

MV Agusta Tre Cilindri

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
in collaborazione con
Gruppo Lavoratori Seniores d'Azienda Agusta - MV Fondazione Museo Agusta



MONOGRAFIA AISA 89

Monographie de l'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (AISA)

<https://www.aisastoryauto.it/monografie/>

Traduction française par outils numériques
Patrice Moreaux (patrice.moreaux@ouvaton.org)
Août 2026

Autorisation de diffusion par l'AISA : août 2026

La diffusion de ce document doit porter mention de son origine italienne.

Ce document est disponible en version originale italienne :

- version complète avec photos :

<https://www.aisastoryauto.it/monografie/monografia-89/>

- version texte uniquement :

<https://www.aisastoryauto.it/wp-content/uploads/2016/11/aisa89web.pdf>

MV Agusta trois cylindres

AISA - Associazione italiana per l'histoire de l'automobile

en collaboration avec

Groupe des travailleurs seniors d'Agusta Company - Fondation du musée MV Agusta



MV Agusta trois cylindres

AISA - Associazione italiana per l'histoire de l'automobile

en collaboration avec

Groupe des travailleurs seniors d'Agusta Company - Fondazione du musée MV Agusta

Cascina Costa à Samarate (Varese), 22 mai 2010

-
- 2 Un MV innovant
Sandro Colombo
- 3 Trois cylindres : l'icône MV
Enrico Sironi
- 6 Aux sources de l'idée et du projet *Stefano Milani*
avec *Eugenio Borsani, Enrico Sironi*
- 8 Les courses des Tre Cilindri racontées par ceux qui y étaient
Rosolino Andena, Gianfranco Bonera, Arturo Magni,
Ruggero Mazza et Gilberto Milani
- 9 Histoire et technique
Auguste Farneti
avec *Eugenio Borsani, Ruggero Mazza, Enrico Sironi, Angelo Varalli*
- 13 Tableaux récapitulatifs historiques et techniques :
• Conception et victoires des moteurs de course 1946-1973
• Conception de moteurs commerciaux et dérivés 1945-1968
• Prototypes et production de cyclomoteurs, scooters, motos,
camions, trois-roues 1945-1977
Édité par Enrico Sironi
- 16 Domenico Agusta : un souvenir
Armando Boscolo
- 18 Motos, avions et hélicoptères vivent au musée Agusta
Angelo Ruffini
-

MONOGRAPHIE AAISA 8 9



Un MV innovant

Sandro Colombo

MAlors que le quatre cylindres MV a dénoncé depuis sa création sa parenté étroite avec le quatre cylindres Gilera, avec la disparition rapide des différences initiales (voir transmission par arbre) qui avaient tenté de lui donner une nouvelle identité, le trois cylindres de 1965 représente sans aucun doute un véhicule innovant pour la scène moto italienne avec un moteur qui intègre la distribution à quatre soupapes remise à la mode par l'industrie japonaise après une longue période d'oubli (les premiers moteurs de course à distribution à quatre soupapes, ceux de l'Indian, remontent à 1911).

La caractéristique principale des nouveaux moteurs MV à quatre soupapes est d'avoir des angles très étroits entre les soupapes (44° angle inclus sur les premières versions) par rapport aux plus de 90-100° qui caractérisaient les moteurs de course à deux soupapes des années 1950, favorisant des chambres de combustion compactes (qui améliorent le rendement thermique) sans compromettre la zone de passage d'admission et donc le rendement.

Bien sûr, il faut reconnaître que cette solution, au moment de son adoption par MV, était déjà introduite depuis un certain temps sur les quatre temps de Honda et il n'est pas exclu que les résultats obtenus par les Japonais aient influencé les choix de Cascina Costa.

Lors du développement des moteurs trois cylindres de 350 et 500 cm³, différents rapports course/alésage ont été testés, passant de la valeur initiale de 1,04 (54/52) à 0,84 (47,2/56), avec une augmentation significative de la puissance due à une nouvelle augmentation du régime moteur. Après l'extension de la configuration trois cylindres à la cylindrée de 500 cm³, les avancées des concurrents japonais, et notamment des moteurs multicylindres deux temps, ont conduit MV à proposer les caractéristiques de base du trois cylindres sur les moteurs quatre cylindres, en versions 350 et 500 cm³, avec de bons résultats permis par la nouvelle division de la cylindrée.

Trois cylindres : l'icône MV

Enrico Sironi

HC'est un plaisir de commencer cet exposé en vous présentant mes collègues. Nous sommes accompagnés d'Ivano Dalla Rosa, avec qui, avec d'autres collègues et sous la direction de Mario Rossi, nous avons participé à la conception et au développement du MV Tre Cilindri. Le département compétition est représenté par Arturo Magni (ingénieur puis responsable du département compétition de 1950 à 1976), Ruggero Mazza (responsable du développement moteur de 1958 à 1976), ses ingénieurs moteurs Rosolino Andena, Fiorenzo Fanali, Angelo Varalli (ce dernier, doyen du département compétition de sa création de 1949 à 1960), et le monteur de châssis Lucio Castelli.

Étaient présents les pilotes Gianfranco Bonera, vice-champion du monde 1974 sur 500 4 cylindres, et Gilberto Milani, qui, fort de vingt ans de carrière sur différentes marques et cylindrées, fut pilote officiel MV lors des saisons 1957 et 1958, devenant champion d'Italie en 500. Il devint ensuite directeur sportif de Cagiva.

Carlo Ferrario représente l'équipe d'essai des motos de production : il s'est distingué brillamment en tant que pilote dans les courses de vitesse et de motocross sur les motos MV.

La main-d'œuvre qualifiée était également représentée, notamment Eugenio Borsani (chef du département Machines), le maître ferblantier Primo Felotti et l'ingénieur système Eraldo Luisetti. Ils étaient principalement impliqués dans la production aéronautique et, si nécessaire, collaboraient avec le département Courses.

MV Agusta : un résumé

L'histoire de MV Agusta est relativement simple si l'on se réfère à la production commerciale : environ 260 000 unités produites (cyclomoteurs, motos, tricycles, camions et scooters) en 33 ans d'activité industrielle. Ce chiffre est indicatif, car les documents de production de 1946 à 1958 sont manquants. Quant à son palmarès en compétition, il compte plus de 3 000 victoires.

Agusta a remporté des victoires dans toutes les catégories et sur tous les circuits et dirt-tracks (courses de régularité) du monde. Il est plus difficile d'expliquer les raisons de certaines décisions commerciales ou techniques, compte tenu du peu de documents circulant au sein de l'entreprise. Les directives régissant les activités commerciales et de compétition étaient directement dictées par Domenico Agusta à ses collaborateurs de confiance, qui lui rendaient compte directement.

Le témoignage de notre responsable technique, Mario Rossi, est significatif : « Ses 'indications' étaient indéniables, même si techniquement il y avait une bonne raison de le faire. » Le bon sens et l'évidence des faits ont alors permis de ramener les problèmes à une solution logique et partagée.

Ce type de gestion de la « relation directe », peu documenté, a toujours alimenté et alimente encore l'épanouissement d'histoires souvent enrichies par l'imagination de ceux qui les racontent.

Chacun a sa propre « version des faits », y compris la presse. Comparées aux autres, ces versions ne parviennent parfois même pas à cerner le problème.

Cette conférence se déroule dans le cadre du 65e anniversaire de la fondation de Meccanica Verghera (1945-2010) : un anniversaire célébré le 11 juillet par le Moto Club MV Internazionale de Cascina Costa avec le traditionnel « Revival », qui cette année a été dédié, en particulier, au 60e anniversaire de la création du Département Courses.

Pour l'occasion, notre équipe de cadres d'Agusta MV a créé quatre cartes postales, avec des oblitérations spéciales de la Poste italienne, représentant les silhouettes du moteur 125 à double arbre à cames et du moteur 500 à quatre cylindres à transmission par arbre. Il s'agit des moteurs utilisés pour la première fois en Championnat du monde en juillet 1950, préparés par le premier groupe de mécaniciens du département compétition.

Le département Course a été créé en 1950, bien que la participation officielle de la société aux courses ait commencé en 1949 avec les premières courses internationales auxquelles ont participé les MV 125 à deux temps.

Tout en rendant hommage à l'industrie des courses et à ses pilotes, il est important de rappeler que le succès a toujours été le fruit de l'engagement et du sacrifice de nombreux collaborateurs, chacun faisant sa part et, pour beaucoup, dans l'anonymat le plus total.

Enrico Sironi est conservateur du Musée Agusta – Section Meccanica Verghera Agusta à Cascina Costa di Samarate. Engagé comme dessinateur au bureau technique de Meccanica Verghera Agusta en 1952, il a été dessinateur-concepteur en recherche et développement de 1962 à 1970, puis, jusqu'en 1977, en conception et développement de moteurs de compétition. Chez Agusta jusqu'en 1992, il a supervisé la conception et le développement des transmissions des hélicoptères A129 et EH101.

On me demande souvent comment MV a réussi à atteindre ces niveaux.

L'introduction de la technologie aéronautique avec de nouveaux matériaux et des technologies avancées nous a permis de résoudre des problèmes que nous ne pouvions gérer qu'avec l'expérience, avec une expérimentation approfondie en très peu de temps, grâce également à la contribution de travailleurs hautement qualifiés.

La moto emblématique du MV

La 350/500 trois cylindres est la moto phare de MV. Elle est née d'une des nombreuses idées de Domenico Agusta. Bien qu'il ne fût pas ingénieur, il a esquissé ses idées sur une feuille de papier au crayon rouge, et c'est là qu'est né le projet.

L'idée fut ensuite peaufinée par le directeur du Bureau technique, Mario Rossi, et ses collaborateurs. Le Bureau technique comptait en moyenne cinq personnes et n'en comptait que huit ou neuf à la fin des années 1950 et au début des années 1960.

Nous étions tous très éclectiques, la plupart issus d'écoles techniques. Comme il n'y avait pas de rôles spécifiques, sous la direction du chef de bureau, nous passions de la simple conception d'une pièce au développement de composants beaucoup plus complexes. Si je me souviens bien, seuls trois ingénieurs travaillaient au bureau technique de MV : Pietro Remor (qui venait de Gilera) de 1949 à 1953 pour concevoir la moto 500 à quatre cylindres et transmission par arbre ; Gioachino Colombo (qui, en réalité, n'avait pas de diplôme d'ingénieur) de 1959 à 1965 pour superviser la production d'un pick-up diesel bicylindre à quatre temps (une idée brillante de Domenico Agusta) ; et, enfin, Giuseppe Bocchi de 1973 à 1977 (date à laquelle la fin de la production de MV avait été décidée). En tant que responsable de la conception, il était responsable de l'amélioration des moteurs de course existants et, sur le plan commercial, du développement des modèles finaux de la série de production 1975-1977.

Origine des trois cylindres

Fin 1963, de retour d'une réunion de direction, notre chef de bureau nous a dit : « Nous devons concevoir un nouveau moteur de course, un trois cylindres. Ce doit être un moteur très simple : le vilebrequin doit être configuré comme un quatre cylindres ; les trois culasses doivent être séparées ; le renvoi des soupapes doit être équipé de ressorts à pointeau, sinon il ne fonctionnera pas. » La surprise fut immédiate. Et l'allumage ? Il devait être comme celui du bicylindre 250, c'est-à-dire avec des points de contact plaqués platine. Un embrayage à sec. Une boîte de vitesses amovible. C'est ainsi qu'est né le projet de moteur trois cylindres. Il s'agissait essentiellement d'un mélange de solutions techniques éprouvées avec pour seule innovation l'embrayage externe.

Nous nous sommes immédiatement mis au travail sur ces indications et, fin janvier 1964, les dessins des culasses étaient prêts, et fin février ceux des carters.

Récemment, j'ai eu la chance de récupérer une copie des dessins qui sont allés au département de modélisation avec la signature d'approbation de Domenico Agusta (au crayon) en bas.

Mario Rossi, anticipant le point faible du nouveau moteur (la distribution à trois culasses), demanda au designer Ivano Dalla Rosa de développer une culasse monobloc à quatre soupapes avec ressorts hélicoïdaux. En août 1964, dès les premiers essais au banc du moteur avec la nouvelle culasse terminés, la moto fut assemblée et emmenée à Venise pour être présentée à Domenico Agusta, en vacances. Elle fut ensuite testée dans les rues du Lido de Venise.

Le moteur trois cylindres est né en tant que 350 cc (la cylindrée réelle était de 344 cc, étant donné que les mesures alésage/course étaient de 52x54 mm) et a fait ses débuts victorieux le 24 avril 1965 au GP d'Allemagne avec Giacomo Agostini.

Le moteur fut ensuite agrandi (1966) à 371 cm³ (54x54) et s'imposa dès ses débuts sur le circuit de Modène, le 20 mars 1966, avec Alberto Pagani.

La version 350 développait environ 70 ch à 13 000 tr/min, tandis que la 500, à la fin de son développement en 1972, atteignait environ 85 ch à 12 000 tr/min. La 350 remporta quatre titres mondiaux des constructeurs (le premier en 1968) et 68 victoires, dont 39 Grands Prix : la dernière victoire eut lieu à Modène en 1972 ; la dernière course fut le Grand Prix d'Allemagne, le 13 mai 1973.

La 500 a remporté 6 titres mondiaux constructeurs (le premier en 1967) et 147 victoires, dont 62 en Grand Prix : la dernière victoire en Autriche le 3 septembre 1973 ; la dernière course à Misano en octobre 1973.

Le développement de la version 500

Avec le moteur de 500 cm³, nous avons commencé en 1966 avec les dimensions 54x54 (cylindrée de 371 cm³), puis 57,4x54 (près de 420 cm³), puis 62x54 (488,9 cm³). En 1967, un 66x48,6 cm³ a été créé, pour arriver à l'évolution finale en 1972 avec le 62,7x54 pour une cylindrée de 499,9 cm³. La première version de la culasse était dotée de ressorts à aiguilles et de soupapes d'admission et d'échappement inclinées respectivement à 43° et 48° (avec une inclinaison supérieure à 90°, les têtes de piston ressemblaient au sommet d'une montagne).

En 1965, sur la première version à 4 soupapes par cylindre avec culasse monobloc, les soupapes présentaient une inclinaison plus étroite, respectivement de 34° et 39°. En 1970, nous avons révisé la conception en réduisant encore l'angle (28° pour l'admission et l'échappement). On pensait qu'avec un angle plus réduit, le moteur atteindrait 90 ch grâce à des chambres de combustion plus propres et à un taux de compression plus élevé. La culasse à 4 soupapes était initialement dotée de sièges à orifices. En 1966, des dômes en bronze ont été ajoutés pour réduire l'angle.

la distance entre les vannes et faciliter les réparations en cas de pannes.

Le bloc moteur est resté inchangé : un monobloc en magnésium avec le carter de pompe de lubrification usiné directement. La rangée de cylindres, initialement à cylindres séparés, est ensuite devenue un bloc unique avec chemises en fonte. La boîte de vitesses amovible comptait sept rapports, réduits ultérieurement à six par la réglementation. L'allumage à rupteurs platinés était monté à l'extérieur de la colonne de distribution.

Au niveau de la transmission, de la distribution et de la boîte de vitesses, des améliorations ont été constatées.

l'exécution des engrenages au fil du temps pour optimiser leurs performances et leur durabilité.

L'architecture générale et le châssis de la moto, restés pratiquement inchangés depuis sa création, ont été conçus par Mario Rossi. Lui et Mario Montoli, responsable du bureau technique jusqu'en 1954 (année de son retour dans le secteur aéronautique), étaient tous deux autodidactes.

Diplômés d'écoles professionnelles, ils avaient développé et perfectionné leurs connaissances techniques en suivant des cours par correspondance et en étudiant en privé la mécanique et les mathématiques.

Aux sources de l'idée et du projet

Stefano Milani

avec Eugenio Borsani, Enrico Sironi

Stefano Milani

J'aimerais ouvrir une petite parenthèse pour obtenir confirmation de la part des personnes présentes. Il est bien connu que Domenico Agusta gardait secrètes ses sources d'inspiration. Il n'était pas technicien, mais il savait exploiter les techniciens déjà disponibles sur le marché, certains travaillant même simultanément avec d'autres entreprises. D'autres, en revanche, étaient des consultants recrutés au cas par cas. Si l'on remonte aux origines, le projet « Vespa » a certainement été racheté en 1943 par Miller, une petite entreprise milanaise dirigée par Ernesto Balsamo et ses fils, deux brillants hommes capables de tout faire.

Miller avait construit une moto légère avec un moteur à deux temps de 98 cm³, qui était au catalogue de 1933 à 1940, date à laquelle, pour des raisons de guerre, elle dut cesser sa production et se convertir à la fabrication mécanique traditionnelle.

En 1943, Agusta, qui travaillait alors pour l'industrie de guerre, a facilement acheté le projet, pensant qu'il pourrait être développé à la fin de la guerre, lorsque des moyens de transport à bas prix seraient nécessaires à la reconstruction.

Si l'on superpose les premières photos de la MV « Vespa » à celles de la moto légère de Balsamo, on remarque immédiatement qu'elles sont absolument identiques, avec un cadre rigide et quelques différences au niveau de la fourche.

À l'époque, tous les châssis étaient fabriqués par des entreprises spécialisées, comme FIT Quadrio à Milan. Le châssis du prototype MV « Vespa » était également fabriqué par cette entreprise. Le moteur était un Sachs allemand très fiable, qui avait également connu un succès commercial considérable en Italie.

Enrico Sironi

Je peux dire que Luigi Canziani était le concepteur qui, début 1943, a « achevé » le premier moteur deux temps et deux vitesses de 98 cm³ ; j'ignore d'où lui est venue l'idée. Ensuite, il y a un fait historique : le 8 septembre 1943, l'entreprise était occupée et Domenico Agusta a donné l'ordre de cacher toute la documentation et le matériel disponibles (dessins, modèles et pièces préfabriquées). Je le répète, j'ignore d'où lui est venue l'idée : personne n'invente rien, mais quelqu'un transforme l'existant pour le meilleur.

Eugenio Borsani

L'idée de construire des motos à Agusta est venue d'un

Allemand en 1940. Pendant la guerre, l'entreprise construisait tout, mais nous étions contrôlés par les Allemands : le maréchal allemand qui nous supervisait prenait un scooter Garelli qui nous servait à démarrer les moteurs d'avion et se faisait construire un scooter.

Domenico Agusta s'empara de l'idée et décida de fabriquer des motos. À partir du moteur Garelli, Luigi Canziani développa les premiers moteurs rudimentaires de 98 cm³. C'est ainsi que MV Agusta prit son envol. Quant à la conception du moteur à double arbre à cames, un seul ingénieur était capable de le faire : Mario Speluzzi.

Stefano Milani

Peut-être. Le moteur de route 250 à soupapes en tête, avec poussoirs et culbuteurs, de 1946, est lui aussi un modèle tombé du ciel, mais il est fort probable, d'un point de vue purement stylistique, qu'il ait été conçu par Alfredo Bianchi, qui a terminé sa carrière chez Aermacchi, mais qui avait été designer chez Gilera à l'époque des « Rondine ».

Immédiatement après-guerre, il a conçu la Parilla et est devenu plus tard propriétaire de l'Astoria. Il a également travaillé comme designer indépendant.

Mario Speluzzi (co-auteur du manuel fondamental « Machine Design ») était professeur de construction de machines à l'Université polytechnique de Milan.

En parlant du moteur 125 à double arbre à cames, un grand designer comme Speluzzi n'aurait jamais osé copier un moteur conçu par l'ingénieur Giuseppe Benelli dans les années 1930. Speluzzi est connu pour des conceptions originales telles que le bicylindre à deux temps Isothermos.

Eugenio Borsani

Le professeur Speluzzi n'a jamais signé un seul projet en tant que professeur d'université. Mais je peux vous assurer, ayant vécu à Agusta durant ces années, que toutes les idées de Domenico Agusta venaient de Speluzzi. Personne ne l'avait probablement jamais dit.

Enrico Sironi

Je reviens au sujet de la boîte à deux vitesses de 98 cm³ et je tiens à préciser que j'ai obtenu l'information directement de Luigi Canziani (c'était mon voisin et il m'a appris le dessin technique). J'ai également eu la chance de trouver une photo prise à Verghera qui montre la

Premier assemblage de cette moto. Carluccio Aspesi, premier mécanicien à avoir conçu la moto de course 125 à double arbre à cames, apparaît sur la moto.

La moto avait un empattement très long, similaire à celui de la Miller. Il y a quelques années, j'ai eu l'occasion de discuter avec un ancien employé qui jouissait de la confiance de Mario Agusta. Il m'a confié qu'après l'avoir vue et essayée, il lui avait suggéré de réduire au moins l'empattement.

Ce témoignage est très important compte tenu de l'absence d'autres documents justificatifs. À cette époque, une certaine atmosphère de secret avait peut-être été délibérément instaurée au sein du Bureau technique autour des projets en cours, afin que très peu de personnes sachent ce qui se tramait.

Quelques mots sur le moteur diesel bicylindre de 1 100 cm³

cc, destiné à un fourgon industriel. 2 000 exemplaires furent construits dans diverses configurations. Ce véhicule imposait aux conducteurs le port d'un casque, en raison du bruit généré par son moteur, installé à l'intérieur de la cabine, malgré le capot isolant. L'intervention de Gioachino Colombo (qui, à son arrivée chez Agusta, trouva le projet déjà terminé) consista à revoir la forme de la culasse afin de réduire le bruit. Le véhicule n'en était pas moins très robuste et performant.

Il est à noter que la camionnette a été entièrement construite à l'intérieur.

Tant que Domenico Agusta était en vie (il est décédé subitement en février 1971), tout était construit dans l'entreprise, y compris la ferronnerie, les réservoirs, les moyeux et les pièces moulées.

Les courses de trois cylindres

raconté par ceux qui étaient là

Rosolino Andena, Gianfranco Bonera, Arturo Magni, Ruggero Mazza et Gilberto Milani

Gianfranco Bonera

Je n'ai participé qu'à une seule course en 1974 avec les Tre Cilindri équipées de freins à disque. C'était une course préparatoire aux 200 miles d'Imola.

On pouvait la pousser pour la démarrer, mais il fallait être très prudent, car elle était un peu difficile à démarrer. Mais j'ai tout de suite eu l'impression que c'était une moto exceptionnellement facile à piloter. J'ai compris pourquoi Agostini avait remporté autant de championnats du monde avec cette moto.

Côté châssis, elle se comportait comme une 125, mais possédait toute la puissance d'une 500. Je l'ai prouvé en pilotant la 500 4 cylindres : elle était plus puissante, mais c'était une moto qu'il fallait dominer avec force. On ne pouvait certainement pas la piloter du bout des doigts. Le trois cylindres était très fiable grâce à son excellente conception, mais il a quelque peu ruiné MV dans le monde de la course, car il les a contraints à se reposer sur leurs lauriers, parvenant à courir pendant de nombreuses années avec la même moto sans rien concevoir de nouveau. Lorsqu'ils l'ont développé, il était trop tard.

J'ai de nouveau couru les Tre Cilindri il y a dix ans, en participant à quelques épreuves d'un championnat moto historique : j'ai gagné deux années de suite à Daytona et une fois à Zeltweg, Donington et Mugello. J'ai rejoint MV en 1974 pour remplacer Giacomo Agostini, qui partait chez Yamaha. Ce fut une étape importante pour moi et une expérience fantastique. Mon coéquipier était Phil Read.

Je me suis immédiatement senti à l'aise avec la moto, même si je n'avais pas beaucoup d'expérience en tant que pilote (je ne courais que depuis deux ans) et j'ai reçu beaucoup d'aide du département course, habitué à travailler avec des champions de haut niveau.

Tout était donc plus simple pour moi. Mazza, par exemple, m'a dit : « Pour tirer le meilleur parti d'un moteur, le pilote doit passer au banc d'essai. »

Et c'est vrai : sur le banc d'essai, on apprend à bien comprendre les caractéristiques de puissance. De plus, j'étais appelé à effectuer des essais presque tous les jours, accumulant des kilomètres sur la ligne droite près de Malpensa. Cette expérience s'est avérée précieuse pour résoudre les problèmes de réglage à l'aide d'équipements aéronautiques.

Gilberto Milani

Mon témoignage : J'ai couru le Giro d'Italie avec une MV et j'ai terminé deuxième.

À mon arrivée, Domenico Agusta m'a dit : « Qui t'a autorisé à participer à cette course ? Je ne te donnerai plus un centime ! »

Au lieu de cela, il m'a remis le prix, un très beau prix. J'ai couru avec l'Astoria : la moto avait été fabriquée par Alfredo Bianchi avec Barbeta (ex-Parilla). Je ne me souviens pas que Bianchi ait fait quoi que ce soit pour Agusta.

Arturo Magni

À Barcelone en 1952, notre pilote Leslie Graham, au volant d'un quatre cylindres, perdit l'allumage d'un cylindre dès les premiers tours, dans la ligne droite des stands. Mais en bon pilote de la RAF, il décida de poursuivre la course sur trois cylindres pendant les 180 km restants, réalisant les meilleurs temps des autres concurrents.

En lisant mon rapport d'après-course, Domenico Agusta était peut-être convaincu de la possibilité de construire un moteur trois cylindres compétitif.

Roger Mazza

Lorsqu'ils ont présenté le trois cylindres, un moteur non conventionnel, ma réaction a été positive car c'était un moteur simple, comme cela a été amplement démontré plus tard.

Rosolino Andena

Quand je regarde les images des stands de course d'aujourd'hui avec le personnel 15/20, je me souviens des années où je suivais les courses dans toute l'Europe.

À l'époque, en tant que mécanicien, j'étais le seul à entretenir les motos pendant les courses et je devais me contenter de ma boîte à outils, en recourant peut-être à une aide expéditive et de fortune pour certaines réparations.

On me demandait souvent de faire d'interminables voyages, allant directement de la Hollande à la Belgique, puis à l'Allemagne de l'Est et à la Tchécoslovaquie.

La veille de la course, Magni et Agostini sont également arrivés sur la piste. Mais malgré la tristesse (j'avais une femme et quatre enfants à la maison), je n'ai jamais hésité. Et les victoires d'Agostini, le drapeau italien et l'hymne national m'ont fait oublier tout ce malaise.

Histoire et technique

Auguste Farneti

avec Eugenio Borsani, Ruggero Mazza, Enrico Sironi, Angelo Varalli

PTout d'abord, je me dois de remercier ceux qui sont venus témoigner. Sans eux, les courses n'auraient pas été gagnées et les succès commerciaux de MV Agusta n'auraient pas eu lieu. J'ai eu la chance de rencontrer plusieurs d'entre eux lors de reconstitutions historiques de motos depuis 1980. Grâce à eux, le public a pu admirer ces motos, qu'il ne voyait auparavant que sur des photos de journaux, car à l'époque, dans les paddocks comme dans les garages, elles étaient soigneusement dissimulées avant et après la course.

Le public avait le nom MV dans les oreilles, il connaissait ses victoires et les noms de certains de ses représentants (le comte Domenico Agusta, Mazza, Magni, Castelli et quelques autres), mais il n'avait jamais vu ces motos de près.

Magni me suggère de me souvenir du mécanicien Vittorio Carrano, récemment décédé. Je le fais avec plaisir, l'ayant connu personnellement comme un fidèle supporter de la marque Cascina Costa.

Quelques détails des Trois Cylindres

Le vilebrequin Sironi avait déjà précisé que sa conception devait reprendre ce qui avait déjà été réalisé avec succès sur le 4 cylindres (1952-1965). Cependant, il m'est venu à l'esprit que d'autres constructeurs ayant testé des moteurs 3 cylindres (par exemple, Moto Guzzi, qui avait créé en 1939 un 3 cylindres suralimenté à double arbre à cames) avaient expérimenté un vilebrequin 4 cylindres avec un vilebrequin en moins : deux pistons droits et un en bas.

Il a été précisé ici que les vilebrequins étaient à 120°. Or, ces tests avaient également été effectués. À tel point que, se référant aux dires de Magni (à propos du pilote qui courait avec un 4 cylindres ne tournant qu'à 3 tr/min) ou à l'épisode quelque peu mystérieux de Tarquinio Provini avec la Benelli qui avait effectué les essais du TT avec un cylindre en moins, on a affirmé qu'un 4 cylindres dont un était hors service tournait plus vite. Que cela soit vrai ou non, je vous laisse en juger.

Augusto Farneti, membre de l'AISA, est un expert reconnu de l'histoire, de la technologie et de la culture motocycliste. Auteur de nombreuses monographies sur le monde de la moto, collectionneur et président du club sportif « Il Velocifero » de Rimini, il est également membre de la commission technique moto de l'ASI. Il est également créateur et organisateur d'événements culturels et sportifs.

Les têtes. Le comte Agusta disait : « Les culasses doivent être équipées de ressorts à aiguilles, sinon rien ne se passera », et « Le moteur ne doit avoir que deux soupapes. » Cette idée était répandue. L'ingénieur Taglioni lui-même pensait que deux soupapes pouvaient produire les mêmes résultats que quatre. Cependant, cette affirmation a toujours été réfutée. De même, de nombreuses théories ont été réfutées selon lesquelles la chambre de combustion, au lieu d'être hémisphérique, serait dotée de soupapes presque entièrement parallèles, ce qui la rendrait plus performante qu'une chambre à soupapes écartées. C'est totalement faux, car Gilera et MV l'ont prouvé.

À ce propos, Sironi déclarait : « Nous avons des pistons pointus comme des montagnes. » Très significatif. C'était aussi typique de Gilera. L'ingénieur Remor l'avait fait en premier. Gilera s'est avérée supérieure à Moto Guzzi, qui avait adopté des soupapes beaucoup plus droites. Mais je me demande : pourquoi avoir installé des soupapes d'admission et d'échappement avec des inclinaisons différentes sur le trois cylindres, pour finalement obtenir une disposition symétrique ?

Y avait-il d'autres raisons que pratiques : positionnement du moteur dans le châssis, facilité de montage et de démontage des composants ?

Modifications du projet. Lorsque Rossi modifia de sa propre initiative le projet de trois cylindres présenté par le comte Agusta, qui le poussa à accepter ces changements ? Était-ce simplement le résultat, ou l'intelligence du comte qui le persuada de ne pas remettre en question des solutions qui se révélèrent supérieures à celles qu'il avait proposées ? **Chez MV, ils avaient tout.** On a déjà dit que chez MV, « tout était fait en interne ». Mais je crois qu'aucune autre usine de motos au monde n'était capable de tirer parti de la technologie et des matériaux utilisés dans ses usines aéronautiques. À ma connaissance, en 1940, Agusta Costruzioni Aeronautiche possédait quatre usines, dont une à Tirana, en Albanie, dotée d'équipements de pointe (j'ignore ce qu'il advint de ces usines après la guerre, car en 1943, anticipant le désastre, toutes les usines aéronautiques avaient commencé à convertir leur production à la production de motos).

Quoi qu'il en soit, chez MV, comme l'a dit Mazza, ils avaient tout : matériaux, machines et conseils. Comme nulle part ailleurs.

Production commerciale. Peut-être qu'aucune autre usine n'a eu un porte-étendard comme le comte Domenico

Agusta a continué sur sa lancée. Il faut dire que, comme beaucoup d'autres après le 25 juillet 1943, il s'était tourné vers la moto pour orienter la politique de production d'après-guerre, lançant sur le marché un produit extrêmement économique comme la 98 cm³, ou « Vespa » comme vous préférez l'appeler, rebaptisée plus tard 125. MV Agusta a ensuite négligé, du moins d'après ce que l'on pouvait voir de l'extérieur, la production en série et a continué sans se décourager à développer des motos de course jusqu'au 3 cylindres puis au 4 cylindres de dernière génération.

La production commerciale de MV ne ressemblait en rien à son homologue de course : on aurait presque cru qu'elle était confiée à d'autres pour sa construction. Ce qui est faux, comme on l'a dit. Cependant, cela signifie que le comte Domenico Agusta ne croyait pas pleinement à la production commerciale, qui lui aurait rapporté de l'argent à dépenser à sa guise.

Je crois que les plus grands succès sportifs ont eu lieu lorsque la production commerciale était vraiment mauvaise. D'ailleurs, je suis surpris d'entendre les chiffres de production : personne ne s'attendait à de tels volumes.

Les pistons. Personne, disions-nous, n'avait accès à des matériaux comme le MV. Pourquoi alors les pistons ont-ils été fabriqués à partir d'un moulage Borgo qui, après avoir été usiné chez Agusta, a été fini chez Borgo ?

Le changement. On a dit qu'il s'agissait d'un moteur à prise constante. Les vitesses étaient coupées du mieux qu'on pouvait. Mais pourquoi 6 ou 7 vitesses ? Cela signifie-t-il que ce moteur ne tirait fort qu'en haut régime et manquait de couple en bas régime ? De nombreux conducteurs ont également déclaré qu'avoir autant de vitesses à passer pouvait être une source de désagréments, une perte de temps.

Les références. Quelles étaient les références de MV Agusta ? Initialement, Gilera, à ses débuts avec les grosses cylindrées de course. Car, avant cela, la 125 à double arbre à cames était une copie de la Benelli. L'hypothèse de Milani est également très plausible. Peut-être Giuseppe Benelli avait-il besoin d'argent et a-t-il vendu ses projets lorsqu'ils ne l'intéressaient plus, s'étant tourné vers les moteurs deux temps ou les voitures compactes. Ce raisonnement pourrait également être corroboré par le fait que Giuseppe Benelli a vendu des brevets à Ceccato à cette époque pour le simple arbre à cames : il y a des preuves.

Je me demande si, pour les motos de grosse cylindrée, Gilera mis à part, on a fait référence à Benelli dans les dernières années. Benelli, comme chacun sait, avait copié sans vergogne Honda de Prampolini à cette époque et avait même créé des motos à quatre cylindres qui avaient même réussi, ne serait-ce qu'une fois (sur le circuit de Pesaro), à battre les MV. Par exemple, on a découvert que les Benelli pré-Prampolini (du type « Pasolini », pour ainsi dire) avaient abandonné l'allumage par distributeur, car cela posait des problèmes.

ils avaient en effet adopté un allumage simple monté sur l'arbre à cames en reprenant un distributeur de la Moto Guzzi 8 cyl. (ils n'en utilisaient qu'un puisque la leur était une 4 cyl.), mais les points ne fonctionnaient pas bien à cause des vibrations.

En raison d'un défaut de conception (dû également à la jeunesse et à l'inexpérience de l'ingénieur Savelli), le moteur n'avait pas prévu de connexion pour un éventuel aimant : ils ont donc dû adopter une solution de fortune en montant un engrenage conique pour entraîner un aimant placé devant le moteur.

Pourquoi MV, qui a toujours tout anticipé, a-t-il placé la magnéto à l'avant ? Était-ce une suggestion de Benelli, ou y avait-il des considérations de taille ou autres ?

Le cadre. On a beaucoup parlé de la conception du moteur (je comprends que le grand mérite revient à Mario Rossi, Sironi, Trinitas, Della Rosa et aux autres designers) et du châssis.

Dans toutes les autres entreprises, à ma connaissance, le cadre était fabriqué par le constructeur dans l'atelier, autour du moteur. Une fois terminé, approuvé et testé, il était envoyé au bureau technique où il était conçu, avec toutes les références, même l'angle d'un demi-degré de chaque tube, ce qui n'aurait eu aucun sens s'il avait été conçu sur un bureau (un angle d'un demi-degré de colonne de direction ne change rien). La raison était que le concepteur avait pris les données exactes directement à partir de ce qu'il avait trouvé de déjà fabriqué et testé.

Eugenio Borsani

Je suis le doyen de MV Agusta, ayant débuté en 1940, et je peux dire ceci : Domenico Agusta n'a jamais copié. Peut-être que d'autres l'ont copié. Il embauchait des gens, les payait, mais il n'a jamais copié. J'étais au Japon en 1978 pour Agusta : dans une filiale Honda, j'ai trouvé, on ne sait pourquoi, un moteur quatre cylindres MV démonté. Enrico Sironi : je vais tenter quelques réponses sans prétendre satisfaire entièrement la curiosité de Farneti.

Inclinaison de la valve. La différence de 5° entre l'admission et l'échappement était liée à la disposition optimale des deux conduits. Sur le moteur trois cylindres, nous avons cherché à réduire au maximum l'angle des soupapes sans avoir à refaire entièrement la culasse. Si nous avions conçu une nouvelle culasse avec un angle de soupapes très réduit, nous n'aurions probablement pas abandonné le trois cylindres au profit du quatre cylindres. **Chez MV, tout était fait en interne.** On a peut-être oublié que nous disposions également d'une fonderie interne, ce qui offrait le grand avantage de pouvoir concevoir et fabriquer sans difficulté toutes les demandes de Domenico Agusta, et d'introduire de nouvelles solutions au fur et à mesure de leur apparition. Commander de petites quantités à l'extérieur de l'entreprise aurait été coûteux et compliqué.

Production commerciale. Dans les années 1950, la production de motos a rendu l'entreprise financièrement saine, permettant à la famille Agusta de payer l'une des premières tranches de l'acquisition de la licence Bell Helicopter.

En fait, les documents montrent que les premiers 90 millions de liras, payés en 1954, provenaient de lettres de change du réseau commercial MV.

Durant ces années, la production de motos permit à l'entreprise de rester rentable, employant tous ses employés, dont la plupart travaillaient dans l'industrie aéronautique. L'acquisition de la licence Bell permit notamment à l'entreprise de créer le « chef-d'œuvre » (nom donné au premier produit parfaitement exécuté), ouvrant ainsi la voie à la production d'hélicoptères.

Grâce à son personnel et à ses installations, il a réussi à construire les deux composants clés de l'hélicoptère : les pales en bois (l'atelier de menuiserie était le département le plus peuplé) et la partie structurelle, sans difficulté particulière, recevant les éloges de Bell Helicopter elle-même. Je suis en profond désaccord avec l'idée que Domenico se désintéresse de la production de motos, ayant personnellement vécu les événements au sein de l'entreprise, notamment au sein du département technique.

Lorsque la crise de la moto a éclaté avec l'avènement de l'automobile populaire, presque tous les constructeurs de motos ont fait faillite, à l'exception de ceux qui avaient une solide expérience. Parmi celles fondées après la guerre, très peu ont survécu, notamment Meccanica Verghera, qui, de 1946 à 1957, a produit environ 177 000 moteurs pour cyclomoteurs, scooters et motos. MV, tout au long des années 1960, est restée sur le marché avec des modèles constamment renouvelés, répondant aux besoins des clients et introduisant de nouvelles motos. En parcourant la liste des produits lancés sur le marché, on trouve des moteurs allant de 83 cm³ à 750 cm³, monocylindres, bicylindres et quatre cylindres. Les volumes de production dans les années 1960 et au-delà n'étaient que de 82 795 unités : quelle aurait pu être la motivation de Domenico Agusta pour investir dans les motos sinon en signe de gratitude envers la marque MV, qui, dans les moments difficiles, avait permis à la marque Agusta d'être connue dans le monde entier ?

La course, avec ses nombreuses victoires, a été le véhicule publicitaire de la marque MV, à partir du premier succès en octobre 1946 avec un 98 cc 2 temps 3 vitesses.

L'ordre était donc précis : MV devait participer à toutes les courses organisées en Italie, car c'était la seule source immédiate de publicité.

La course était la grande passion de Domenico Agusta, toujours présent sur la piste, dirigeant les mécaniciens et les pilotes.

Les pistons. Borgo nous a fourni les pièces forgées et nous avons

Nous souhaitions les éclaircir au maximum, à l'intérieur comme à l'extérieur, une tâche que Borgo n'aurait jamais entreprise. Une fois l'éclaircissement terminé, nous les avons renvoyés à Borgo pour les derniers traitements et finitions.

Changement. Si le moteur tourne beaucoup, vous devez disposer des bons rapports pour exploiter au mieux la puissance du moteur.

Les références. MV n'a certainement pas copié Benelli ; peut-être l'a-t-il fait à d'autres occasions : cependant, je le dis ici et je le nie ici.

Allumage. Lors de la construction du trois cylindres, le régime du moteur était plus élevé que celui du bicylindre 250 cm³. Des problèmes de points de contact sautaient : nous avons installé deux ressorts de rappel et les marteaux ont été imprégnés de résine en autoclave pour réduire l'usure. Même la magnéto du quatre cylindres 500 a été entièrement démontée par le spécialiste Rosolino Andena, qui a vérifié l'équilibrage et tous les composants. Je ne sais pas qui a décidé de la placer à l'avant du moteur.

Châssis. Je sais que beaucoup d'entre eux l'ont conçu comme une pièce finie. Chez MV, la conception de base du cadre était réalisée au bureau technique, puis le département course, avec le constructeur du cadre, procédait aux ajustements, suivant également les instructions du pilote.

Les directives, telles que l'inclinaison du tube de selle, la géométrie des tubes, les fixations, etc., ont été fournies par le bureau technique. Sur la base des résultats des essais, des modifications ont été apportées, qui ont ensuite été intégrées aux plans pour la construction des cadres ultérieurs.

Roger Mazza

J'ajouterais que, comme tous les autres constructeurs, nous avons également eu accès à des moteurs Honda 5, 6 et 4 cylindres. Ducati, peut-être aussi.

Enrico Sironi

Le système de distribution desmodromique testé sur un moteur 125 à double arbre à cames avait été conçu par nos soins en 1956, puis abandonné. Mazza l'a remis au goût du jour en 1958, constatant, fort de son expérience chez Ducati, que le rapport alésage-course (53x56) n'était pas le plus adapté à ce type de distribution. Mais Domenico Agusta n'était pas favorable à certains rapports alésage-course. De plus, il insistait sur le fait que si un nouveau moteur ne délivrait pas immédiatement la puissance souhaitée, il était immédiatement abandonné.

Roger Mazza

Je tiens à souligner que l'angle des soupapes n'a jamais été symétrique, sauf sur la dernière version du trois cylindres, qui n'a jamais couru. Nous avons même dû modifier une culasse de la 750 aux 320 km d'Imola pour voir si nous pouvions modifier les angles, qui étaient symétriques, afin d'améliorer l'efficacité.

Angelo Varalli

En 1949, j'étais chargé de l'assemblage des moteurs de série et, à la fin de la journée de travail, je m'arrêtais, sous la direction du chef du département moteurs Giulio Cella, pour tester des solutions techniques pour le développement des moteurs de course 2 temps de 125 cm³.

Lors de la création du département Course en 1950, je faisais partie du groupe Moteurs dédié aux essais et au développement des nouveaux moteurs 125 et 250 à double arbre à cames, avec Giulio Cella comme directeur.

1945		MECCANICA VERGHERA - AGUSTA										1977	
ELENCO PROGETTAZIONI MOTORI DA COMPETIZIONE													
ANNO DEL PROGETTO	PROGETTAZIONE MOTORI	MOTORE DERIVATO DA	ANNI GARE		TIPO DI GARA *	DATA E LOCALITA' DEBUTTO	DATA E LOCALITA' PRIMA VITTORIA	VITTORIE DI CATEGORIA					VITTORIE TOTALI
			Dal	Al				CAMPIONATI MONDIALE MARCA	GRAN PREMI	CAMPIONATI ITALIANI	CAMPIONATI ESTERI	MEDAGLIE ORO	
1946	MV 98 2t. 3v.	MV 98 Turismo	1946	1949	R	06-10-1946 LA SPEZIA	06-10-1946 LA SPEZIA						20
	MV 98 2t. 3v.	MV 98 Turismo	1946	1949	V	13-10-1946 VALENZA PO	13-10-1946 VALENZA PO						41
1948	MV 125 2t. 3v.	MV 125 Turismo	1948	1949	V	15-06-1947 COMO	15-06-1947 COMO						39
1949	MV 125 2t. 4v. (Moto e Scooter)	MV 125 Turismo	1949	1953	V	27-03-1949 LODI	27-03-1949 LODI			3	2		174
	MV 125 2t. 4v.	MV 125 Turismo C	1949	1953	R	26-06-1949 BERGAMO	26-06-1949 BERGAMO			1		1	237
	MV 125 4t. 4v. Bialbero 2 valvole (Moto e Scooter)		1950	1964	V	08-07-1950 G.P. OLANDA	30-09-1951 THRUXTON (G.B.)	7	34	7	5		105
	MV 500 4t. 4v. 4 cilindri Bialbero "CARDANO" 8 valvole		1950	1951	V	02-07-1950 G.P. BELGIO	06-05-1951 FERRARA						4
1951	MV 500 4t. 4v. 4 cilindri Bialbero 8 valvole	MV 500 "CARDANO"	1952	1966	V	14-04-1952 CIRCUITO DI PARMA	14-09-1952 G.P. MONZA	8	65	7			175
	MV 125 2t. 4v. "Motore lungo"	MV 125 Turismo C	1951	1953	R	15-05-1951 "SCUDO DEL SUD"	15-05-1951 "SCUDO DEL SUD"			2		6	70
	MV 125 2t. 4v. "Motore lungo"	MV 125 Turismo C	1951	1953	V	24-06-1951 MILANO-TARANTO	24-06-1951 MILANO-TARANTO			1			21
1952	MV 125 2t. 4v. Monoalbero 2 valvole (Moto-Scooter)	MV 125 Bialbero	1952	1963	V	21-09-1952 CASTELFRANCO V.	21-09-1952 CASTELFRANCO V.			4	10		399
1953	MV 350 4t. 5v. 4 cilindri Bialbero 8 valvole	MV 500 4 cilindri	1953	1963	V	27-07-1953 SCHOTTEN	27-07-1953 SCHOTTEN	4	24				31
1954	MV 175 4t. 5v. Bialbero 2 valvole	MV 125 Bialbero	1954	1958	V	22-08-1954 PERUGIA	22-08-1954 PERUGIA			3			12
	MV 175 4t. 5v. CSS/5V Monoalbero a catena	MV 175 CSS	1954	1960	V	27-06-1954 TRENTO	27-06-1954 TRENTO			1			91
	MV 175 4t. 5v. CSS/5V Monoalbero a catena	MV 175 CSS	1954	1956	R	16-05-1954 S. GIULIANO (PI)	16-05-1954 S. GIULIANO (PI)					1	17
1955	MV 203 4t. 6v. Bialbero 2 valvole	MV 175 Bialbero	1955	1956		11-04-1955 IMOLA	10-06-1955 T.T. INGLESE	1	3				10
	MV 250 4t. 6v. Bicilindrico Bialbero 4 valvole (2 motori 125 appaiati)		1955	1957	V	04-09-1955 G.P. MONZA	07-07-1957 G.P. OLANDA		1				1
	MV 350 4t. 5v. Bicilindrico Bialbero "GIANNINI" 4 valvole	PROTOTIPO			V								
1956	MV 250 4t. 6v. Bialbero 2 valvole	MV 203 Bialbero	1956	1959	V	04-06-1956 T.T. INGLESE	04-06-1956 T.T. INGLESE	2	12	5			42
1957	MV 500 4t. 6v. 6 cilindri Bialbero 12 valvole	MV 500 Bialbero 4 cilindri		1958	V	14-09-1958 G. P. MONZA							
1958	MV 250 4t. 6v. Bicilindrico Bialbero 4 valvole		1959	1964	V	14-06-1959 G.P. GERMANIA	14-06-1959 G. P. GERMANIA	2	10	1			15
	MV 125 4t. 6v. 2 valvole "DESMODROMICO-GIGGIA"	MV 125 Bialbero		1958	V	31-03-1958 MODENA							
	MV 125 4t. 6v. Bicilindrico Bialbero 4 valvole -molle a spillo	PROTOTIPO			V								
1959	MV 285 4t. 6v. Bicilindrico Bialbero 4 valvole	MV 250 Bialbero Bicilindrico	1959	1960	V	06-09-1959 G.P. MONZA	22-05-1960 G.P. FRANCIA	1					1
1963	MV 125 4t. 5v. Aste-Bilancieri	MV 125 Turismo "CENTOMILA "	1963	1966	R	31-03-1963 ROMA	04-11-1963 BERGAMO			1			62
	MV 125 4t. 7v. Bicilindrico Bialbero ST 33 8 valvole	PROTOTIPO			V								
1964	MV 350 4t. 6v. 3 cilindri ST41/35 Bialbero 12 valvole		1965	1970	V	25-04-1965 G.P. GERMANIA	25-04-1965 G.P. GERMANIA	4	39	2			68
1965	MV 125 2t. 7v. "DISCO ROTANTE "	PROTOTIPO		1964	V								
1966	MV 500 4t. 6v. 3 cilindri ST41/50 Bialbero 12 valvole	MV 350 ST 41/35	1966	1973	V	26-03-1966 MODENA	26-03-1966 MODENA	6	62	7			147
1968	MV 350 4t. 7v. 6 cilindri ST 71 Bialbero 24 valvole	PROTOTIPO			V								
1970	MV 350 4t. 6v. 4 cilindri ST 76/35 Bialbero 16 valvole		1971	1976	V	12-08-1971 G.P. MONZA	14-05-1972 G.P. AUSTRIA	1	12	1			17
1971	MV 350 4t. 6v. 4 cilindri ST84/35 Bialbero 16 valvole				V								
1972	albero motore con rinvio MV 750 4c. 5 v. "IMOLA" Bialbero "CARDANO" 16 valvole	MV 750 SPORT Bialbero - serie		1972	V	23-04-1972 G.P. IMOLA							
1973	MV 500 4t. 6v. 4 cilindri ST 84/50 Bialbero 16 valvole	MV 350 4cilindri Bialbero ST 84/35	1973	1974	V	22-04-1973 G.P. FRANCIA	19-05-1974 G.P. IMOLA		1				6
	albero motore con rinvio MV 500 4t. 6v. 4 cilindri ST 76/50 Bialbero 16 valvole	MV 350 ST 76/35	1973	1976	V	13-05-1973 G.P. GERMANIA	13-05-1973 G.P. GERMANIA	1	11				25
* R = GARA DI REGOLARITA' V = GARA DI VELOCITA'								TOTALE VITTORIE					
								37	275	45	17	8	1830

N.B. Il numero delle vittorie è tratto dalle tabelle F.M.I., dal volume "Continental Circus" e dalle cronache delle riviste di settore

1945		MECCANICA VERGHERA - AGUSTA		1977
ANNO	PROGETTI MOTORI COMMERCIALI	MOTORI DERIVATI	APPLICAZIONI	
1945	MV 98 cc 2t.		Uso industriale e motociclistico con cambio separato	
1946	MV 98 cc 2t. 2v.		Motociclo Turismo (con magnete accensione applicato)	
		Con magnete accensione	Motociclo Turismo	
			Scooter "NIBBIO" (ditta Gianca - Monza)	
1946	MV 98 cc 2t. 3v.		Motociclo Turismo-Lusso-Super Sport	
		Con ventola raffreddamento	Motocarro-Scooter "NIBBIO" (ditta Gianca - Monza)	
		1948 MV 125 cc 2t. 3v.	Motociclo Turismo-Sport-Competizione casa/privati	
		Con ventola raffreddamento	Motocarro	
1947	MV 250 cc 2t. 4v.		Motociclo Turismo	
1949	MV 125 cc 2t. 4v.		Motociclo Turismo-Sport-Competizione casa/privati	
			Scooter tipo A e CGT	
		Con ventola raffreddamento	Scooter tipo B e CSL	
		1952 MV 150 cc 2t. 4v.	Motociclo Turismo-Sport "E"-Sport "Super" Lusso-Sport "E"	
1951	MV 125 cc 2t. 3v.		Lusso-Competizione casa/privati	
			Scooter CGT	
			Scooter "OVUNQUE"	
1953	MV 125 cc 2t. 4v. monoalbero		Motociclo "PULLMAN" (comando cambio sul manubrio)	
		1954 MV 125 cc 2t. 3v.	Motociclo "PULLMAN" (comando cambio a pedale)	
			Motociclo e Scooter competizione casa/privati	
1954	MV 125 cc 4t. 4v. MV 175 cc 4t. 4v. monoalbero MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero con retromarcia	1955 Kit trasformazione Bialbero	Motociclo Competizione casa/privati	
			Motociclo "TURISMO RAPIDO" Turismo-Sport	
		1954 MV 175 cc 4t. 4v.	Motociclo Turismo CST-CSTL (accensione magnete)	
		1954 MV 175 cc 4t. 5v.	Motociclo Sport CS54-CS55-CS56-CSS54 (accensione magnete)	
		1957 MV 175 cc 4t. 4v.	Motociclo CSS-5V Competizione casa/privati	
			Motociclo Turismo CSGT-Sport CS57 (accensione dinamo)	
1955	MV 48 cc 2t. 3v.		Motocarro	
1956	MV 125 cc 2t. 4v. MV 175 cc 4t. Monoalbero		Ciclomotore Turismo	
			Motociclo Turismo "SUPERPULLMAN"	
1957	MV 250 cc 4t. 4v. MV 1100 cc Bicilindrico Diesel 4t. 4v. + retromarcia + ridotta		Motociclo Turismo "BADALINI" cambio automatico	
		1959 MV 300 cc 4t. 4v.	Motociclo Turismo "RAID"	
			Motociclo Turismo "RAID EXTRA"	
			Autocarro Furgone-Cabinato "1100/D2"	
1958	MV 83 cc 4t. 3v. MV 175 cc 4t. 4v. MV 150 cc 4t. 4v. + retromarcia		Motociclo "OTTANTATRE" Turismo-Sport	
			Motociclo Turismo	
		1959 MV 235 cc 4t. 4v.	Motociclo Turismo "TEVERE"	
1959	MV 125 cc 4t. 4v.		Motocarro "CENTAURO" (motore tipo TURISMO RAPIDO)	
			Motociclo Turismo "CENTOMILA"	
		1959 MV 150 cc 4t. 4v.	Motociclo Sport "RS"	
		1960 MV 150 cc 4t. 4v.	Motociclo Turismo	
		1961 MV 150 cc 4t. 4v. con ventola	Motocarro "CENTAURO"	
		1965 MV 125 cc 4t. 5v.	Motociclo Regolarità casa/privati	
		1966 MV 125 cc 4t. 5v.	Motociclo Turismo-Sport-Scrambler	
		1966-MV 150 cc 4t. 5v.	Motociclo Turismo-Sport	
		1975 MV 125 cc 4t. 5v.	Motociclo Sport (accensione elettronica)	
1960	MV 83 cc 4t. 4v. MV 300 cc 4t. 4v. MV 155 cc 2t. 4v. MV 235 cc 4t. 4v. retromarcia + ridotta		Motociclo Turismo "CHECCA" Turismo	
		1960 MV 99 cc 4t. 4v.	Motociclo "CHECCA" Turismo-Sport	
		1962 MV 124 cc 4t. 4v.	Motociclo "CHECCA" Turismo	
			Motociclo "ESERCITO ITALIANO"	
			Scooter "CHICCO"	
1962	MV 50 cc 4t. 3v.		Motocarro "TRASPORTO TEVERE"	
1964	MV 166 cc 4t. 4v.		Ciclomotore "LIBERTY" Turismo-Sport	
1967	MV 600 cc 4t. 5v. 4 cilindri bialbero		Motociclo "ARNO" Turismo (prototipo)	
			Motociclo Turismo	
		1970 MV 750 cc 4t. 5v.	Motociclo Sport	
		1972 MV 750 cc 4t. 5v.	Motociclo Turismo	
1968	MV 250 cc 4t. 5v. bicilindrico	1975 MV 790 cc 4t. 5v.	Motociclo "AMERICA"	
			Motociclo Turismo-Scrambler (accensione dinamo)	
		1970 MV 350 cc 4t. 5v.	Motociclo Turismo-Sport Scrambler (accensione dinamo)	
		1972 MV 350 cc 4t. 5v.	Motociclo Turismo-Sport Scrambler (accensione elettronica)	
		1975 MV 350 cc 4t. 5v.	Motociclo Sport "IPOTESI" (accensione elettronica)	

NOTE

1 - Tutti i motori salvo diverse indicazioni sono monocilindrici

2 - Tutti i motori a 4 tempi, salvo diversa indicazione, sono con sistema di distribuzione ad ASTE e BILANCERI

LEGENDA PROGETTI

Numero progetti motori Basici: **27**

Numero progetti motori Derivati: **28**

Numero motori prodotti: **259.714**

1945	MECCANICA VERGHERA - AGUSTA		1977	
ANNO INIZIO PRODUZIONE	PROTOTIPI E PRODUZIONE DI CICLOMOTORI, SCOOTER, MOTOCICLI, AUTOCARRI E MOTOCARRI	SIGLA DI OMOLOGAZIONE O PRODUZIONE	QUANTITA' PRODOTTE	NOTE
1945	il 12 febbraio viene costituita in Cascina Costa di Samarate (VA) la "Società Anonima MECCANICA VERGHERA" Nel mese di settembre viene presentata la MV 98 cc 2t. 2v. Turismo	VESPA	200	*
1946	Motori e moto MV 98 cc 2t. 2v. Turismo Moto MV 98 cc 2t. 3 v. Turismo Motocarro MV 98 cc 2t. 3v. Motori fuoribordo 62.5 cc e 125 cc bicilindrico 2 l.	prototipo	1'500 100 5	*
1947	Nuovo Logo MV (dimensione fra le punte 140 mm) Cambia la ragione sociale "MECCANICA VERGHERA S.r.l." Moto MV 98 cc 2t. 3v. Lusso e SuperSport Moto MV 250 cc 4t. 4v. Turismo Moto MV 125 cc 2t. 4v. Bicilindrico	prototipo	1'000 100 2	*
1948	Moto MV 125 cc 2t. 3v. Turismo, Lusso e Competizione Motocarro MV 125 cc 2 t. 3 v.		2'000 100	*
1949	Moto MV 125 cc 2t. 4v. Turismo e Sport (forcella parallelogramma in tubi) Scooter MV 125 cc 2t. 4v. Scooter MV 125 cc 2t. 4v. (carenatura totale) Scooter MV 125 cc 2t. 4v. Competizione	C A B	24'500 2'700 2'000 100	*
1950	Moto MV 125 cc 2t. 4v. Competizione Moto MV 500 cc 4t. 4v. 4 cilindri, bialbero, trasmissione "Cardano", Gran Turismo Scooter MV 125 cc 2t. 4v. Scooter MV 125 cc 2t. 4v. (carenatura totale)	R19 prototipo CGT CSL	1 5'300 2'500	*
1951	Moto MV 125 cc 2t. 4v. Competizione Scooter MV 125 cc 2t. 3v. "Ovunque"	motore lungo O51-O52-S3-S4	100 10'000	*
1952	Moto MV 125 cc 2t. 4v. Turismo (forcella parallelogramma in lamiera) Moto MV 150 cc 2t. 4v. Sport "E" - Sport "Super" Lusso Scooter MV 125 cc 2t. 3v. "Ovunque" Scooter MV 150 cc 2t. 4v. Vetturetta MV 350 cc 4 t. 4v. + retromarcia - bicilindrico 21 ottobre: Nuova ragione sociale "MECCANICA VERGHERA S.p.A."	D E - SSL O52 CGT prototipo	12'000 2'000 1'000 2	*
1953	Moto MV 125 cc 2t. 4v. Turismo (forcella telescopica meccanica) Moto MV 150 cc 2t. 4v. Turismo - Sport "E" Lusso Moto MV 125 cc 2t. 3v. comando cambio manuale Moto MV 125 cc 4t. 4v. Monoalbero, Competizione Scooter MV 125 cc 2t. 3v. "Ovunque" Scooter MV 125 cc 4t. 4v. Monoalbero, Competizione In Spagna, a Gijón, la ditta Avello inizia la produzione di moto MV AGUSTA su licenza	TEL TEL - SEL PULLMAN O53	3'703 2'500 9'000 200 50	*
1954	Moto MV 125 cc 2t. 3v. comando cambio a pedale Scooter MV 125 cc 2t. 3v. "Ovunque" Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, Turismo - ruote 17" Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, Turismo - ruote 19" Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, Sport "Disco volante" Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, SuperSport "Disco Volante" Moto MV 175 cc 4t. 5v. Monoalbero, Competizione Moto MV 125 cc 4t. 4v. Turismo e Sport Motocarro MV 175 cc 4t. 4v. + retromarcia, monoalbero, portata 350 kg	PULLMAN O54 CST CST CS-CS55-CS56 CSS CSS - 5V TR	18'000 2'000 2'000 3'500 4'000 500 200 39'500 2'200	*
1955	Ciclomotore MV 48 cc 2t. 3v. Telaio stampato Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero Turismo Moto MV 175 cc. 4t. 4v. Monoalbero, Sport Kit Trasformazione 125 monoalbero in bialbero, Competizione Kit Trasformazione 125 monoalbero in 175 cc e 203 cc Competizione Kit Trasformazione 175 CSS - 5V in bialbero competizione	MV 48 CSTL CS55 competizione competizione competizione	2'000 9'000 100 100 15	*
1956	Moto MV 125 cc 2t. 4v. Turismo Moto MV 175 cc 4t. cambio idraulico "Badalini", Turismo Moto MV 175 cc. 4t. 4v. Monoalbero, Sport	SUPERPULLMAN BADALINI CS56	3'000 100	*
1957	Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, accensione a dinamo, Turismo Moto MV 175 cc 4t. 4v. Monoalbero, accensione a dinamo, Sport Moto MV 175 cc 4t. 4v. Turismo Moto MV 250 cc 4t. 4v. Turismo "RAID" Autocarro MV 1100 diesel bicilindrico 4t. 4v. + ridotta e retromarcia Versioni: Furgone - Cabinato - Promiscuo	CSGT CS57 MV 175 CST MV 250 RAID MV 1100D2F MV 1100D2C MV 1101D2C MV 1101D2LC MV 1101D2LF MV 1101D2LP	500 500 6'000 500 2'000	*(Totale delle versioni)
1958	Moto MV 83 cc 4t. 3v. "Ottantatre" Turismo Moto MV 83 cc 4t. 3v. "Ottantatre" Sport Motocarro MV 150 cc 4t. 4v. + retromarcia (motore TR MV RF) "Centauro", portata 350 Kg Motore Avio GA 40 verticale (omologato) Motore Avio GA 40 orizzontale (omologato) Motore Avio GA 70 orizzontale (omologato)	MV83 MV83 MV 150 q1 3,5 prototipo prototipo prototipo	7'630 370 4'160 2 2 2	*
1959	Moto MV 125 cc 4t. 4v. Turismo, "Centomila" Moto MV 150 cc 4t. 4v. Sport "RS" Moto MV 235 cc 4t. 4v. Turismo Scooter MV 166 cc 4t. 4v. Bicilindrico "BIK" Motore Avio GA 120 verticale Moto MV 300 cc 4t. 4v. "Raid" Turismo Extra	MV 125 TR MV 150 sport MV 235 Tevere prototipo prototipo MV 250 Raid	14'106 5'780 1'000 2 2 500	*
1960	Moto MV 150 cc 4t. 4v. Turismo Moto MV 83 cc 4t. 4v. "Checca" Turismo Moto MV 99 cc 4t. 4v. "Checca" Turismo Moto MV 99 cc 4t. 4v. "Checca" Sport Scooter MV 155 cc 2t. 4v. "Chicco" Motocarro MV 235 cc 4t. 4v. retromarcia + ridotta, "Trasporto Tevere", portata 520 kg Motore Avio GA 120 orizzontale Moto MV 300 cc 4t. 4v. Versione su capitolato Esercito Italiano	MV 150 GT MV 83 Gran Turismo MV GTE MV GTE MV 155 Chicco MV Trasporto Tevere prototipo prototipo	2'239 978 1'997 970 3'131 1'000 2 5	*
1961	Motocarro MV 150 cc 4t. 4v. + retromarcia (motore Centomila) "Centauro", portata 360 kg Motocarro MV 235 cc 4t. 4v. retromarcia + ridotta, "Trasporto Tevere", portata kg 590 Vernello "Meccanica Verghera" 400 libbre, per elicottero	MV RF B MV-TTB 100	1'610 2'630 100	*
1962	Moto MV 124 cc 4t. 4v. "Checca" Turismo Ciclomotore MV 50 cc 4t. 3v. "Liberty" Turismo e Sport (ruote 16") Motozappa MV 50 cc 4t. (motore Liberty) Trattore MV 1100 4 ruote sterzanti (motore autocarro)	MV C MV L MV188 MV 185 prototipo	1'667 5'292 50 1	Tot. 16" e 18"
1964	Ciclomotore MV 48 cc 2t. 3v. (Motore DKW) "Germano" Turismo e Sport Moto MV 166 cc 4t. 4v. bicilindrico Turismo "Arno"	MV G prototipo	4'508 5	*
1965	Moto MV 125 cc 4t. 5v. Regolarità "1 Serie" Competizione Motocarro MV 235 cc 4t. 4v. + retromarcia + ridotta "Trasporto Tevere", portata Kg 700	MV-TTC MV 125 GTL	46 1'974	*
1966	Moto MV 150 cc 4t. 5v. Turismo Moto MV 150 cc 4t. 5v. Sport "RS" Ciclomotore MV 50 cc 4t. 3v. "Liberty" Turismo e Sport (ruote 18")	MV GT MV 150 Sport MV L	898 735	*
1967	Moto MV 600 cc 4t. 5v. 4 cilindri, bialbero, trasmissione "Cardano", Turismo Moto MV 125 cc 4t. 5v. Scrambler	MV 4C6 MV 125 GTL	127 51	*
1968	Moto MV 250 cc 4t. 5v. bicilindrico, accensione a dinamo, Turismo Moto MV 150 cc 4t. 5v. Sport "RS" (scarico unico) Moto MV 250 cc 4t. 5v. Scrambler, accensione a dinamo	MV 250 B MV 150 Sport MV 250 B	1'452 330 52	*
1969	Moto MV 125 cc 4t. 5v. Regolarità "2 Serie" Competizione Moto MV 150 cc 4t. 5v. bicilindrico parafranghi inox - colore nero, Turismo Motore MV 235 cc 4t. 4v. + retro- induttore (per impiego industriale) Veicolo da neve cingolato (motore NSU 1000)	MV 125GTL MV 250 B ORTE prototipo	17 1'202 1'000	*
1970	Moto MV 125 cc 4t. 5v. Turismo GT- GTL/S Moto MV 150 cc 4t. 5v. Turismo GT Moto MV 150 cc 4t. 5v. Sport RS/S Veicolo da neve con trazione idraulica (gattino delle nevi) Moto MV 350 cc 4t. 5v. bicilindrico; Sport accensione dinamo	MV 125 GTL MV 150 GT MV 150 Sport prototipo MV 350 B	2'023 880 215 1 500	*
1971	Moto MV 750 cc 4t. 5v. 4 cilindri bialbero trasmissione "Cardano" (freni a tamburo) Sport Moto MV 350 cc 4t. 5v. bicilindrico, accensione dinamo, Turismo Ciclomotore MV 48 cc 2 t. 3v. (motore Zundapp) assemblaggio ditta esterna	MV 4C75 MV 350 B MV G	335 390 562	*
1972	Moto MV 350 cc 4t. 5v. bicilindrico, GT, accensione elettronica Moto MV 350 cc 4t. 5v. bicilindrico, accensione elettronica, Sport Moto MV 350 cc 4t. 5v. bicilindrico, accensione elettronica, Scrambler Moto MV 750 cc 4t. 5v. 4 cilindri, bialbero, trasmissione "Cardano" (freni a tamburo) GT	MV 350 B MV 350 B MV 350 B MV 4C 75	646 2'083 217 33	*
1973	Moto MV 750 cc 4t. 5v. 4 cilindri, bialbero, trasmissione "Cardano" (freni a disco idraulici) Sport La "MECCANICA VERGHERA" entra nella partecipazione statale EFIM	MV 4C 75	215	*
1974	Produzione sospesa per la preparazione dei nuovi modelli del 1975 Moto MV 125 cc 4t. 5v. accensione elettronica, Sport	MV 125 SE	2'493	*
1975	Moto MV 350 cc 4t. 5v. Bicilindrico, accensione elettronica (IPOTESI) Moto MV 350 cc 4t. 5v. accensione elettronica, Gran Turismo Moto MV 750 cc 4t. 5v. 4 cilindri, bialbero, trasmissione "Cardano" (AMERICA)	MV 350 B.E. MV 350 B.E. MV 221	1'991 350 540	*
1977	Cessa l'attività della "MECCANICA VERGHERA S.p.A."			

Domenico Agusta : un souvenir

Armando Boscolo

L Notre rencontre était prévue le lendemain du retour d'Agostini d'Afrique du Sud. Nous devons discuter de la saison de course à venir, de la préparation de MV Agusta pour établir de nouveaux records de victoires en championnat du monde et des machines de réserve prêtes à repousser toute attaque contre les « trois cylindres » qui dominent le motocyclisme international depuis des années. Nous devons également aborder l'avenir de MV Agusta auprès des jeunes pilotes, afin d'assurer la continuité du motocyclisme italien. Il était amoureux de son pays et du nôtre et, sans chauvinisme, recherchait toujours, dans toutes ses actions, l'hommage et la reconnaissance pour notre pays. Nous ne lui parlerons plus, la réunion initialement prévue sera annulée car lui, Domenico Agusta, nous a quittés.

Il nous a quittés ainsi, soudainement, à l'aube du mardi 2 février 1971.

Souffrant de problèmes cardiaques depuis quelque temps, il rejeta tous les conseils lui conseillant de cesser toute activité, de rechercher un meilleur traitement et de cesser de travailler si intensément. Pour le comte Domenico Agusta, l'inactivité était inconcevable, car le travail avait été le credo de sa vie.

Né à Palerme le 28 février 1907, il avait immédiatement vécu l'aventure fascinante de son père Giovanni, pionnier de l'aviation. Giovanni Agusta avait été parmi les premiers à s'envoler à bord de l'avion presque incroyable construit par les frères Wright. Et, doté d'un don de prophétie, il avait immédiatement imaginé l'avenir de ces machines, construisant un hangar dans les landes de Gallarate, à Cascina Costa, pour fabriquer l'avion.

À l'âge de vingt ans, Domenico fut appelé à hériter de la passion et de l'engagement de son père, décédé jeune. Aidé par la ténacité de sa mère, il consolida résolument l'industrie qui avait fourni à l'Italie des avions pour la Première Guerre mondiale. Le complexe de Cascina Costa fut agrandi, tandis que de nouvelles usines furent construites à Tirana et à Tripoli.

Malheureusement, la Seconde Guerre mondiale pulvérisa le complexe Agusta. Tandis que les frères cadets, Vincenzo, Mario et Corrado, tentaient peu à peu de soutenir l'œuvre de Domenico, celui-ci envisagea une

nouvelle adresse industrielle plus proche de l'époque du pays, détruite par le conflit.

C'est ainsi qu'est née Meccanica Verghera, qui a produit les motos qui ont sans doute remporté le plus de succès au monde. Le nom MV Agusta est aujourd'hui et restera à jamais un symbole de l'histoire de la moto.

Lorsque la reprise industrielle italienne devint possible à plus grande échelle, la famille Agusta produisit également des avions de taille modeste, comme le célèbre quadrimoteur léger et un avion d'entraînement monomoteur particulièrement performant. Elle produisit surtout des hélicoptères, construits sous licence de l'entreprise américaine Bell. Mais pour la famille Agusta, et plus particulièrement pour lui, le comte Domenico, le cœur allait toujours et exclusivement aux motos.

Mais pas seulement pour leurs motos, mais pour la moto elle-même. Je n'oublierai pas de sitôt la journée passée sur le circuit d'Assen en 1953. Nous étions très peu d'Italiens : Lorenzetti, Masetti, Ubbiali, Giuseppe Boselli, et quelques autres, en plus des mécaniciens. Lui, le comte Agusta, fit transplanter un arbre devant l'usine Meccanica Verghera-Agusta, dont le tronc fourchu symbolisait le V de la victoire. La photo symbolique montre Domenico Agusta et Corrado Agusta inspectant les motos de course par une journée d'hiver à Cascina Costa, au milieu des années 1950.

Domenico passait toute la journée au garage, même quand ses motos ne roulaient pas ; nous partagions quelques saucisses presque immangeables et de la bière que nous avions tant bien que mal récupérée. Nous regardions les courses allongés pour ne pas être chassés par les policiers hollandais, hauts comme des cloches d'église, sur la pente du fossé, devant les tribunes, coude à coude. Je me souviens de ses encouragements pour Lorenzetti, protagoniste d'une course mémorable, et de l'étreinte spontanée qui nous a unis après avoir souffert tout au long de la course.

À Monza, l'année dernière, avant le départ de la course 500cc, il voulait que je sois à proximité pour que je puisse entendre ce qu'il disait à Agostini et Bergamonti : « Vous êtes tous les deux sur un pied d'égalité - disait-il - et vous êtes libres de courir comme vous le souhaitez, d'essayer de gagner, mais soyez justes, respectez-vous les uns les autres et respectez aussi les autres ; plus que gagner, ce qui compte, c'est de se battre loyalement ».

Lui aussi s'était toujours battu loyalement, il voulait gagner, et sa vie fut victorieuse, mais toujours dans le respect d'autrui. Forts de cette volonté, et en sa mémoire, tous les athlètes du monde souhaitent

de toujours voir, sur les pistes du championnat du monde, les motos MV Agusta, ces motos qui pour le comte Domenico résumaient la passion qui le conduisait souvent à partager des nuits blanches avec les mécaniciens du département course.

Il s'agissait de Domenico Agusta, un industriel de renommée mondiale, un chevalier du travail, mais surtout un amoureux des motos.

Motos, avions et hélicoptères

vivent au musée Agusta

Angelo Ruffini

Le « Musée Agusta » est situé à Cascina Costa di Samarate (Varese), à quelques pas du siège d'Agusta Westland, l'une des plus importantes sociétés d'hélicoptères au monde. Pour y accéder, prenez la sortie Gallarate-Samarate de l'autoroute de l'aéroport de Malpensa et suivez les panneaux. Difficile de se tromper : sous un auvent blanc, sur le parvis du musée, surplombant la route, sont exposés cinq des plus importants modèles d'hélicoptères produits par Agusta, ainsi qu'une sorte d'obélisque formé de cinq pales d'hélicoptère plantées dans le sol, offrant un accueil spectaculaire. Le complexe d'exposition moderne et fonctionnel, géré avec dévouement et passion par le groupe de travailleurs seniors d'Agusta-MV, abrite des souvenirs, des maquettes, des documents, des hélicoptères, des motos et tout ce qui constitue la précieuse mémoire historique de cette entreprise désormais centenaire (le premier avion, l'AG1, a décollé le 14 février 1910), ainsi qu'un témoignage des étapes marquantes de sa longue histoire de prouesses technologiques, qui se poursuit encore aujourd'hui.

Dès la première salle, où dix panneaux illustratifs et des centaines d'images retracent toute l'histoire de l'entreprise, de 1907 à ses créations les plus récentes (dont le tiltrotor BA609), on accède à une vaste section dédiée aux moteurs d'avions et aux hélicoptères, où chaque détail de leur fascinante mécanique est révélé. Les visiteurs peuvent également profiter d'un simulateur reproduisant les sensations les plus réalistes du pilotage d'un hélicoptère.

Une aile du musée est consacrée à Caproni Vizzola et SIAI (Savoia) Marchetti, deux glorieuses entreprises aéronautiques qui fusionnèrent plus tard pour former le groupe Finmeccanica et Agusta. De nombreux souvenirs, dessins et maquettes de grande valeur historique témoignent de leur contribution décisive au développement de l'aviation italienne. Les maquettes de nombreux avions Savoia Marchetti d'avant 1945, dont plusieurs prototypes quasiment inconnus, sont particulièrement importantes et fascinantes.

La section consacrée aux motos MV Agusta offre un aperçu complet de la production routière et sportive de la marque. 16 modèles de compétition sont exposés, dont deux trois cylindres, une 500 et une 350, et 32 motos de série, dont quatre scooters. Trois autres motos de série sont actuellement en cours de restauration.

On y trouve également plusieurs exemples de motos à 4 et 6 cylindres, ainsi que des souvenirs et des photographies célébrant les 21 titres mondiaux remportés par le seul modèle à trois cylindres. Le premier logo « Agusta », déjà avec l'ailette mais sans le lettrage MV, appliqué sur le réservoir de la première moto de 1946, la « Vespa » 98, est remarquable.

Le style d'exposition du musée est simple mais rationnel, décrivant clairement les différents axes de l'entreprise au cours de ses nombreuses décennies d'histoire. Une salle de cinéma permet aux visiteurs de revivre les courses et les victoires de nombreux pilotes MV à travers des films d'époque. Des centaines de photographies et de documents accompagnent les visiteurs dans leur découverte de l'entreprise. Le musée Agusta a vu le jour entre 1977 et 1992 à Gallarate, dans un immeuble résidentiel appartenant à la famille Agusta. Fermé suite aux vicissitudes de l'entreprise MV, il a rouvert ses portes à son emplacement actuel le 7 décembre 2002, à l'initiative du groupe de travailleurs seniors Agusta-MV, qui fournit environ 80 bénévoles qui se relaient pendant les heures d'ouverture.

L'entreprise garantit un soutien total pour que le musée demeure un lieu de rencontre culturel et social et, surtout, pour qu'il conserve son dynamisme et sa pertinence, comme le souhaitent les bénévoles du Groupe des aînés. Depuis 2002, plus de 30 000 visiteurs payants ont été enregistrés.

Le musée est ouvert le dimanche (de 9h30 à 12h30 et de 14h à 18h), ainsi que les mardis et mercredis après-midi (de 14h à 18h). Il est préférable de téléphoner au 0331 220545 ou au 0331 229348 pour être accompagné par un guide passionné et compétent.

MONOGRAPHIES DE L'AISA

- 89 **MV Agusta trois cylindres**
Conférence Aisa
en collaboration avec GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA),
22 mai 2010
- 88 **Futurisme, vitesse et automobile**
Conférence Aisa
en collaboration avec CMAE
Milan, le 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL**
Histoire des techniques de course
Lorenzo Boscarelli, Andrea Curami,
Aldo Zana
en collaboration avec CMAE
Milan, 17 octobre 2009
- 86 **Pier Ugo et Ugo Gobbato, deux vies pour l'automobile** sous le patronage de la municipalité de Volpago del Montello, Milan, 14 mars 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille le plus grand avant la Coupe du monde** Alessandro Silva en collaboration avec Alfa Blue Team Milan, 24 janvier 2009
- 84 **Outil ou rêve : la publicité automobile en Europe et aux États-Unis, 1888-1970**
Aldo Zana
en collaboration avec CMAE
Milan, le 29 novembre 2008
- 83 **Formule Junior cinquante ans plus tard 1958-2008**
Andrea Curami
Monza, 7 juin 2008
- 82 **Aux racines de la légende. Giuseppe Merosi, Alfa Romeo et la Portello**
Conférence Aisa-Cpae
Plaisance, le 11 mai 2008
- 81 **Les premiers véhicules en Italie 1882-1899** Conférence Aisa-Historic Club Schio Vicenza, 29 mars 2008
- 80 **Voitures fabriquées en Italie. Plus d'un siècle de légendes et de raretés.** Table ronde
Musée automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 1er mars 2008
- 79 **Aisa 20 ans 1988-2008**
Réédition de la monographie 1
Les designers de Fiat au cours des 40 premières années :
de Faccioli à Fessia
par Dante Giacosa
Milan, le 15 mars 2008
- 78 **Vittorio Valletta et Fiat**
Table ronde Aisa-Fiat,
Turin, 1er décembre 2007
- 77 **De Bianchi à Bianchina**
Alessandro Colombo
Milan, le 16 septembre 2007
- 76 **60 ans depuis le circuit de Plaisance, les débuts de Ferrari**
Table ronde Aisa-Cpae au
Palais Farnèse,
Plaisance, le 16 juin 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi dans l'histoire de l'industrie automobile italienne** Table ronde Aisa-Ise Université Bocconi Université Bocconi, Milan, 26 mai 2007
- 74 **Le Pékin-Paris des autres**
Antonio Amadelli
Palais Turati, Milan, 24 mars 2007
- 73 **Laverda, les motos, la course** Table ronde
Université de Vicence, 3 mars 2007
- 72 **100 ans de Lancia**
Table ronde
Musée Nicolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Le style italien conquiert l'Europe**
Lorenzo Ramaciotti
Milan, le 14 octobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider : 40 ans d'actualité et d'histoire** Table ronde
Turin, le 21 mai 2006
- 69 **L'évolution de la technologie** La moto en 120 ans par Alessandro Colombo
Milan, le 25 mars 2006
- 68 **De la course à la série : l'expérience de Pirelli en compétition** Mario Mezzanotte

Milan, le 25 février 2006
- 67 **Giulio Carcano, le grand designer de Moto Guzzi**
Alessandro Colombo, Augusto Farneti,
Stefano Milani
Milan, le 26 novembre 2005 (avec la collaboration du CMAE)
- 66 **Grands Prix et courses de Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Turin, le 22 octobre 2005
- 65 **Ascaris. Une légende italienne** Table ronde
Milan, le 28 mai 2005
- 64 **L'Italie, splendeur et déclin d'une marque prestigieuse**
Donatella Biffignandi
Milan, le 12 mars 2005
- 63 **Pilotes italiens : les années de boom** Table ronde
Circuit de Monza,
29 janvier 2005
- 62 **Autodelta, dix ans de succès**
Table ronde
Arese, Musée Alfa Romeo,
23 octobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni : l'homme et son œuvre** Table ronde
Musée automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 8 mai 2004
- 60 **Les Mille Jours de Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milan, le 20 mars 2004
- 59 **Motos et courses : les années 70**
Table ronde
Milan, le 29 novembre 2003
- 58 **Les voitures qui ont marqué l'histoire de Fiat. Progrès de la motorisation et de la société italienne.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli Milan, 7 juin 2003
- 57 **De la calèche à l'automobile**
Attendez, Boscarelli, Ready Piacenza, 22 mars 2003
- 56 **Motos multicylindres**
Stefano Milani
Milan, le 30 novembre 2002
- 55 **Carrosserie Bertone 1912 - 2002** Table ronde
Turin, le 30 octobre 2002
- 54 **L'ingénieur Piero Puricelli et les autoroutes**
Francesco Ogliari
Milan, le 18 mai 2002
- 53 **Comment nous courions dans les années 1950** Table ronde
Milan, le 12 janvier 2002
- 52 **L'évolution de la voiture entre technologie et design**
Sandro Colombo
Vérone, le 8 octobre 2001
- 51 **Quarante ans d'évolution des voitures de Formule 1**
Giampaolo Dallara
Milan, le 8 mai 2001
- 50 **Carrosserie Ghia - Design complet** Table ronde
Milan, le 24 mars 2001
- 49 **Champions du monde de motos et de pilotes italiens 1950**
Alessandro Colombo
Milan, le 2 décembre 2000
- 48 **1950 : les nouvelles propositions Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milan, le 8 octobre 2000
- 47 **Comment naît une voiture dans les années 2000**
Table ronde
Turin, le 23 septembre 2000
- 46 **La Maserati 3500 GT : un tournant ouvert sur le monde**(Giulio Alfieri (texte anglais)
Milan, le 12 avril 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milan, le 11 mars 2000
- 44 **Le record absolu de vitesse terrestre Les années d'or : 1927-1939**
Ugo Fadini
Milan, le 21 octobre 1999
- 43 **L'aérodynamique dans les années 1920 et 1930 Théories et expériences**
Franz Engler
Milan, le 4 juin 1999
- 42 **Adalberto Garelli et ses deux temps révolutionnaires**
Auguste Farneti
Milan, le 17 avril 1999
- 41 **L'atelier de carrosserie Zagato vu de...**
Table ronde
Trieste, le 13 septembre 1998

- 40 **Tenni et Varzi**
à l'occasion du cinquantième anniversaire de leur disparition
Conférence
Milan, le 7 octobre 1998
- 39 **Le futurisme et l'automobile**
Conférence
Milan, le 16 mai 1998
- 38 **Les frères Maserati et l'OSCA**
Table ronde
Gênes, le 22 février 1998
- 37 **Enzo Ferrari, cent ans après sa naissance**
Table ronde
Milan, le 18 avril 1998
- 36 **L'atelier de carrosserie Pininfarina vu de...**
Table ronde
Trieste, le 14 septembre 1997
- 35 **Passé et présent de la voiture électrique** Table ronde
Milan, le 26 mai 1997
- 34 **Les archives du design automobile**
Table ronde
Milan, le 19 avril 1997
- 33 **D'Annunzio et l'automobile** Table ronde
Milan, le 22 mars 1997
- 32 **Lancia - évolution et tradition**
Vittorio Fano
Milan, le 30 novembre 1996
- 31 **Les avions de la Coupe Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milan, le 26 octobre 1996
- 30 **Les moteurs des années d'or de Ferrari**
Mauro Forghieri
Milan, le 24 septembre 1996
- 29 **La Touring Carrozzeria vue de...**
Table ronde
Trieste, le 15 septembre 1996
- 28 **75e anniversaire du 1er Grand Prix d'Italie**
Table ronde
Brescia, le 5 septembre 1996
- 27 **À la mémoire d'Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milan, le 25 novembre 1995
- 26 **Intensément Cisitalia**
Nino Balestra
Milan, le 28 octobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia : souvenirs et témoignages dix ans après sa mort**
Table ronde
Milan, le 21 octobre 1995
- 24 **Moto Guzzi et Gilera : deux techniques comparées**
Alessandro Colombo
Musée automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 7 juin 1995
- 23 **Les doubles arbres à cames Benelli (1931-1951)** Auguste Farneti
Milan, le 18 février 1995
- 22 **Techniques et technologies innovantes dans les voitures Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milan, le 8 octobre 1994
- 21 **Records italiens : la saison d'Abarth**
Table ronde
Musée automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 16 avril 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milan, le 26 mars 1994
- 19 **Battiste Pininfarina 1893-1993** Table ronde
Turin, le 29 octobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pionnier de l'automobile italienne** John Chiribiri
Milan, le 27 mars 1993
- 17 **Gilera 4 - Technologie et histoire**
Sandro Colombo
Milan, le 13 février 1993
- 16 **Tazio Nuvolari : entre histoire et légende**
Table ronde
Milan, le 17 octobre 1992
- 15 **La vocation automobile de Turin : l'industrie, le Salon de l'automobile, le Musée, le design**
Alberto Bersani
Milan, le 21 septembre 1992
- 14 **Publicité automobile dans les journaux (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milan, le 28 mars 1992
- 13 **La naissance de l'Alfasud** Rudolf Hruska et Domenico Chirico
Milan, 13 juin 1991
- 12 **Trois voitures de course : expériences d'un designer indépendant** Giorgio Valentini
Milan, le 20 avril 1991
- 11 **Aspects moins connus de la production Alfa Romeo : les véhicules industriels**
Carlo F. Zampini Salazar
Milan, 24 novembre 1990
- 10 **Un demi-siècle de sport automobile dans les souvenirs d'un pilote**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milan, 20 juin 1990
- 9 **L'évolution du concept de sécurité dans l'histoire de l'automobile**
Table ronde
Turin, le 28 avril 1990
- 8 **Théorie et histoire de la Ducati desmodromique** Fabio Taglioni
Milan, le 25 novembre 1989
- 7 **Archives de l'histoire de l'automobile**
Conférence
Milan, le 27 octobre 1989
- 6 **La conception automobile avant et après l'avènement de l'ordinateur**
Table ronde
Milan, le 10 juin 1989
- 5 **La relation entre esthétique et fonctionnalité dans l'histoire de la carrosserie italienne** Table ronde
Turin, le 18 février 1989
- 4 **Motos de course Guzzi des années cinquante : de un à huit cylindres**
Giulio Carcano
Milan, le 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, une réponse aux besoins**
Julius Alfieri
Turin, le 30 avril 1988
- 2 **Alfa Roméo : de la traction avant de Satta à la 164**
Joseph Busso
Milan, le 8 octobre 1987
- 1 **Les designers de Fiat au cours des 40 premières années : de Faccioli à Fessia**
Dante Giacosa
Turin, le 9 juillet 1987

AISA

Association italienne pour l'histoire de l'automobile

Aisa est une association culturelle qui promeut depuis 1988 des études et des recherches sur l'histoire et la culture de l'automobile, de la moto et d'autres moyens de transport. Ses membres sont des particuliers, des organisations, des associations ou des entreprises qui partagent cet intérêt par passion ou pour des raisons professionnelles.

L'objectif fondateur de l'AISA est de sauvegarder un patrimoine d'expériences uniques et de documents d'un grand intérêt historique.

Dans le cadre de ses activités, l'Association a fait appel à des personnalités et des intervenants de renom du monde de l'automobile et de la moto : conférences et tables rondes ont été organisées, dont le contenu est documenté dans les monographies distribuées aux membres. La qualité et la quantité des informations et des documents contenus dans ces monographies en font une ressource précieuse.

Pour devenir membre, il vous suffit de remplir le formulaire de candidature sur le site de l'Association : www.aisastoryauto.it



© AISA • Association italienne pour l'histoire de l'automobile (décembre 2010)

Merci pour leur collaboration :

Rosolino Andena, Gianfranco Bonera, Eugenio Borsani, Lorenzo Boscarelli, Sandro Colombo, Augusto Farneti, Fondation Musée Agusta, Groupe des travailleurs seniors de l'entreprise Agusta - MV, Arturo Magni, Ruggero Mazza, Gilberto Milani, Stefano Milani, Angelo Ruffini, Enrico Sironi, Aldo Zana.

Publication par leMaison d'édition Il Cammello, Turin

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE



AISA • Association italienne pour l'histoire de l'automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milan - www.aisastoryauto.it