



STORIA

La **Bimota** nasce nel **1966** a Rimini come azienda operante nel settore degli impianti di riscaldamento e condizionamento, ma negli anni successivi la società si indirizza verso la produzione di componenti per motociclette. La produzione e la commercializzazione di modelli stradali a proprio nome inizia nel **1975** con la vendita della **HB1**, replica della "special" su base **Honda CB 750 Four** del **1973**. L'**HB1** viene prodotta in sole 10 unità.

Il nome è l'acronimo delle prime due lettere dei tre cognomi dei soci fondatori **BI**anchi, **MO**rri e **TA**mburini.

Nei primi anni, le moto **Bimota** erano offerte sia come kit sia come motociclette già assemblate. Soltanto all'inizio degli anni novanta la produzione si baserà esclusivamente su moto complete.

Fino al **1984** i modelli **Bimota** montano propulsori **Honda**, **Kawasaki** e **Suzuki** (serie **HB**, **KB** e **SB**). Nel **1985** giunge la **DB1**, primo abbinamento con propulsore **Ducati**. A partire dalla metà degli anni ottanta sono usate le motorizzazioni **Ducati**, **Suzuki** e **Yamaha** (**YB**).

La guida della casa riminese subisce nel corso degli anni importanti avvicendamenti. Prima Bianchi e poi Tamburini lasciano l'azienda. Nel **1984 Bimota** finisce in amministrazione controllata in seguito al crollo delle vendite generato dalle aspettative dei clienti dopo la presentazione del prototipo della rivoluzionaria **Tesi**. Martini progetta nel **1985** la **DB1**, le cui vendite risollevarono l'azienda. Nel **1993** anche Giuseppe Morri, ultimo rimasto tra i fondatori, lascia l'azienda.

Il decennio conclusivo del secondo millennio vede l'utilizzo dei motori **Ducati** e **Yamaha**. Spicca la **DB3 Mantra**, primo modello naked della casa riminese. L'anno successivo si adopera per la prima volta un motore **BMW** e nasce la **Supermono**. Da ricordare la **SB8R** (con telaio misto in alluminio e carbonio).

Un discorso a parte merita il modello **Tesi**. Frutto di lunghe sperimentazioni, esso deve il suo nome alla tesi di laurea presentata dall'ingegner Pierluigi Marconi (successivamente assunto in **Bimota**) che proponeva una motocicletta dalla sospensione anteriore anticonvenzionale. La prima versione commercializzata è la **1D** del **1990**.

Altra **Bimota** altamente innovativa e simbolicamente importante è la **500-V due**; si tratta infatti dell'unica moto con motore progettato interamente in azienda. Il propulsore è un bicilindrico a 2 tempi di 500 cm³ con alimentazione ad iniezione elettronica diretta (la prima per un motore a due tempi). La difficoltà di messa a punto convince la Casa a commercializzare successivamente una variante allestita a carburatori. E' l'inizio del declino, culminato con il fallimento dell'azienda **Bimota** nel **2001**.

Nel **2003** il nuovo proprietario, il milanese Roberto Comini, riavvia l'attività. La prima moto del nuovo corso è la **DB5** a cui segue nel **2005** la naked **Delirio**. Viene anche presentata la **Tesi 3D**, terza generazione della **Tesi** (dopo la **2D** realizzata con la **Vyrus**). Nel **2007** presenta la **DB7**, moto che presenta diverse innovazioni tecniche come il sistema della sospensione posteriore infulcrato sul motore e il telaio anteriore e posteriore interamente in fibra di carbonio autoportante.

Al salone di Eicma **2011** viene presentata la motard **DB10 Motard**, la prima motard della storia **Bimota** con motore **Ducati**.

BIMOTA

Nel **2012** seguono altri modelli tra cui la **BD11 VLX** col motore della **Ducati Diavel** con compressore volumetrico (la prima moto al mondo ad adottare questa caratteristica) e la **DB12 Tourist** (la prima **Bimota** turistica). Due anni più tardi venne presentata la **BB3**, l'ultima **Bimota** con motore **BMW**, che corre anche nel campionato Mondiale Superbike.

Dopo alterne vicende societarie, dal **2013** l'azienda diviene di proprietà elvetica (Chiancianesi e Longoni, con sede a Lugano), mantenendo la produzione in Italia. Nel settembre **2019** **Kawasaki Heavy Industries** acquisisce il 49,9% della società.

Ad eccezione di pochi casi, la denominazione dei modelli Bimota ha sempre seguito lo schema costituito da due lettere ed un numero. La prima lettera è l'iniziale del produttore del motore, la seconda lettera è la B di Bimota. Al terzo posto si trova il numero in progressione di modello con motore fornito dal medesimo costruttore: ad esempio SB3 indica la terza Bimota equipaggiata con propulsore Suzuki.

Casi particolari:

- Per i modelli da corsa equipaggiati di motore Harley Davidson, la B di Bimota è stata preceduta dalla sigla HD.
- Alcuni modelli hanno avuto un nome esteso nella denominazione, come ad esempio la YB6 Tuatara, la YB8 Furano, la YB9 Bellaria, la YB10 Dieci e la DB3 Mantra.
- L'unica Bimota con denominazione svincolata dall'abbinamento fra lettere e fornitori del propulsore, è stata la "500-V due".

MODELLI SIGNIFICATIVI



1975 HB1



1990 Tesi 1D



1995 DB3 Mantra 900

BIMOTA



1997 500-V due



2007 DB7



2011 DB10 Motard

FONTI

<https://bimota.it/>

<https://it.wikipedia.org/wiki/Bimota>

<http://www.bimotaclassicparts.com/it/>

M.C. Centauri Bassa Friulana 2020

DUCATI



STORIA

La storia della **Ducati** inizia nel **1926** come azienda produttrice di apparecchiature elettriche, fondata da Antonio Cavalieri Ducati e dai suoi tre figli.

Distrutta dai bombardamenti nel **1944**, nel **1946** nasce il reparto motociclistico, come branca dell'azienda, allo scopo di produrre su licenza il **Cucciolo**, con motore monocilindrico di 48cm³, cambio a due velocità. Viene venduto in oltre 250.000 unità in tutto il mondo.

Negli anni **50** le proposte della **Ducati** si fanno sempre più ambiziose e la sua modernissima e sportivissima **Gran Sport Marianna** raccoglie numerose vittorie nelle principali corse di gran fondo.

La grande svolta avviene, però, con l'introduzione della distribuzione desmodromica da parte dell'Ing. Fabio Taglioni: nel **1958** la **Desmo 125 GP** manca di poco l'obiettivo del Campionato Mondiale. Taglioni introduce anche il telaio a traliccio e il motore a L, utilizzati ancora oggi.

Negli anni **70** il sistema di distribuzione desmodromica venne applicato anche ai motori di serie monocilindrici e al nuovo 750 bicilindrico che, in versione da corsa, coglie un inaspettato quanto lusinghiero successo alla 200 Miglia di Imola del **1972**.

A partire dal **1975** la **Ducati** passa sotto il controllo dello Stato italiano tramite l'**EFIM**, che cede l'azienda nel **1978** alla **VM Motori** che si occupa soprattutto di motori diesel industriali e automobilistici: questo, unito alle difficoltà patite sul mercato, vedono l'azienda concentrarsi sulla produzione di motori diesel per conto della controllante e a togliere le moto dalla lista delle priorità. Risultati di questi fattori sono il tracollo delle vendite, passate da 7000 moto vendute nel **1981** a meno di 2000 nel **1984**.

Dopo un lungo periodo di amministrazione parastatale, nel **1985** la **Ducati** è acquistata dal **Gruppo Cagiva**, che valorizza il Reparto Corse alla ricerca di importanti affermazioni sportive che arrivano clamorosamente in coincidenza col debutto del Campionato Mondiale Superbike: dapprima la **851**, poi la **916** e ancora la **996**.

Nel **1993** debutta la Monster, uno dei modelli più amati, venduti e longevi della casa, ancora oggi in produzione.

Dal **1998** l'azienda passa interamente nelle mani della **Texas Pacific Group** e dal **1999** è anche quotata alle Borse di Milano e New York.

Nella seconda metà degli anni **2000** nascono modelli di spicco come la **1098**, la **Desmosedici RR** e la **Multistrada**.

Dal **2012** **Ducati Motor Holding** è di proprietà **Audi AG**.

DUCATI

MODELLI SIGNIFICATIVI



1950 Cucciolo



1958 Desmo 125 GP



1956 Marianna



1962 Scrambler 250



1974 750 Super Sport



1979 Pantah 500



1993 Monster

DUCATI



1994 916



2007 Desmosedici RR



2010 Multistarda



2011 1199 Panigale



2011 Diavel

FONTI

<http://www.ducatimotor.it/>

https://poly.google.com/view/3p4QZ_34PAM Link al museo virtuale

morbidelli

STORIA

La **Morbidelli** è stata una storica casa motociclistica ed azienda metalmeccanica italiana fondata nel **1968** a Pesaro da Giancarlo Morbidelli, industriale conosciuto sin dal 1960 per la sua attività di costruzione di macchine per la lavorazione del legno.

La prima realizzazione fu un kart che lo stesso Morbidelli pilotò in alcune gare minori. Successivamente si dedicò alla trasformazione di un monocilindrico a due tempi **Benelli**, per il quale realizzò un nuovo gruppo termico, dotandolo di alimentazione a valvola rotante. Partecipò ad alcune gare nella classe 60 del Trofeo Cadetti **1968** e al termine di quella stagione sportiva Morbidelli decise di creare un reparto corse all'interno della sua azienda.

La prima **Morbidelli** da Gran Premio fu una **50 monocilindrica** due tempi. Lazzarini portò al debutto la nuova moto nel Motomondiale, ottenendo alla prima apparizione, ad Assen, un decimo posto.

L'inverno **1969/70** vide la **Morbidelli** impegnata nel miglioramento della **50** e nella creazione di una **125 bicilindrica**: con la ottavo di litro ottenne la prima vittoria nel Mondiale.

La stagione '72 vide il pensionamento della **50**, per dedicarsi solo alla **125**.

Nel **1976** alla **125** si affiancò anche una **250 bicilindrica**.

Il **1977** fu quello del doppio iride per la Casa pesarese: in **125** Bianchi vinse il titolo, mentre in **250** fu Mario Lega a ottenere l'iride. Nel **1978** si abbandonò la **125**, per concentrarsi su **250** e **350**.

Per la stagione '79 viene abbandonata la **350**, mentre venne presentata una **500** quattro cilindri in quadrato. Come unico pilota fu ingaggiato Graziano Rossi. La mezzo litro pesarese sfoggiava ora un telaio monoscocca in alluminio, ma ottenne risultati deludenti nel Mondiale.

Il **1980** vide la **Morbidelli** impegnarsi solo in **500**.

A fine **1982** la Morbidelli decise di cessare l'attività del proprio Reparto Corse.

L'ultimo prototipo **Morbidelli** fu un'avveniristica motocicletta da 848 cm³ dotata di un **V8** e disegnata da Pininfarina nel **1992**. La problematicità della costruzione e i costi di produzione e di vendita molto elevati (quattro miliardi di lire per costruire tre esemplari) impedirono la produzione in serie.

Terminata la produzione di motociclette, l'azienda è entrata a far parte della **SCM GROUP** di Rimini, cui Giancarlo Morbidelli la cedette a inizio anni novanta e continua la produzione di macchine per la lavorazione del legno.

MORBIDELLI

MODELLI SIGNIFICATIVI



1971 50cm³



Mario Lega su 250cm³



La 500cm³ con telaio monoscocca



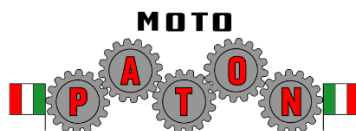
1994 V8 850

FONTI

<https://it.wikipedia.org/wiki/Morbidelli>

M.C. Centauri Bassa Friulana 2020

PATON



STORIA

Fondata nel **1958** da due ex dipendenti del reparto corse **Mondial**, Giuseppe **PA**toni (1926-1999) e Lino **TON**ti (1920-2002). Il sodalizio, però, dura solo 2 anni, poi Tonti lascia la Paton.

Il primo prototipo, un bicilindrico 250, debutta nel **1964**. Lo stesso anno **Paton** debutta anche nel motomondiale, cogliendo al Tourist Trophy un terzo posto. Nel **1966** arriva una 500cm³. Sarà la moto che darà più soddisfazioni a Pattoni: si dimostrò tra le più valide alternative per i piloti non ufficiali (in pratica tutti, meno che Agostini).

Con gli anni settanta la **Paton** inizia una parabola discendente. L'anno **1974** è l'ultimo per la "500" bicilindrica: a pilotarla è Virginio Ferrari.

La pausa agonistica dura fino al **1983**. Nel **1986** debutta in GP500 la **V115 C2**, quattro cilindri 2T.

Nel **1994** è il turno di una nuova versione della 4 cilindri milanese che nella stagione **1995** conquista buoni piazzamenti. Al termine della stagione seguente, però, la **Paton** si vede negare il diritto a partecipare al Mondiale **1997** poiché la moto è considerata poco competitiva.

Dopo la morte di Giuseppe, nel **2000** la **Paton** presenta la **PG500 R** con cui riesce a partecipare, come wild card, a diverse gare del Mondiale nel biennio **2000-2001**. Nel **2002** la fine dell'avventura nel Motomondiale, con l'estromissione dalle gare.

L'attività della **Paton** non cessa. A fine **2009** è stata presentata una nuova 500 Gran Premio 2 tempi, ad esclusivo "uso pista".

Nel **2014** è stata presentata la prima motocicletta stradale della casa, la **S1**, che in versione modificata per le competizioni ha disputato il Tourist Trophy all'Isola di Man classificatosi 5° nel TT 2016 categoria Light Weight.

Nel **2016** il marchio **Paton** viene acquistato dall'azienda milanese **SC-Project**, produttrice di impianti di scarico per moto. Roberto Pattoni, figlio del fondatore Giuseppe, è parte fondamentale del progetto.

Nel **2017** viene realizzata la nuova **Paton S1-R Lightweight** per partecipare al TT nella categoria Lightweight. Michael Rutter, schierato ufficialmente, vince. Bissa in successo l'anno successivo. Con Michael Dunlop, la **Paton** fa il tris nel **2019**.

Nello stesso anno, la **S1-R Lightweight** guidata da Stefano Bonetti ha ottenuto la vittoria alla gara North West 200, entrando nella storia come il primo binomio italiano moto-pilota a vincere la competizione.

PATON

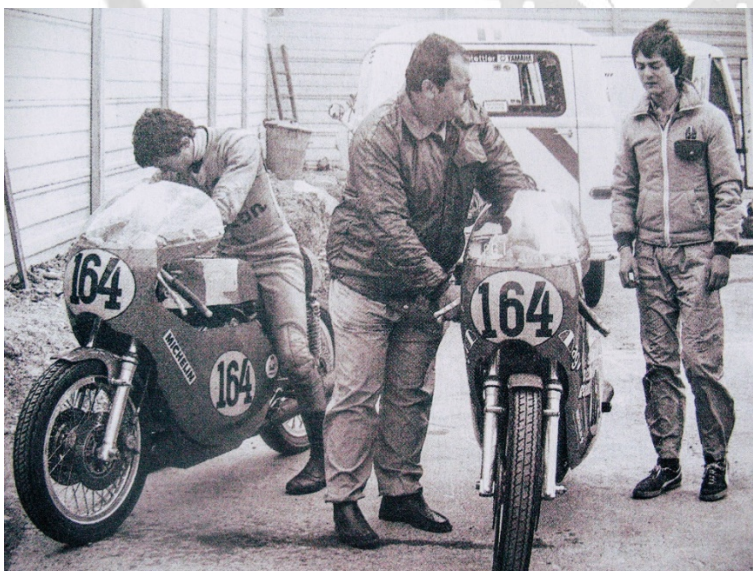
MODELLI SIGNIFICATIVI



1958 Mike Hailwood al TT su Paton



1970 500GP



1975 Virginio Ferrari con la bicilindrica

PATON



1983 V115 a Rijeka



2001 PG 500 RC



2017 S1-R



2017 Tourist Trophy

FONTI

<https://www.paton.it/it/>

M.C. Centauri Bassa Friulana 2020