni, col tempo abbiamo unificato i motori e la differenza prestazionale tra i 2 modelli era merito della posizione più aerodinamica del pilota sullo Sport. La prima Sport, con freni a tamburo e cerchi a raggi, è la migliore come rapporto peso-potenza, tanto che quando abbiamo montato cerchi in lega e freni a disco non avevamo più le stesse prestazioni. Un'altra moto che mi è sempre piaciuta è il Kangaro 350, maneggevolissimo, leggero, andava dappertutto ed era riuscito esteticamente. Tra i motori il più equilibrato di tutta la serie è invece il bicilindrico 250 che nacque appositamente per il mercato francese dove questa cilindrata non veniva penalizzata fiscalmente. Il più gustoso è stato il 501 che ha una coppia fantastica. Su questa serie di motori la modulabilità era totale, lo stampo di pressofusione del carter era il medesimo per tutti i motori, si passava dal mono al bicilindrico aggiungendo un maschio nello stampo in modo da creare l'alloggiamento per il cilindro posteriore. Ma anche le bielle erano le stesse, la testa del 125 era diversa da quella del 350 solo per la forma dei condotti, la pompa dell'olio solo per la vite senza fine e l'ingranaggio elicoidale di comando, e così molti altri particolari. Il cambio era lo stesso per il 350, il 250 ed il 125."

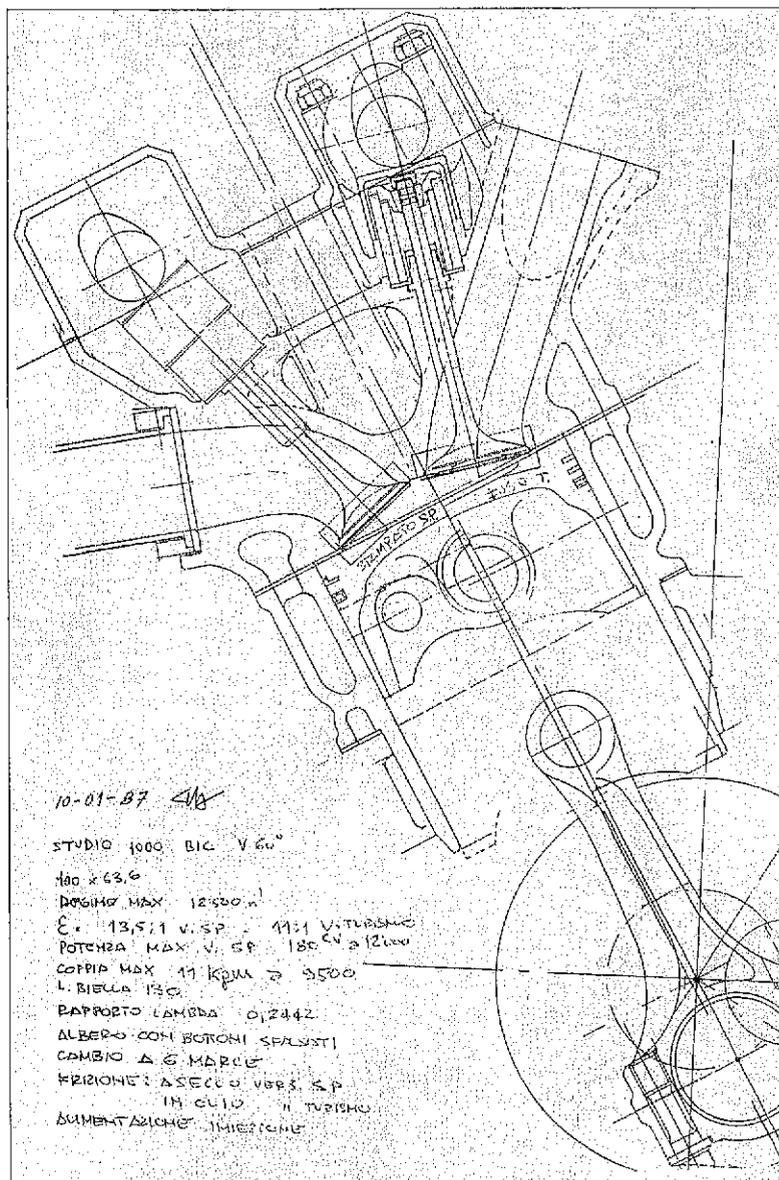
Dal 350 al 500

Alcune scelte però sono almeno discutibili. Perché, per esempio, la frizione a secco?

"Sì, lo so che è più dura e meno modulabile, ma prima di tutto così l'ha voluta Marchetti perché ci dava un'immagine più sportiva, e poi il motore è sprovvisto di filtro dell'olio a cartuccia, c'è solo quello a reticella, incapace di trattenere tutte le impurità che produce la frizione a bagno d'olio. Inoltre la frizione a secco può avere dimensioni più contenute ed è tipica dei motori da corsa, e la tradizione Moto Morini si è sempre orientata in questo senso."

Dopo il 350 è arrivato il 500 che per alcuni è stato un po' deludente...

"Bisogna distinguere. Il 500 per me è un ottimo motore, ma la gente si aspettava una maggior differenza di prestazioni con il 350. A questo punto bisogna dire che non era certo un problema tirar fuori qualche CV in



• Sopra, studio di un 1000 V-twin di 60°, Blalbero, del 1987. A lato, il prototipo del 1986 con il 750 a V di 67° con distribuzione monoalbero e 4 valvole. Potenza circa 85 CV, ma era già prevista una versione più sportiva. Peso del motore solo 50 kg. Lambertini aveva disegnato questa unità tenendo conto che il basamento sarebbe stato costruito utilizzando le macchine di lavorazione del 350/507. Investimento previsto 3,7 miliardi di lire, costo industriale del motore 2 milioni contro i 3 del Ducati 750.



• Il cuore morinista batte sempre forte in Lambertini che ogni anno presenza al raduno nazionale del Moto Morini Club Italia. Inoltre ha una sua rubrica sul sito internet www.moto.morini.com. In basso, un altro prototipo che forse poteva cambiare la sorte della Casa bolognese. E' l'innovativa 500 Turbo presentata al Salone di Milano nel 1981. Non avendo le risorse necessarie alla fine si preferì accantonare la Turbo in favore della Kanguro.

più, ma in Morini non volevano correre nessun rischio e quindi più che le prestazioni bisognava garantire l'affidabilità. Poi sul successo della moto ha anche pesato l'Iva al 38%..."

Finora abbiamo parlato di meccanica, ma le Morini piacevano anche per l'estetica semplice ed equilibrata. Chi disegnava la linea dei modelli? "Un Ufficio Stile non è mai esistito, anzi venendo dalle auto avrei preferito linee più tese per il 350, ma mi rendevo conto che non sarebbero piaciute ai motociclisti. Marchesini disegnò il K2, io il 250 bicilindrico. Si guardava comunque più alla funzionalità che all'estetica, e da questo veniva la forma definitiva della moto."

Perché la Morini è un fenomeno italiano e non ha ampliato nel tempo la sua presenza all'estero?

"Sempre per una questione di quattrini. Per vendere all'estero devi mettere in piedi una rete di

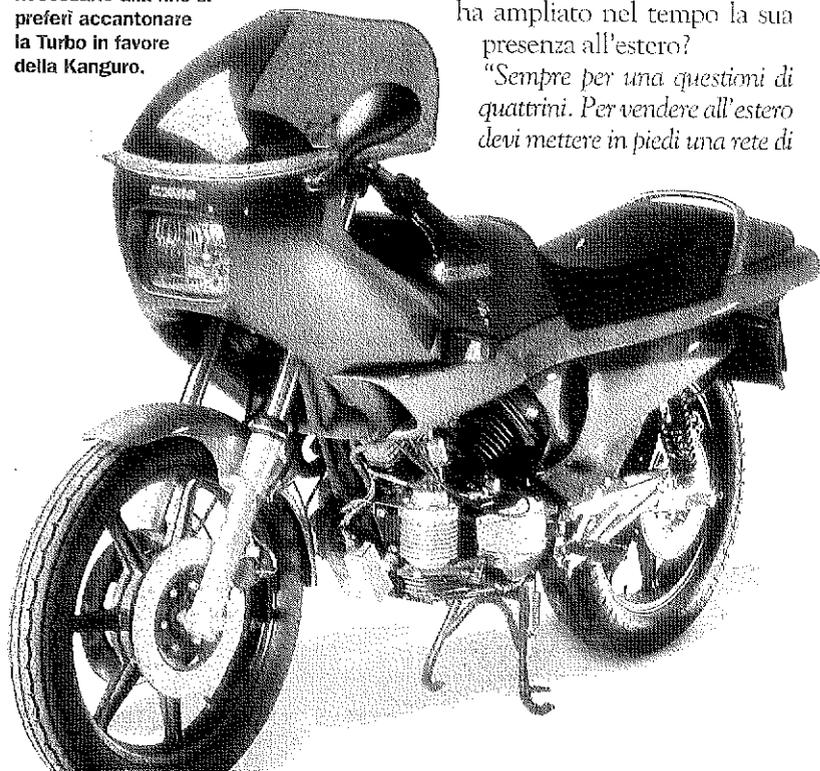
concessionari come si deve, avere una filiale che sappia gestire al meglio quel mercato. Ma tutto ciò aveva dei costi e mancava il coraggio di affrontarli. Così le nostre esportazioni erano affidate solo a qualche concessionario che certo non poteva vendere più di tanto."

Per dare un'idea ai nostri lettori, qual'è stato il record produttivo della Morini?

"Ai tempi del maggior successo del 3 1/2 abbiamo raggiunto le 5.000-5.500 moto l'anno..."

Capitolo 500 Turbo. Poteva essere la chiave di svolta per la Morini...

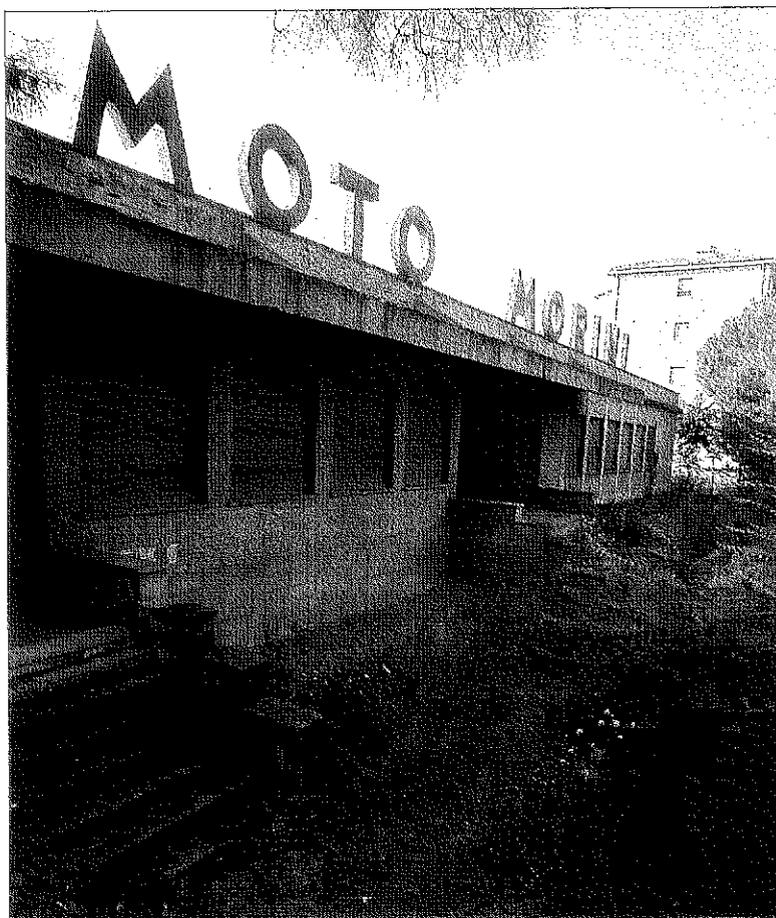
"Hai ragione, è stata una sfida, il cimentarsi in un compito complesso e difficile. Cominciammo a studiare il turbo nel 1976. Era allora molto di moda in campo automobilistico e stava per debuttare in Formula 1 con la Renault quindi pensavamo che avesse anche un'immagine positiva. Ci eravamo spinti in questa direzione anche per un altro motivo. Nonostante le buone vendite della 350, la Morini rimaneva una piccola realtà industriale. Il progettare ex-novo una maxi-moto si rivelava per noi troppo oneroso, ma comunque volevamo spingerci nel settore delle maxi-moto con un prodotto unico. Avevamo perciò poca scelta per incrementare seriamente le prestazioni ed il turbo era la via più rapida ed economica per ottenerle. In altre parole da un motore 500 turbocompresso è possibile tirar fuori potenze pari o superiori a quelle ottenibili con una cilindrata quasi doppia, con i vantaggi di un notevole risparmio di peso. Il problema erano le dimensioni perché i turbo di allora erano studiati per le auto dove non ci sono problemi di spazio. Per questo, e per la potenza che assorbe, ho subito eliminato il compressore volumetrico e mi sono orientato sul centrifugo azionato dai gas di scarico. Inizialmente abbiamo usato una turbina KKK, ma era troppo grossa. Poi un amico mi segnalò di aver visto un turbo molto piccolo alla Fiera Agricola di Verona. Era un IHI importato da una azienda di



Caserta. Li ho contattati e loro gentilmente mi hanno messo in contatto con i giapponesi. Curiosamente la IHI mi risponde che quel turbo è un prototipo e mi fa una serie di richieste in cui si vuol sapere come mai interessa ad un costruttore di moto, dove lo voglio montare, quali pressioni mi interessano, temperature, fasatura del motore, rapporti di compressione. Così mi sono insospettito e nei dati che ho inviato in Giappone ho volutamente inserito alcuni parametri sbagliati. Mi hanno risposto che a breve sarei stato contattato. Nel frattempo l'Alfa Romeo Avio ci propone un turbo che poteva andarci bene. Solo che il tempo passava e nè da Oriente, nè dall'Italia nessuno si faceva vivo. Così dall'inizio del progetto erano passati ormai 2 anni, avevamo riempito interi scaffali di carte e documenti, ma di veramente pronto ancora niente. Guarda caso 2 mesi dopo che la Honda aveva presentato la CX500 Turbo, arriva dal Giappone la risposta favorevole a fornirci il compressore. Tra l'altro siamo venuti a sapere che la IHI produceva anche presse per stampare e tranciare l'acciaio ed aveva rapporti commerciali con la Honda. Insomma questi sono i fatti, giudicate voi. Presentammo la 500 Turbo al Salone di Milano del 1981 e poi al MotorShow di Bologna. Era una moto fantastica e con soluzioni innovative, basti pensare ai tubi di scarico che passavano sotto la sella, soluzione oggi molto sfruttata e che abbiamo introdotto noi per primi. Ma il tempo intercorso dall'inizio del progetto, le spese sostenute ed un certo immobilismo tecnico in Morini, hanno poi decretato l'accantonamento del progetto, nonostante alle due esposizioni la gente avesse fatto la fila per vedere la nostra 500. Qualche vantaggio ci arrivò comunque per la pubblicità che apportò al Marchio in un momento difficile per le vendite. L'effetto Turbo fece svuotare i magazzini dell'invenduto di un anno ed era un bene perché la produzione era scesa a livelli minimi, anche a causa degli scioperi aziendali ed una certa stanchezza della signora Gabriella Morini, la figlia del Commendatore, più che giustificata visto il clima incandescente tra i sindacati e la dirigenza della fabbrica. E pensare che qualche anno prima la Morini era davvero una grande famiglia e lavorarvi era considerato un privilegio nel bolognese. Le cose erano cambiate e penso che sia stato per questo che l'azienda sia poi stata venduta ai Castiglioni".

Parlavi di immobilismo tecnico. Cosa intendi?
 "Semplicemente che la dirigenza era fatta da persone di una certa età. Era gente che aveva vissuto la crisi degli anni 60 e prima di convincersi a fare un qualche investimento ci pensava almeno dieci volte. In più la 125 4 tempi non aveva avuto successo e non ci siamo mai sentiti di costruire un 2 tempi come quelli che andavano per la maggiore negli anni 80. Fu una scelta di coscienza, ma il mercato non ci ha premiato. Però se le discussioni tecniche erano a volte infuocate, la collaborazione tra noi non è mai venuta meno. Per questo sono sempre stato legatissimo alla Morini. Mi hanno dato sempre fiducia, sostenendo le mie scelte con

un comportamento sempre corretto in ogni occasione. Ho rifiutato molte offerte che mi arrivavano da ogni parte ed ho lasciato la Morini, ormai della Cagiva, solo quando ho capito che la si voleva eliminare, che gli investimenti non c'erano e che il mio nuovo motore a V era stato scartato. Credevo fermamente in questo progetto al punto da impegnarmi di persona per ottenere il finanziamento statale secondo la Legge 46. Tutta la moto era innovativa: la scocca era in lamiera portante con il motore che aveva infulcrato il forcellone. Al banco il motore girava già con ottimi risultati e altrettante premesse di sviluppo. Poi arriva la Cagiva e dice che non ci sono i fondi per proseguire e che loro i motori li hanno già. Così ho accettato l'offerta Piaggio".



Possiamo credere al rilancio della Morini?
 "Alla Franco Morini l'intenzione ci sarebbe, ma è un passo molto importante. Si tratta di fare grossi investimenti e per 2 o 3 anni lavorare senza profitto. Per questo si cerca un partner per condividere l'impresa." E come vedresti la Morini del futuro?
 "Bisogna basarsi molto sulla spinta emozionale, che richiami la tradizione della Morini, offrendo un prodotto di prim'ordine. Una naked, da 500 a 750, naturalmente bicilindrica a V, semplice, compatta, economica da costruire e vendere, con un carattere definito. Qualcosa come il mio 350 di trent'anni fa!"
 Il disegno che abbiamo visto entrando in studio non suggerisce anche a voi qualcosa? ■

• Chiudiamo il servizio con una immagine malinconica, lo stabilimento Moto Morini in via Bergami a Bologna in completo stato di abbandono. E' stato chiuso nel 1990.