

Scalatore



e velocista



È quasi certamente il primo motorino da bicicletta posto in vendita dopo la fine della Seconda guerra mondiale. Progettato da uno specialista del due tempi, che indice una riunione segreta per presentare il prototipo ai probabili finanziatori della produzione. Originale, robusto e potente, si afferma anche in gara. Perché quel nome. Pregi, ma anche difetti. La grande rivalità con il Cucciolo

di Carlo Perelli

♦ Era facile immaginare che finita la Seconda guerra mondiale, dopo tanti dolori e distruzioni, tra le prime necessità della ripresa ci sarebbe stata quella di un mezzo di trasporto pratico ed economico per assicurare la sospirata mobilità individuale, indice graditissimo di libertà. E il sistema più semplice per offrire questa possibilità era indiscutibilmente la motorizzazione delle biciclette che in Italia erano vari milioni. Infatti nel 1926 ben 2.900.00 "velocipedi" avevano pagato la tassa di circolazione, poi graziosamente abolita "a favore del popolo", venendosi così a perdere il dato ufficiale preciso per gli anni seguenti. Si sa però che nel periodo Trenta-Quaranta la produzione era stata di circa 400.000 unità annue, collocate quasi tutte sul mercato nazio-

nale. Si può quindi ipotizzare che negli anni della guerra la circolazione fosse aumentata a circa sette milioni (!), anche perché la bicicletta era l'unico mezzo non vietato ai privati. Chi guardava avanti industrialmente doveva quindi prepararsi in tempo all'immane boom, per esser pronto con la produzione appena tornata la pace.

Ma se dall'idea si trattava di passare alla realizzazione pratica, cioè progetto e costruzione di un prototipo, la faccenda prendeva un aspetto addirittura pericoloso. Perché in un Paese tormentato dalla guerra e obbligato a riservare le sempre più scarse risorse disponibili alla sopravvivenza e allo "sforzo bellico", chi sgarrava, dedicandosi ad altro, poteva venire a trovarsi in seri guai, specialmente verso la

• Nel fotocolor sotto il titolo, tre dirigenti del Moto Club Stradella (la cittadina dell'Oltrepò Pavese, patria dell'Alpino) con due esemplari primo tipo del motorino destinati al nostro servizio fotografico. Nella foto grande, il pittoresco ambiente delle gare per biciclette a motore nel primo dopoguerra. Incerta la località. Senza dubbi invece l'annata (1947) e il vincitore Renato Salinelli su Alpino numero uno.



• Il manettino del gas a destra del manubrio con sotto la leva del freno anteriore e la leva del cambio con relativo settore sul tubo superiore del telaio. Prima indietro, folle al centro, seconda in avanti. Ovviamente per la manovra bisognava staccare la mano destra dal manubrio mentre il Cucciolo primo tipo, anche lui con due marce come l'Alpino (più la frizione) non richiedeva di "mollare la presa" ma complicava l'operazione perché bisognava agire su due fronti, una leva al manubrio e la posizione dei pedali. Per le donne, che allora usavano biciclette con il telaio aperto e non avevano dimastichezza con il cambio, sia l'Alpino sia il Cucciolo si renderanno disponibili anche in versione monomarcia.



fine del conflitto (iniziato nel 1940 e terminato nel 1945).

Quale è il motorino da bicicletta che arriva per primo sul mercato al termine della Seconda guerra mondiale? Bella domanda, cui è molto difficile rispondere con esattezza. Le cronache del tempo tacciono. E anche in seguito nessuno si occuperà mai di accertarlo. Ormai sono passati più di settant'anni e anche le scrupolose ricerche odierne non riescono a trovare dati sicuri.

Bisogna quindi andare per deduzione. E in questo modo si può ipotizzare (con beneficio d'inventario) che la priorità tocchi all'Alpino nei confronti del Cucciolo, i due grandi rivali del decennio 1945-1955, gli unici italiani pro-

gettati e provati già durante la guerra. Infatti la fabbrica dell'Alpino, la Motobici di Stradella (PV), non aveva subito danni bellici, mentre quella del Cucciolo, la SIATA di Torino, era stata bombardata e perciò non aveva potuto rientrare subito in attività alla fine della guerra, il 25 aprile 1945. I primi esemplari del Cucciolo vengono infatti costruiti e venduti nell'autunno di quell'anno, quando presumibilmente l'Alpino era già "su piazza" commercialmente, essendo partito prima con la produzione. Vediamone un ritrattino.

Il caratteristico posizionamento del motore, a fianco della ruota posteriore sul lato destro, non è una novità perché in Italia già dagli anni Venti compare l'ELSA (vedi foto sotto) e

La prima fioritura

Se andiamo a frugare nelle vecchie carte, troveremo che negli anni Venti, poco dopo la Prima guerra mondiale, in Italia c'era stato un boom di "motori ausiliari", come venivano chiamati allora. Ricordiamo quelli della Parvus di Milano, della Faini di Lecco, della Lucini di Brescia, della SIAT di Senigallia, della Rubinelli di Stresa, della Garlaschelli di Milano, con il suo motto cesareo V.V.V. (veni-vidi-vici). Tutti costruiti (e pubblicizzati) da aziende artigianali. Un fenomeno che si era abbastanza esteso, favorito dall'assenza della patente e dalla minima tassa di circolazione (10 lire, come per le biciclette) purché la potenza non superasse i 3 CV. Le scarse doti tecniche di queste realizzazioni senza cambio, tutte a due tempi (da 75 a 150 cc), con i relativi inconvenienti, ne avevano però frenato la diffusione, che si annullerà completamente nel 1928, quan-



• Due esemplari della produzione italiana anni Venti, l'ELSA montato lateralmente e il SIAT applicato invece al centro del telaio. Entrambi due tempi monomarcia con trasmissione finale a catena.

do il nuovo Codice della strada estende i benefici prima riservati soltanto alle biciclette a motore anche alle motoleggere fino a 175 cc, che però devono pagare un bollo più caro, 83 lire se a quattro tempi e 93 lire se a due tempi.

Inizio della storia



“La storia dell’Alpino è cominciata nel 1944, quando Pietro Trespidi ha realizzato il prototipo, l’ha collaudato in pianura e in collina, l’ha brevettato, e poco prima di Natale ha invitato alcuni personaggi di Stradella per presentarlo in segreto e richiedere il sostegno economico per costruirlo”.

Questi i primi passi della storia nelle parole di Rinaldo Brambilla, presidente onorario del Moto Club Stradella e unico testimone del tempo che può raccontare la genesi dell’Alpino. E anche il seguito perché nella prima metà degli anni Cinquanta sarà in gara con le versioni 75 e 125 nelle “gran fondo”, in circuito, gincane e salita.

Ma torniamo a quella riunione, in un clima da carbonari, e sentiamo come la racconta Rinaldo: *“Era una scura giornata invernale, per le strade c’era in giro poca gente infreddolita e verso sera solo le ronde dei tedeschi e dei fascisti. Bisognava stare attenti al coprifuoco! Trespidi aveva portato uno scatolone contenente un motorino completo e vari componenti, così ha potuto illustrare bene il suo progetto e convincere chi doveva metterci i soldi. Ci riuscirà. I fiduciosi nel buon fine dell’impresa erano Vando Bisi, Santo Vercesi, mio papà Vittorio Brambilla, Riccardo Codecà e Franco Rossi, che unitamente a Pietro Trespidi il 24 febbraio 1945, quindi ancora in tempo di guerra, avrebbero costituito la Motobici Srl, dividendosi le cariche”.*

Ma Trespidi come e dove aveva costruito il prototipo e i vari pezzi?

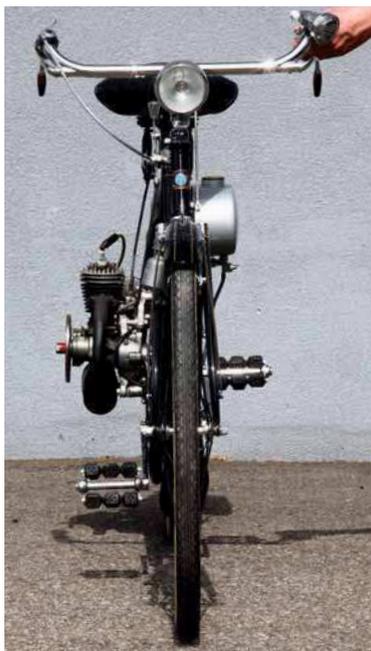
“Per sfuggire ai bombardamenti, a Stradella si erano trasferite da Milano alcune imprese, tra cui le Officine Marchitelli di meccanica generica, dove Trespidi ‘sottobanco’ ha fatto tutto a mano”.

Quando sono iniziate le consegne?

“Avrebbero potuto cominciare già prima della Liberazione, il 25 aprile 1945, ma non era

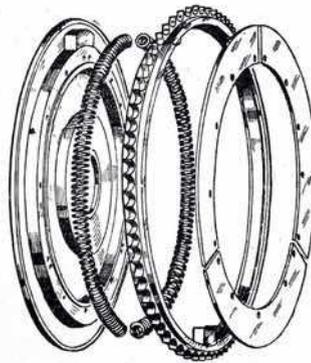
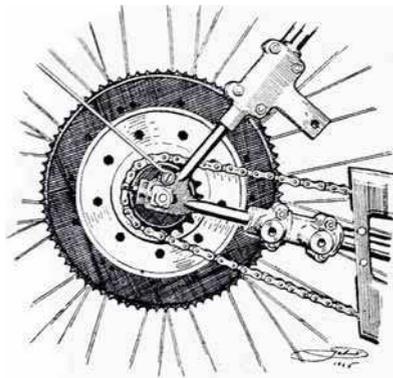
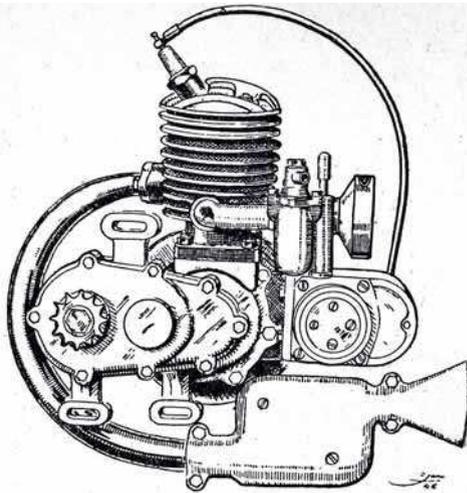
*prudente farsi vedere in giro così motorizzati. Intanto il motorino era stato battezzato Alpino, visto come se la cavava bene in salita. È stato il primo ad essere commercializzato dopo la fine della guerra e quando poco dopo arriverà il Cucciolo, tra i due sorgerà subito un’accesa rivalità, tipo Gilera e Moto Guzzi”.
E il seguito?*

“Trespidi se ne è andato alla fine del 1950 per fondare sempre a Stradella la SIMES, che sarà più nota come Ardito. Verrà sostituito dal professor Fulvio Zattera, già insegnante alla Feltrinelli di Milano, che farà le 75, 98 e 125 in diverse versioni. Per quanto mi riguarda correrò con l’Alpino 75 e 125, senza però cogliere grandi risultati per due motivi, il mio peso che non era proprio piuma e le modeste doti dei mezzi meccanici, che tuttavia da bravo stradellino non volevo sostituire con quelli di altre Case. Lasciatemi però ricordare che nella prima tappa del Moto Giro 1953, la Bologna-Roma di 450 km, sono arrivato nono nella 125, precedendo addirittura Provini, decimo classificato sulla Mondial monoalbero (e altri 143 concorrenti). Purtroppo ho poi dovuto ritirarmi sul finale per collasso dell’imbiellaggio...”.

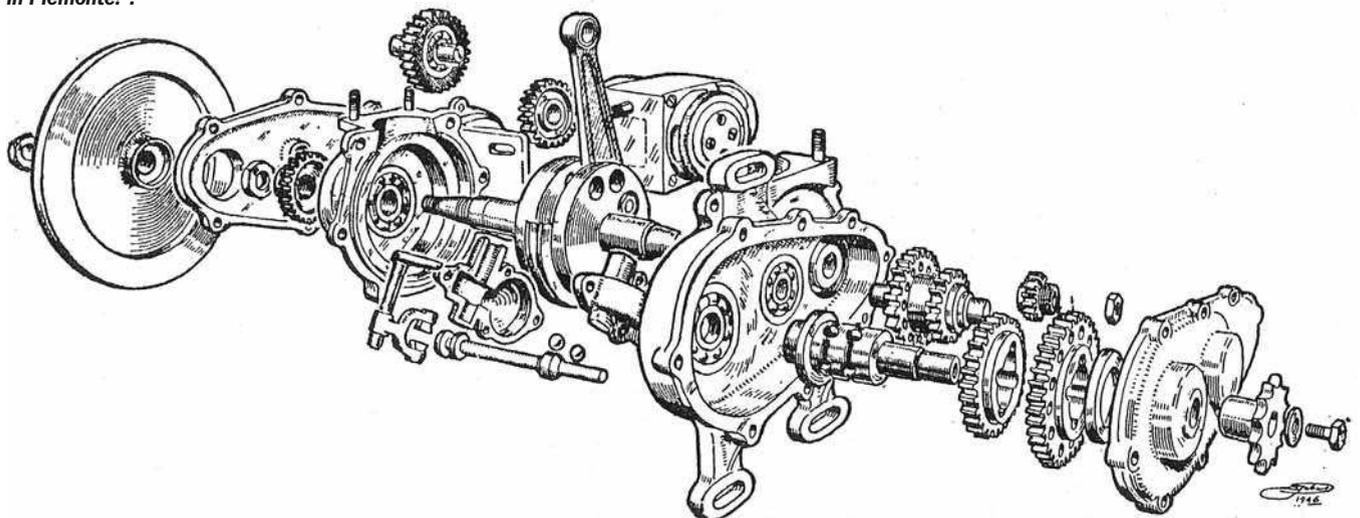
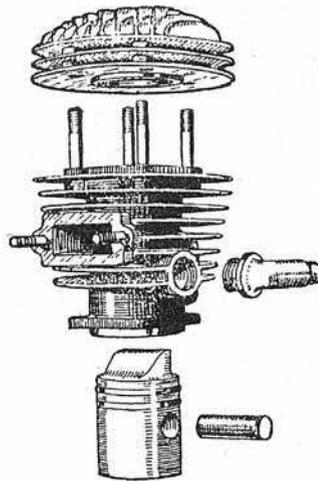


• Rinaldo Brambilla oggi, con *Motociclismo* del 1946 dedicato alla presentazione dell’Alpino e... ieri, in manovra di emergenza per evitare un concorrente cadutogli davanti nel Motogiro 1953. A fianco, tre viste dell’insolita sistemazione laterale del motorino che così usufruisce di un buon raffreddamento anche se la gamba destra gli sta davanti. Curiosità: la bici è una Cappello di Alessandria con il logo dei tre fucili copiato dalla BSA.

• Opera del redattore tecnico di *Motociclismo* Carlo Gabardi Brocchi i chiari disegni dell'Alpino. A fianco, il blocco motore dal lato trasmissione, con gli attacchi al telaio in corrispondenza a quelli visibili nel disegno sotto. Il magnete verrà sostituito da un volano magnete non appena l'industria nazionale della componentistica lo renderà disponibile.



• Sopra, gli elementi che compongono il parastrappi a lunghe molle elicoidali, situato all'interno della corona dentata. È un brevetto Trespidi. Sotto, tutti i componenti del motorino primo tipo sciorinati in bella vista. È con questo modello che l'Alpino si afferma sul mercato e nelle corse. Il concessionario torinese esulta pubblicariamente: "42 vittorie su 42 partecipazioni a gare in Piemonte!".



anche all'estero non mancano esempi di tale sistemazione, sia a destra come a sinistra. Motivo della scelta, come specificato su un volantino della Motobici, "il fissaggio al telaio è in posizione ideale per non sporcare, non ingombrare e consentire un'agile pedalata qualora non si voglia usufruire del motore". Nella presentazione dell'Alpino sul numero 2 del 1946 *Motociclismo* fa anche notare che la sistemazione del serbatoio sul lato opposto "consente l'applicazione di un sempre utile portapacchi sul parafrangente posteriore e controbilancia in parte il peso del motore, che pur trovandosi "fuori centro" non ha influenza sensibile su stabilità e maneggevolezza".

Oggi possiamo però notare che questa sistemazione, pur utilizzata anche in gara, verrà abbandonata nel 1950 a favore di quella classica al centro del telaio, quindi non doveva essere proprio l'ideale. Ma comunque il successo dell'Alpino è travolgente, in tutta Italia, purtroppo non ci sono dati di produzione a confermarlo.

I pregi dell'Alpino? Materiali di qualità, lavorazione accurate, dimensioni generose (il progettista era un cultore della bella meccanica). Quindi, elevata robustezza, confermata dall'esame del bellissimo "esploso" in questa pagina, dal vittorioso impiego sportivo e dalla successiva maggiorazione a 63 cc, senza problemi di tenuta. Nel basamento si trovano sette cuscinetti "delle migliori marche", la testa di biella su rullini, otto ingranaggi, il cambio due marce a innesto di sfere e un parastrappi che addolcisce il moto e facilita le cambiate.

segue a pag. 36

Il papà dell'Alpino (e non solo)

Diventerà un grande specialista di due tempi, ma i primi passi del mestiere Pietro Trespidi sorprendentemente li aveva mossi nell'officina milanese di Giuseppe Gilera, che invece era uno strenuo fautore del quattro tempi. Nato a Stradella nel 1897 (la stessa cittadina dell'Oltrepò Pavese che aveva dato i natali a Gino Magnani, fondatore e direttore per cinquant'anni di *Motociclismo*), Trespidi si fa conoscere nell'ambiente costruendo nel 1924 una 250 due tempi, vittoriosa già all'esordio sul circuito locale con Ignazio Pernetta che l'anno dopo sarà campione nazionale categoria gentleman. I successi in gara di questa nuova moto e la richiesta di esemplari in vendita, nel 1926 portano alla fondazione della SA Moto Trespidi, agevolata anche da un contributo azionistico da parte dei concittadini.

E qui emerge un altro legame con *Motociclismo* perché il redattore sportivo Arturo Coerezza (che nel dopoguerra subentrerà a Magnani come Direttore) si fa socio di Trespidi e partecipa assiduamente allo sviluppo dell'iniziativa. Che arriverà a con-



• Pietro Trespidi con una delle sue 250 a due tempi nel 1925 e una schiera di clienti nel cascinale di via De Amicis a Stradella dove si trovava la fabbrica. A sinistra nella foto, in maglione bianco, si riconosce Arturo Coerezza, redattore sportivo di *Motociclismo* e allora socio di Trespidi. Coerezza dopo tanti anni ricordava ancora le "avventurose" prove al banco dei motori Trespidi.

tere una decina di operai e una produzione di circa sei moto al mese. La crisi mondiale alla fine degli anni Venti e il crollo delle vendite, che colpisce anche le moto, mandano però in fallimento la fabbrica, che deve chiudere nel 1929. Trespidi si dedica ad altra attività, sempre nel campo della meccanica. Ma poi torna al suo tema preferito, quello dei motori a due tempi, progettando, brevettando e costruendo un prototipo dell'Alpino già nel 1944, quando ancora imperversa la Seconda guerra mondiale. Ottiene nuovamente il supporto finanziario dei concittadini (ne parliamo a parte) e nel 1944 può così fondare la Motobici s.r.l. sempre a Stradella. Che si afferma presto in campo nazionale, a tutti livelli: tecnico, sportivo e commerciale.

Tuttavia nel 1951 per contrasti di carattere economico con i soci, Trespidi lascia la Motobici e fonda, sempre a Stradella, la SIMES (Società Industria Meccanica Stradella). Che però dura solo quattro anni nonostante le vittorie in circuito e la valida produzione. Infatti Trespidi è un bravo tecnico, ma un pessimo amministratore. Tuttavia non demorde, si rimette in gioco e presta la sua opera "duetempistica" per varie aziende tra cui Mondial, Parilla, Guazzoni e quando arriva il boom dei kart negli anni Sessanta soprattutto BM, che nel 1968 vince il Campionato mondiale classe 100 con un disco rotante progettato dal tecnico stradellino.

Dopo una vita tutta dedicata alla meccanica e soprattutto ai due tempi, Pietro Trespidi verrà a mancare nel 1976, quando aveva 79 anni.

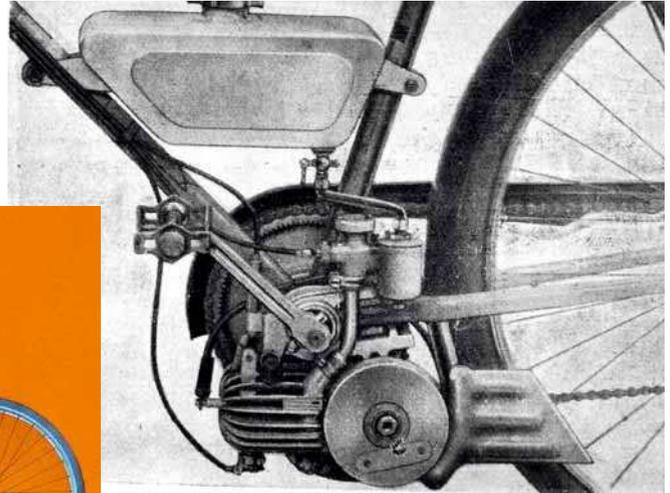


• Sopra, Pietro Trespidi nel 1947, al centro della foto, con la nipote, un dipendente e i due piloti "ufficiali" più vittoriosi dell'Alpino, Renato Salinelli (a sinistra) e Paolo Perotti. A fianco, ancora Renato Salinelli lanciattissimo a Cremona nel 1947 in tenuta piuttosto "leggera" (salvo gli stivaloni) e motorino già potenziato con la doppia alimentazione e il tromboncino allo scarico. Non mancherà la vittoria.

In tempo di guerra

Primo ad affrontare il tema micromotore da bicicletta con moderna concezione è l'ingegner Giuseppe Remondini, già apprezzato autore negli anni Venti della Frera 500 quattro valvole, della Nagas & Ray 350 "la moto universale" (che nonostante il nome è costruita a Milano) e dal 1930 emigrato in Francia dove lavora con successo anche in campo sportivo per la Jonghi. Remondini brevetta infatti sin dal 1941 il due tempi MT 34 monomarcia a cilindro orizzontale applicato sotto la pedaliera e nel 1943 lo porta in Italia per presentarlo ad eventuali interessati alla produzione su licenza. E *Motociclismo*, sempre attento alle novità, ne parla ampiamente su tre numeri di quell'anno. Ma nonostante la priorità e i meriti, l'MT 34 non avrà fortuna in Italia. Infatti chi avrebbe dovuto costruirlo, Il Micromotore Spa di Milano, dopo averne affidato l'esclusività di vendita alla fabbrica di biciclette Viscontea, pure di Milano, non riesce ad avviare la produzione e neppure passarla ad altri. L'MT 34 vedrà comunque la luce in Francia come Motorox a cura della nota e anziana casa Monet & Goyon di Macon, ma non risulta che sia poi stato importato in Italia.

Il suo caso resta però importante per il nostro Paese perché richiama l'attenzione dell'avvocato Aldo Farinelli, procuratore della SIATA



di Torino e collaboratore di *Motociclismo* sin dagli anni Venti. "Contagiato" dalla campagna della rivista a favore del micromotore, Farinelli trova la sua prima ispirazione tecnica nell'MT 34 e lo propone alla SIATA che accetta il progetto. Ma poi, affiancato da un bravo tecnico della Casa torinese, Aldo Leoni, l'avvocato lascia perdere il due tempi e con un "guizzo" geniale si orienta sul quattro tempi. Nasce così il Cucciolo 48, che verrà provato in rischiose uscite clandestine dagli stessi progettisti

negli ultimi tempi della guerra. Dati i rapporti anche di amicizia con l'artefice, *Motociclismo* gli dedicherà un'ampia presentazione sul primo numero del dopoguerra, datato 26 luglio 1945, tre mesi dopo la liberazione. Sullo stesso numero si può anche leggere che "a Stradella è risorta su nuove basi la fabbrica di moto Trespidi che ora si chiama Motobici e costruisce un interessante modello di motore per bicicletta, l'Alpino brevettato fin dal 1944".

E con questo si completa la pionieristica triade dei micromotori nati durante la guerra ed entrati in produzione (mentre due grandi Case come Benelli e Moto Guzzi non andranno oltre il prototipo). Dopo, con il ritorno della pace, ci sarà un'autentica esplosione, con oltre una cinquantina di costruttori e gli schemi più diversi, tra cui l'audacia di un motore (Polenghi Volpetta) a due pistoni contrapposti.

• Dalle pagine di *Motociclismo* del 1943 e del 1946, le foto dell'MT 34, dell'Alpino e del Cucciolo, i tre micromotori nati e provati già in tempo di guerra. MT 34 e Cucciolo utilizzano per la trasmissione la stessa catena della bicicletta, l'Alpino invece deve ricorrere ad una seconda catena. La pubblicità del Cucciolo vuole chiaramente controbattere le doti "montanare" dell'Alpino, affermando che "un Cucciolo basta per entrambi anche in salita".

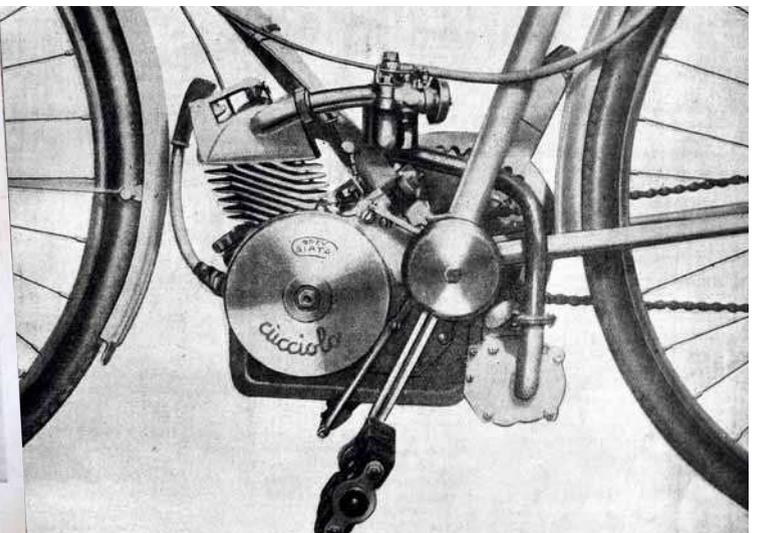
MOTO CICLISMO N. 13 14
 Lire 80

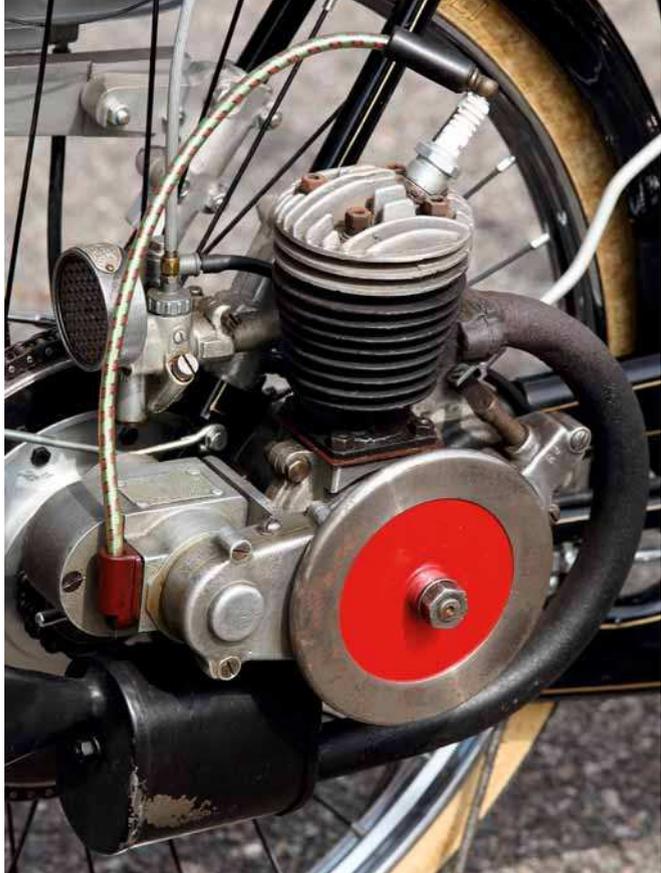
Numero Speciale per la Mostra di Torino ed il Circuito di San Remo

PRIMAVERA!
UN Cucciolo
 basta per entrambi
 anche in salita!

- 4 tempi - 48 cmc.
- Valvole in testa
- Cambio in blocco a due velocità con comando automat.
- 100 Km. con 1 litro
- Applicabilità immediata a biciclette di qualsiasi tipo
- Supera con meravigliosa facilità qualunque più ardua salita

RICHIEDETE L'INDIRIZZO DELLA PIÙ VICINA STAZIONE VENDITA E SERVIZIO **cucciolo** ALLA
 SOC. ITALIANA APPLICAZIONI TECNICHE AUTO AVIATORIE **S.I.A.T.A.** Via Leonardo da Vinci n. 25
Torino





• Il tubetto della miscela deve compiere un lungo tragitto per giungere al carburatore dal serbatoio (sotto). Nelle foto a fianco si vedono anche l'ingresso del comando cambio nel basamento e la targhetta con i dati identificativi applicata al piccolo magnete.

In basso, serbatoio e trasmissione con i nove morsetti del complesso corona-parastrappi fissati ai raggi.



La storia... alpinistica

- L'Alpino, che poi trasmetterà il proprio nome a tutti gli altri modelli costruiti dalla Motobici, nasce nel 1944 per iniziativa di Pietro Trespadi ed è messo in vendita a metà 1945.
- Il successo è immediato e larghissimo anche per la versione maggiorata a 63 cc del 1947, destinata prevalentemente ai furgoncini, ma anche alle competizioni.
- Tuttavia già nel 1948 il motore viene trasferito al centro del telaio con due tipi di trasmissione, monomarcia a rullo e due o tre marce a catena.
- Nel 1948, il primo passo motociclistico con una 98 due tempi tre marce, accolta però da scarso successo anche perché presentata e prodotta in sordina.
- Pieno successo invece nel 1950 della nuova 75, sempre due tempi tre marce, grazie alle affermazioni sportive: tre medaglie di bronzo (su tre moto partite) alla Sei Giorni Internazionale del 1951 e il record mondiale sul chilometro lanciato a 129 km/h nel 1952.
- Intanto le quotazioni dei vari modelli di 50 cc continuano a restare alte anche per la conquista del record assoluto di classe a 92 km/h, sempre nel 1952.
- Nel 1950 la produzione viene completata da una 125, sempre due tempi, che poco dopo verrà offerta anche in versione con ruote di medio diametro e Sport con cambio a quattro marce. Anche quest'ultima figurerà onorevolmente come la 75 nella Milano-Taranto e nel Giro d'Italia, grandi vetrine propagandistiche.
- Da segnalare nel 1951 la presentazione di un originalissimo scooterino, l'F48 due tempi a tre marce.
- Nel 1953-1957 c'è un costante aggiornamento della produzione ma soprattutto un deciso orientamento verso il quattro tempi, proposto sia di 50 sia di 175, ma anche di 200 e 250 in ossequio alle nuove tendenze del mercato nazionale, per le fa-



• L'ultimo impegno tecnico dell'Alpino a giungere sul mercato italiano, la 175 quattro tempi del 1956 con valvole in testa comandate ad aste e bilancieri.

vorevoli prospettive all'esportazione, specialmente in Argentina, dove l'Alpino si era costruito una solida piattaforma commerciale fin dai primi anni Cinquanta. Nella gamma "quattrotempistica" si inserisce anche una monoalbero da competizione di 75 cc progettata dal tecnico Nino Mellone di Stradella.

• In vista degli anni Sessanta il mercato italiano soffre però la profonda crisi provocata dall'utilitaria a quattro ruote. Inoltre l'Alpino, come altre aziende italiane, accusa la chiusura del mercato argentino e il blocco dei pagamenti a seguito della deposizione del presidente Peron e alla nascita di un nuovo Governo con radicali cambiamenti.

• La Casa di Stradella tenta di reagire aggiungendo alla propria gamma uno scooter 150 due tempi a ruote di medio diametro, presentato al Motosalone milanese 1959.

• Mancano però i fondi per iniziare la produzione e continuare quella degli altri modelli. Nel 1961 l'Alpino è perciò costretto a chiudere i battenti e l'anno dopo ne viene dichiarato il fallimento, dopo 17 anni di attività. Nel suo periodo migliore l'azienda aveva 130 dipendenti ed esportava in varie nazioni, Stati Uniti compresi.



• Primo passo delle biciclette per adeguarle alle prestazioni dei micromotori, la sostituzione della forcella rigida con quella elastica. Secondo passo, i freni a tamburo, come venivano costruiti e commercializzati dalla stessa Motobici e dalla SIATA.

segue da pag. 32

Quindi un propulsore, totalmente all'“aperto”, che offre forte tiro e lunga durata. Ma bisogna anche aggiungere che pur avendo l'antiquato pistone a deflettore è troppo potente, potrà scalare le montagne e vincere le corse, ma è poco adatto al matrimonio con la semplice bicicletta, che ne subisce la prepotenza. Inoltre è sprovvisto di frizione (sia pure parzialmente sostituita dal parastrappi) e richiede una lubri-

ficazione con miscela all'8% che costa e può significare... varie altre cose. Per il 1945 è comunque un “valido garzone” che libera tanti ciclisti dalla schiavitù del pedale e coglierà tanti successi in gara. Poi troverà vari imitatori, CARDA e Chiusaroli Folletto collocati a destra come lui; ASPI, Betomoto Eureka, SIHI Grim, San Giorgio IMEX, Athena Scugnizzo e OMB Sirio a sinistra. Segno che la formula era ritenuta valida!

Caratteristiche tecniche (1° tipo)



• Gradito nella configurazione motociclistica dell'Alpino, il richiamo al volano “guzzistico” e, per un certo periodo, il silenziatore fuso in lega leggera, che precede di cinque anni quello della Gilera 300 Bicilindrica.

Motore: due tempi a cilindro verticale di ghisa e testa separata in lega leggera, alesaggio per corsa 39x40 mm, cilindrata 47,75 cc, rapporto di compressione 6:1, distribuzione a tre luci con pistone in lega leggera a deflettore, basamento in lega leggera Silumin, albero motore con volani circolari su due cuscinetti a sfere e volano supplementare esterno, testa di biella su cuscinetto a rulli, avviamento a spinta.

Accensione: magnete ad alta tensione, anticipo fisso 32° (3

mm di corsa del pistone), candela da 14 mm, grado termico 175 vecchia scala Bosch.

Alimentazione: miscela 8%, capacità serbatoio 3 litri, carburatore Dell'Orto T 1/9 con diffusore da 9 mm, getto massimo 60, valvola gas 40, polverizzatore 260.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena, rapporti 21,1 in prima e 12,2 in seconda.

Cambio: definito “automatico”, a due velocità, con innesti ad espansione di sfere di 8 mm su un albero di 25 mm.

Frizione: non è prevista ma il compito di sostituirla è affidato

ad un parastrappi con molle elicoidali coassialmente alla corona della trasmissione finale.

Applicazione: lateralmente alla ruota posteriore destra, il peso del motore (8 kg) è parzialmente controbilanciato dal serbatoio.

Prestazioni dichiarate: potenza 1,4 CV a 4.450 giri, regime di utilizzazione normale 3.000 giri, velocità da 5 a 45 km/h, consumo 1 litro ogni 80-85 km (a 30 km/h), pendenza massima superabile 12%.

La prova del 1946

Autore della presentazione e dei bei disegni dell'Alpino 48 su *Motociclismo* n. 2 del 10 febbraio 1946 (riprodotti anche in queste pagine), il redattore tecnico Carlo Gabardi Brocchi aveva completato la sua "cultura" del soggetto con la prova su strada, che descrive così: "Ho avuto a disposizione un motore scelto a caso e montato su una bicicletta da turismo con pneumatici a bassa pressione, i cosiddetti balloncini. L'ho adoperata in pieno inverno diverse volte in città e per un viaggio Milano-Biella e ritorno via Sesto Calende, Arona, Borgomanero, Santuario di Boca e Romagnano, con successive varie digressioni nelle Valli del Biellese, percorso scelto ad arte perché comporta un variatissimo campionario di pavimentazioni stradali (buone, ottime, cattive, pessime), di falsi piani e di salite di tutte le pendenze, per un totale di circa 250 chilometri. L'impressione riportata è stata eccellente: la bicicletta di costruzione solida e i pneumatici di larga sezione hanno consentito di oltrepassare in molti tratti di strada abbastanza accidentata ma con fondo buono la media di 33 km/h. Strade piane, ma in pessimo stato sono state percorse agevolmente in presa diretta a bassissima velocità e pure a bassa velocità in prima ho superato senza l'aiuto dei pedali lunghe salite dal fondo sconnesso, cosparso



• Il collezionista e restauratore Giulio Rinaldi di Roncaro (PV) cui giungano i ringraziamenti della Redazione per il prestito degli Alpino illustrati su queste pagine. Sotto, il Presidente del Moto Club Stradella, Angelo Fiori, intento alla manovra del cambio.



di sassi e di buche. Da notare che il veicolo era caricato con circa 45 kg di bagaglio e il ciclista, che per suo conto ne pesa una settantina ed era abbondantemente intabarrato, non ha mai dovuto aiutare il motorino. Per semplificare al massimo la guida i comandi sono ridotti a due: la leva del gas, sul manubrio, e quella del cambio, scorrevole entro un settore fissato al tubo orizzontale del telaio, con posizione di folle: per cambiare marcia basta chiudere un momento il gas e spostare la leva. La pratica insegnerà in poco tempo all'utente che per passare dalla prima in seconda è bene chiudere a fondo il gas e far rallentare un poco il motore, mentre che per passare dalla seconda alla prima il gas andrà chiuso parzialmente e per un solo istante, in modo che il motore abbia tendenza ad accelerare: in ogni caso però la presenza del parastrappi permette che l'operazione venga effettuata anche nel modo più balordo e ripetutamente senza che si verifichino logorii anormali. L'unica precauzione è quella di non innestare mai il motore fermo quando la bicicletta è in movimento. Il consumo all'incirca è stato di un litro e mezzo ogni 100 km, ovvero 70 km/litro. Oltre che poco assetato, il motore si è pure dimostrato meccanicamente silenziosissimo (indice di lavorazione accurata) e senza tracce di perdite olio". Peccato che la prova non sia stata documentata fotograficamente. Ci fossero stati i telefonini... ma mancavano ancora 70 anni alla loro nascita!



• Preludio alle due pagine seguenti riservate alla brillante attività sportiva dell'Alpino. Qui siamo alla finale del Campionato Triveneto 1948 disputata a Padova. Al segnale dello starter (fuori dall'inquadratura) i concorrenti pigiano vigorosamente sui pedali per avviare i motori. Vincerà Pinardi (n. 5) in volata su Perotti (n. 6), entrambi con l'Alpino. Distanziati i "difensori" del Cucciolo.

Il micromotore delle 100 vittorie

Questo il trionfale proclama pubblicitario ripetuto sulle pagine di *Motociclismo* del 1946 e 1947, quando effettivamente il “laterale” di Stradella era protagonista delle tante corse di paese, sempre in acceso confronto con il suo grande rivale Cucciolo. Quali le doti vincenti del “ciclomotore che non vi tradirà mai” (altro slogan della fabbrica)? Prima di tutto la doppia alimentazione, di cui il progettista Trespidi era fautore fin dagli anni Venti. Poi la robustezza, qualche lavoretto a pistone, luci e travasi, getti e compressione maggiorati e abbondante miscelazione con la benzina di olio denso che provocava spettacolari fumate. Questi i ricordi di Rinaldo Brambilla, che non ci aveva mai corso per via del suo peso, ma li aveva provati questi “competizione special”, e oggi stima che la loro velocità di punta, con un paio di CV a disposizione e un mezzo leggerissimo sui 20 kg, fosse di circa 70 km/h. E se andiamo a cercare le classifiche di quelle gare vediamo che l’Alpino vinceva a medie generalmente superiori ai 50 km/h, addirittura al circuito dei giardini Margherita di Bologna nel 1947 a 64,750, con giro più veloce a 66,478 km/h. Accentuando così il problema frenatura e “trepidazioni” perché i morsetti da bicicletta erano poco efficaci e durevoli, mentre la forcella si dimostrava troppo rigida. Così entreranno presto in scena forcella elastica e freni a tamburo, cominciando ad alterare l’iniziale fisionomia ciclistica in nome del progresso.



• In alto, l’Alpino “laterale” bicarburatore e, qui sopra, la sua prima mutazione motoleggeristica, sempre con la doppia alimentazione, preferita dal progettista Pietro Trespidi. Notare il telaio ben più evoluto rispetto a quelli da bicicletta con pedane fisse arretrate e la forcella a parallelogramma con mollone centrale abbinata ad un freno a tamburo laterale.

Quanto e quanti

Come volume produttivo l’Alpino non può rivaleggiare con il Cucciolo perché dopo il breve capitolo iniziale presso la SIATA il quattro tempi torinese verrà adottato da una grande industria, la Ducati di Bologna, che nel periodo di maggior richiesta arriverà a farne 250 al giorno, per un totale di circa mezzo milione

dal 1946 al 1958. Secondo stime attendibili, la produzione complessiva dell’Alpino nelle varie cilindrata è stata di circa 50.000 unità dal 1944 al 1961. I prezzi dei due grandi rivali, secondo le annate e i modelli: Alpino da 23.000 a 64.000 lire, Cucciolo da 37.000 a 55.000 lire.

Albo d'oro

A CURA DI BENITO MAGAZZINI

1946

Aprile, Pasqua, Reggio Emilia, Celestino Piani 1°
29 settembre, Cremona, Paolo Perotti 1°, Renato Salinelli 2°, F. Galetti 3°

13 ottobre, Viareggio, Ottorino Buffoni 1°

13 ottobre, Fiorenzuola, Benito Cavaciuti 1°

4 novembre, Legnano, Guido Mangiarotti 1°

1947

16 marzo, Casale Monferrato, Giuseppe Salinelli 1°

30 marzo, Bergamo, circuito delle Mura, Nino Lorandi 1°, Angelo Brazzetti 2°, Angelo Magni 3°

7 aprile, Valenza, Bruzzelli 1°, Paolo Perotti 3°

27 aprile, Bologna, Giuseppe Salinelli 1°, Giovanni Pernice 3°

Aprile, Mantova, Paolo Perotti 1°, Giovanni Pernici 2°, Pietro Lorandi 3°

Aprile, Mantova, pista velodromo, categoria sport, Federico Danesi, 1°. Categoria corsa, Paolo Perotti 1°, Giovanni Pernici 2°, Pietro Lorandi 3°

Maggio, Casalecchio di Reno, prima batteria, Luigi Albertazzi 1°, Otello Bianchini 2°, seconda batteria, Verchi 2°, finale, Luigi Albertazzi 1°

20 luglio, Marina di Massa, Renato Salinelli 1°

luglio, Rimini, stadio comunale, Luigi Albertazzi 1°

31 agosto, Correggio, Morandi 1°, Guido Setti 2°, Vincenzo Battesini 3°

28 settembre, Pavia, Pietro Lorandi 1°, Paolo Perotti 2°

3 ottobre, Castellecchio, Fabio Battesini 1°

Novembre, Mantova, stadio comunale, Vincenzo Battesini 1°, Anselmo Bertoi 3°

1948

21 marzo, Alessandria, Franco Tamassia 1°, Luigi Comollo 2°, Giovanni Pernice 3°

Marzo, Milano, Coppa Silla, Giuseppe Ferrari 1° ex-aequo maggio, Aosta, gare in pista stadio comunale, Gracchini 1°

27 maggio, Cremona, Amilcare Bonfanti 1°, Giovanni Pernice



• Svoltasi nel 1948 lungo i viali della Fiera Campionaria e posposamente chiamata Gran Premio Città di Milano, questa gara vedrà un arrivo in volata tra Zitelli (Cucciolo) e gli "alpinisti" Salinelli (primo nella foto) e Pinardi, media 66,060 km/h su 15 giri, pari a 22,5 km. Sotto, Renato Salinelli con l'Alpino bicarburatore, vincitori a Marina di Massa nel 1947 a 49,303 km/h su 15 giri, pari a 28,5 km.

2°, Renato Salinelli 3°

2 giugno, Vigevano, Giovanni Pernice 1°, Armando Reati 2°

13 giugno, Camogli, Franco Tamassia 1°

Giugno, Massalombarda, Guido Setti 1°

1 agosto, Rivarolo Canavese, Carlo Trincherò 1°

29 agosto, Pavia, Carlo Trincherò 1°

Agosto, Salsomaggiore, Raffaele Lelli 1°, Fagnani 2°

29 agosto, Pavia, Carlo Trincherò 1°

26 settembre, Gorgonzola, Renato Salinelli 1°, Giovanni Pinardi 3°

24 ottobre, Padova, Cavezzago 1°, Piovan 2°

19 ottobre, Campitello di Marcaria, Raffaele Lelli 1°

4 novembre, Cattolica, Franco Stortoni 1°, Angelo Federici 2°

4 novembre, Pescara, Soldini 1°

1949

18 settembre, Sassi-Superga, Carlo Trincherò 1°

7 novembre, Cesena, Alano Montanari 1°, Sergio Lorenzi 3°

1950

17 aprile, Ravenna, Sergio Lorenzi 1°, Alano Montanari 2°



Compilare il "vittoriale" dell'Alpino è stato particolarmente difficile. Le cronache del tempo infatti erano piuttosto lacunose, soprattutto per la categoria 50. Rendendo così necessarie pazienti ricerche presso varie fonti per reperire le classifiche. Mentre parecchie gare non sono neppure finite sui giornali e così non ne è rimasto più nulla. Alle vittorie elencate se ne possono aggiungere 7 del 1947 e 18 del 1948, conseguite con mezzi di 63 cc strettamente derivati dal motore originale (vedi foto).