

GIUGNO 2016

Euro 4,00 (ITALY ONLY)

TURISMO Toscana, Campania, Molise e Svizzera: le mete per l'estate

INMOTO

www.inmoto.it

SFIDA CRUISER

Quattro maxi per non passare inosservati

Ducati XDiavel S
Moto Guzzi Audace
Honda F6C
Yamaha VMax

ANTEPRIME

H-D Roadster
H-D Dyna Low Rider S
Moto Guzzi V7 Il Stornello
KTM Adventure Family
Benelli BN 251
Piaggio Medley 125-150

IN MOTO LAB

Tutti i segreti della nostra Special

IL PERSONAGGIO

Ugo Malossi

EPOCA

Yamaha XS 1100



YAMAHA MT-10

NUDA CON LODE

La nuova grande MT è fatta per regalare forti emozioni.
Motore della R1, ciclistica agile e tanta personalità



QUANDO SARO GRANDE

È lui l'uomo che ha fatto **sognare** generazioni di **ragazzini** grazie alle parti **speciali** per ciclomotori e scooter. Dietro il logo del **Leone** e i colori sgargianti dei mezzi da **corsa** c'è una storia coraggiosa, **affascinante** e lunghissima

Me lo immagino Ugo Malossi ragazzino che rovista fra le macerie dell'officina di suo padre, distrutta dalle bombe nella seconda guerra mondiale. Mi sembra di vederlo mentre prende in mano il trapano a colonna - quel trapano a colonna - e fantastica sul suo futuro. "Quando sarò grande...".

Ora grande lo è: un omeone di un metro e novanta, 85 anni, determinato, lucido e simpaticissimo. Ci ha raccontato la sua storia, parallela a quella dell'Azienda che ha costruito partendo «da un po' di mattoni da impilare e qualche bicicletta da rimettere in sesto». Eccola.

- **Signor Malossi partiamo dal principio.**

«La storia dell'Azienda inizia con mio padre negli anni '30, quando nasco io e nasce l'officina: si trattava di una bottega piccolina ma sufficiente per fare un'attività. E l'attività di allora era principalmente quella di costruire e riparare biciclette. Poi mio padre comprò una Moto Guzzi 500 che noleggiava, manuteneva e, quando era possibile, portava a spasso la famiglia».

- **Fu questa Guzzi a farla innamorare delle moto?**

«Diciamo che mi colpì subito. Ho cominciato a guardare i motori e ogni tanto davo una mano a mio padre. Andavo ancora alle scuole elementari ma...»

- **Era un bambino che giocava con le moto...**

«Sì, con le biciclette e con i motori: con la meccanica ho avuto dei contatti abbastanza presto. Poi è venuta la guerra e non c'era più tempo per i giochi e con la ricostruzione siamo ripartiti veramente dalle macerie dell'officina: un po' si dava una mano ai muratori, un po' si continuava con l'attività, come si poteva».

- **Ormai era un adolescente.**

«Già, e ad un certo punto ho detto basta: voglio avere a che fare solo con i motori. E ho cominciato ▶



PARTENZA E ARRIVO

La storia della Malossi comincia con una pompa di benzina (sotto): siamo a cavallo fra gli anni Cinquanta e Sessanta e Ugo Malossi si occupa della revisione dei carburatori Dell'Orto. Da qui inizia la strada delle elaborazioni e la costruzione di parti speciali. Una storia che continua ancora. A sinistra, l'entrata odierna dell'azienda. A fianco, Ugo (all'estrema destra) durante una gara di Mosquito nel '51



a riparare moto: i primi motorini ausiliari per biciclette, i mezzi militari abbandonati... C'era lavoro.

«La zona dove abitavamo e lavoravamo (fuori porta Zamboni, a Bologna) era un po' periferica allora pensammo di spostarci verso il centro: sarebbe stato più facile avere un la-

«All'epoca (sessant'anni fa) c'era **scarsa** cultura del motore e **molta** ignoranza sull'apparato di **alimentazione**. E i motori si rompevano»

voro importante e potevamo contare sul passaggio di quelli che venivano dalla campagna per lavorare in città. Trovammo un'occasione: la stazione di servizio Carburatori Dell'Orto era stata messa in vendita. La comprammo ed iniziammo a lavorare sui carburatori e le elaborazioni per le moto: era il 1957».

- C'era questa necessità di elaborare le moto?

«Diciamo che l'elaborazione non l'ho inventata io, però c'era una

scarsa cultura del motore, molta improvvisazione e soprattutto molta ignoranza sull'apparato di alimentazione. I carburatori erano del tutto sconosciuti: i motociclisti all'epoca limavano i cilindri o montavano valvole maggiorate e cambiavano il carburatore, magari prendendo elementi per motori 4 tempi per montarli sui 2 tempi e viceversa. Per molti bastava cambiare il getto e il gioco era fatto. Ma non era così e i motori si rompevano o andavano male.

«Noi invece avevamo acquisito una buona esperienza con la Dell'Orto facendo corsi di aggiornamento e lavorando a contatto diretto con loro. Di questa conoscenza abbiamo approfittato per fare delle vere elaborazioni che funzionavano bene e miglioravano prestazioni ed affidabilità».

- Lei parla al plurale ma nello specifico di cosa si occupava? Metteva le mani sulle moto?

«Assolutamente sì, facevo i lavori di manutenzione e preparazione con uno o due ragazzi di bottega, e tanti passarono per la nostra officina. All'inizio mio padre mi disse di lasciar perdere, che era un impegno



troppo grande, che non ce l'avrei mai fatta a fare questo lavoro: "emigra in America", mi diceva. Ma io ero testardo e appassionato».

Gli anni del boom

- Quando è stato il momento in cui ha capito che ce l'avrebbe fatta, che quello era il suo lavoro?

«In quegli anni lavoravamo anche sulle auto, furono gli anni del boom delle utilitarie e poi sugli impianti di alimentazione delle moto giapponesi.

Ma la svolta decisiva fu quando si presentò in Azienda un importatore francese con un ciclomotore Yamaha che non andava granché bene, secondo lui per problemi di carburazione. Quando mi portò a vedere la moto io gli feci una proposta per una scatola di montaggio completa che avrebbe risolto i problemi: gruppo termico, impianto di alimentazione e marmitta. Lui mi disse "guarda ce ne saranno da fare 10.000". Io pensai, "però, bel colpo" e gli dissi

di stare tranquillo, di non preoccuparsi».

- Lei si preoccupò?

«Be' allora non avevamo un'officina in grado di fare questi lavori, ma mi organizzai e trovai la fonderia e chi poteva farmi alcune lavorazioni. Realizzammo il tutto e fu un successo: ne vendemmo circa 9.000. Questo fece però un po' di scalpore perché c'era già chi si occupava di questo tipo di elaborazioni, e molti erano nostri clienti perché davamo

loro i carburatori. Quello fu l'inizio vero e proprio e oggi il potenziamento degli scooter e dei maxiscoter è diventato il nostro pane».

- È cambiato molto da allora?

«È cambiata la tecnologia, le macchine, e noi. Prima ci appoggiavamo ad Aziende del territorio, oggi i pezzi più delicati li facciamo internamente e per fare questo c'è voluto del tempo».

- Certo. E immagino momenti difficili... ▶

«A me piacciono le **sfide** impossibili. Però non **penso** di prendere una scala per **arrivare** sulla luna: il mezzo deve essere **adeguato**»

«Sì, ma io sono un testone e non mi arrendo facilmente. Ci sono stati momenti davvero difficili: un importatore francese ci "piantò un chiodo" da 1 miliardo e 200 milioni di Lire. In quel momento tutti mi dissero: "Porta i libri in tribunale e non ci pensare". Impegnai anche le mutande, avevamo l'erba in giardino che era più alta del grano. Ma abbiamo stretto i denti e siamo ancora qui».

– Il segreto è stringere i denti?
«Sicuramente».

– Lei si è sempre occupato anche della parte commerciale?
«Assolutamente sì. Anticipare il mercato, sorprendere il cliente è una cosa che mi ha sempre affascinato molto».

– Qual è il suo pregio?
«Non credo di avere dei pregi però sono ambizioso e vorrei sempre primeggiare. Vedi, io non sono modesto, tutt'altro. A me piacciono le sfide impossibili. Non penso di prendere una scala per arrivare sulla luna: il mezzo deve essere adeguato, però... Sono molto paziente».

– Insomma, è un sognatore?
«Sono un giovanotto che pensa a cosa farà fra venti anni. Per me il lavoro è la parte nobile dell'uomo e la mia fortuna è stata quella di aver trovato la mia strada, fare ciò che mi piace. Io volevo fare il meccanico, mia madre mi diceva "studia!". Ma io non volevo ridurmi dietro una scrivania... anche se, come vedi, adesso mi sono ridotto a fare il burocrate. Ma oggi è necessario anche questo: bisogna avere una mente razionale e controllare tutto».



LA STORIA DELLE COMPETIZIONI

Andrea Malossi, Ugo Malossi e Fabio Canetoli: siamo nel reparto corse della Malossi Engineering dove vengono sviluppati e testati tutti i prodotti destinati alle competizioni. Allineati sulla scaffalatura (sotto) tutti gli scooter che hanno fatto la storia del Marchio



Ricerca della perfezione

– Controllare tutto significa avere tutto sotto controllo?

«Sì. Io sono un perfezionista: amo migliorare, razionalizzare, coinvolgere le persone sui problemi e confrontarmi con loro. E sono un accentratore: il lavoro d'equipe è una cosa che non è nata in Italia e non è certamente uno dei nostri pregi. Siamo tutti primedonne e vogliamo fare tutti nel nostro modo. È un nostro difetto. Io preferisco mettere

insieme le persone per costruire aggiungendo però quel qualcosa di unico che ognuno di noi è in grado di portare. E cercare di fare questo senza conflitti. Comunque controllare tutto è un po' difficile: anche i laboratori non sono come li vorrei io» (sorridente)...

– E come li vorrebbe?

«In ordine! Io amo l'Azienda, dalla prima rondella alla cosa più grande. Amo l'innovazione. Amo primeggiare. Forse è megalomania, pensala



DAI KIT AI GRUPPI TERMICI

Le prime realizzazioni della Malossi erano i kit di revisione e ottimizzazione per i carburatori delle maximoto, italiane e giapponesi. Da qui si è passati alla costruzioni di gruppi termici per ciclomotori



come vuoi, ma non è una cosa che penso con arroganza ma per merito. Voglio avere il prodotto migliore. È per questo che voglio che tutto sia in ordine, che tutto sia perfetto.

Vedi: è l'impegno che dà il sale della vita. Se una persona si impegna, faccia il lavoro che vuole. Se toglie il lavoro all'uomo, che cos'è? Il lavoro è l'equilibrio. Se uno è pazzo cosa gli fanno fare? Lo fanno lavorare, gli fanno tagliare l'erba».

– Smette mai di lavorare?

«Ieri sera mi ha moglie mi ha rimproverato perché era ora di cena ed ero in ufficio a scrivere. A volte mi sveglio e non riesco a prendere sonno perché è un lavoro da fare. Ora stiamo allestendo un museo... ad esempio... mio figlio mi lascia fare ma è un po' preoccupato».

– Perché un museo?

«Vorrei conservare la nostra storia... abbiamo un capannone di roba. Questa cosa di conservare la storia è rara, non è presente in tutti ▶



CONTINUO A LAVORARE

Ugo Malossi nel suo ufficio e nel reparto progettazione. È ancora lui ad occuparsi degli acquisti e a supervisionare gran parte del lavoro. A destra, l'interno della modernissima fabbrica. In basso nella pagina a fianco, Ugo giovanissimo su una Kawasaki



VOGLIA DI PRIMEGGIARE

La storia della Malossi è legata a doppio filo con le competizioni; sotto, Ugo Malossi con McGrath (Genova, 1995) e un TMax da competizione sul banco prova



noi. Tutti questi passaggi che ho vissuto sono patrimonio della famiglia, e vanno conservati. Quello che è stato è lavoro, è pensiero, è fatica e io voglio che rimanga».

– È importante conservare il passato. Invece quali sono i suoi progetti per il futuro?

«Io guarda... se vuoi posso andare a prendere degli appunti... C'è quello che facciamo tutti i giorni: comprare una pressa, cambiare la macchina di misura. Ordinaria amministrazione. Qualcuno mi dice: ma vai in pensione, lascia fare agli altri... Io non voglio. Tutti i giorni trovo qualcosa da fare, da cambiare, da migliorare. La verità è che siamo in competizione con il mondo e l'esperienza e la passione sono gli ingredienti base per poter lottare».

«Se una passione ce l'ha, la mette in tutto. Io la passione per i motori adesso l'ho convertita con lo stare

«Ho sbagliato tantissimo, forse sono l'uomo che ha sbagliato più di tutti al mondo. Però sono ancora qui»

alla scrivania. Mi sono dovuto trasformare perché mi sono accorto che la mia passione ora non è più il motore, che ormai conosco, ma l'Azienda».

– Be' è anche questo un motore con i suoi ingranaggi e le cose da mettere a punto...

«Certo. È un sistema. Cercare di ottimizzare tutto è il segreto: bisogna stare con le orecchie all'erta. Produrre in Italia con le massime tecnologie e personale specializzato, e motivato, è ancora possibile ma ci vuole attenzione per tutto».

Errori e prudenza

– C'è qualcosa che non rifarebbe?

«Ho fatto tanti errori nella mia vita. Sono uno che ha fatto e chi non fa, non falla. Ho sbagliato tantissimo, forse sono l'uomo che ha sbagliato più di tutti al mondo. Però sono qui».

– Cosa ha imparato dagli errori?
«Ad avere un po' di prudenza. Io sono un entusiasta, un ottimista e allora mi butto. Mi appassionano le cose. Ma un po' di prudenza ci vuole sempre».

– È coraggioso?
«Sono incosciente, non è che affronto con coraggio chissà che. Sì,



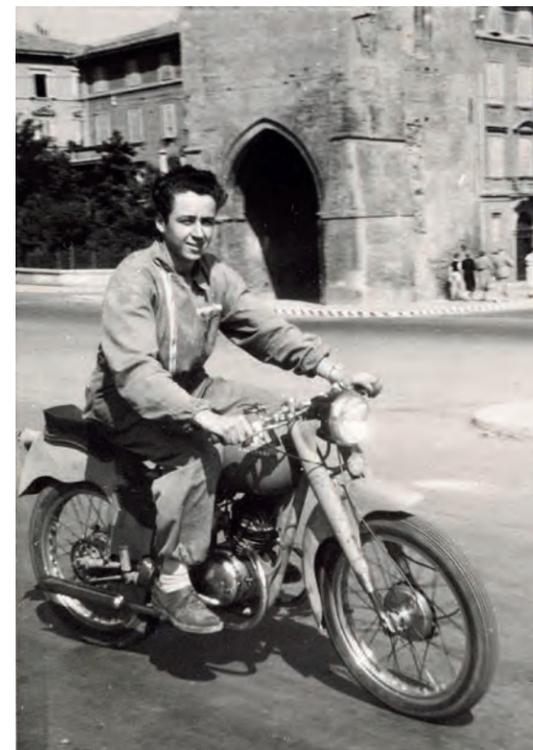
le strategie ardite, va bene, però non è che vado a prendere la gente per il petto. Però si può dire che amo il rischio».

– Malossi è legata al mondo delle competizioni. Lei ama quel mondo o no?

«Nel mio piccolo ho fatto qualche gara. Il mondo delle corse mi interessa assai, ma adesso è mio fratello che se ne occupa, anche se è solo per una questione di suddivisione di lavori. Poi io ora sto dietro le quinte...».

– Ma muove i fili...
(Ride) «Sì».

Detto questo ci allontaniamo per il pranzo. Al ritorno visitiamo lo stabilimento della Malossi Engineering,



dove vengono realizzati i componenti. I magazzini sono stipati di merce e attrezzatura. I collaboratori salutano calorosamente il "Signor Ugo". Lui chiama tutti per nome e per ognuno ha una parola. Lo seguo fra presse, torni, macchinari e robot. Si sofferma in tutte le postazioni spiegandomi il funzionamento di ogni macchinario, e il lavoro svolto. Sono sinceramente ammirato: tra me e me mi chiedo come faccia a sapere ogni cosa».

– Che effetto le fa vedere tutto questo?

«Mi fa molto piacere perché l'impegno è stato tanto, ma ne è valsa la pena. I miei figli che hanno contribuito seriamente: sono venuti qui

terminata la scuola e qui sono rimasti. E direi che questo è un grande punto di soddisfazione anche per loro perché hanno concorso alla realizzazione di tutto questo».

– Lei parlava prima di creare... È incredibile che sia riuscito a fare tutto questo partendo praticamente dal nulla...

«Il 25 aprile 1945 eravamo fra le macerie a raccattare quello che si poteva, qualche chiavi e un attrezzo che tra poco ti farò vedere».

Dopo qualche minuto me lo mostra: si tratta di un trapano a manovella. È appoggiato su un bancale, pronto a prendere posto nel museo che qui sta nascendo, e che non vedo l'ora di visitare. ■