

Alcune delle prime moto MV Agusta da competizione



125 a 2 tempi

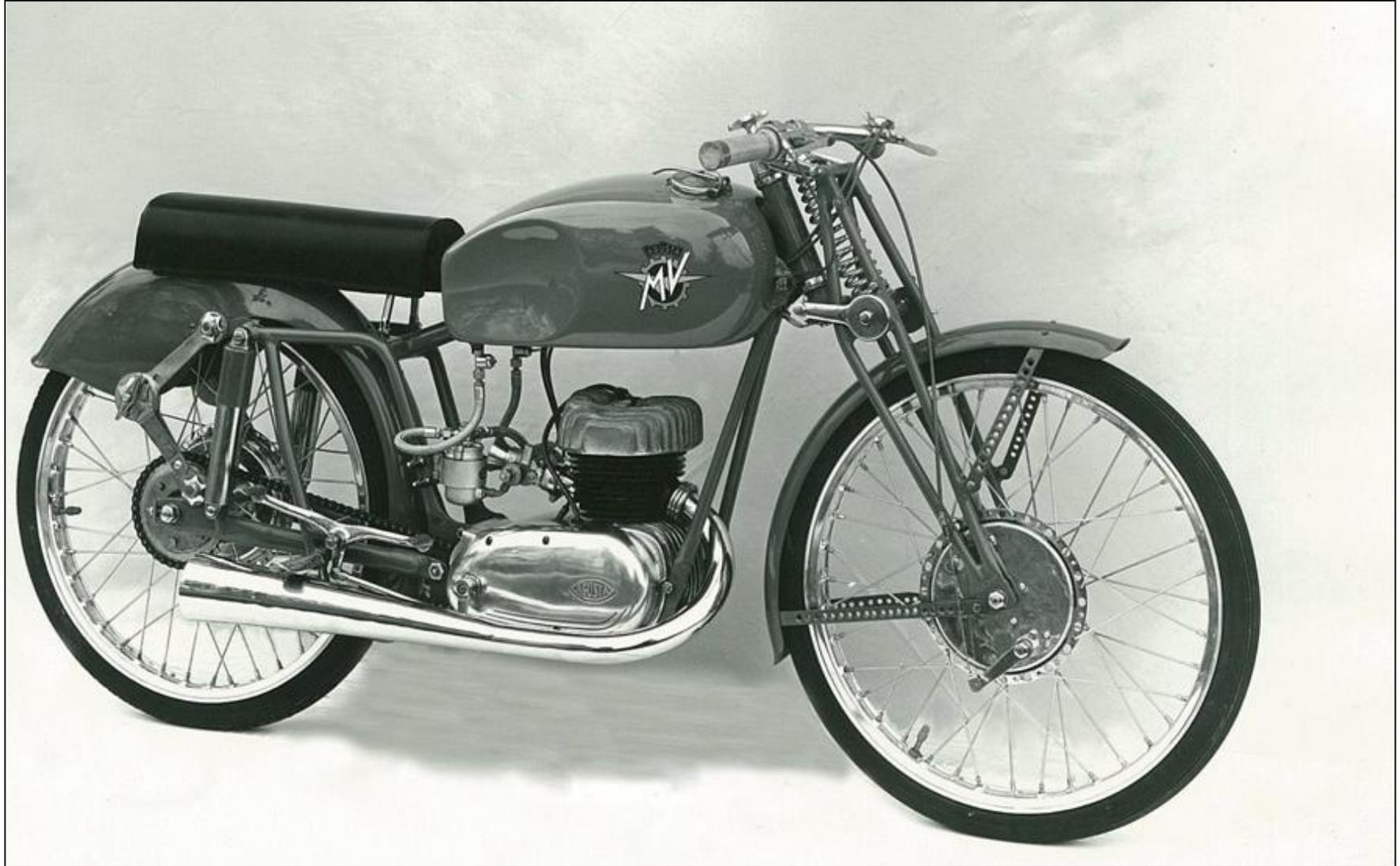
125 a 4 tempi MONOALBERO

125 a 4 tempi BIALBERO

500 a 4 tempi con 4 cilindri

Articolo del Dott. Ing. GIORGIO BENVENUTO

125 a 2 tempi





COMPETIZIONE

125 "4 velocità"

Anni gare: 1949 - 1952

Il motore, derivato dal modello stradale tipo "C" si avvale di un performante gruppo termico. Il debutto vittorioso avviene il 27 Marzo 1949 sul circuito di Lodi (F: Bertoni). Equipaggia gli "Scooter Corsa" affermandosi in gare di velocità, gran fondo e salita.

VINCE

1950 Campionato Italiano "Sport" (F. Bertoni)

1951 Campionato Italiano "Sport" (G. Poggi)

1955 Campionato Juniores (V. Tagliabue)

1955 Campionato su Pista (A. Molteni)

Totale vittorie: 174

Scheda tecnica (1952)

MOTORE

Cilindri/tempi: mono/ 2T

Cilindrata: 123.5 cc

Alesaggio x corsa: 53 x 56 mm

Rapporto di compressione: 10:1

Potenza/giri: 10.5 CV/ 7500

Coppia/giri: N.D.

Raffreddamento: aria

Distribuzione: pistone piatto

Alimentazione: carburatore 25 mm

Accensione: volano-magnete

Lubrificazione: miscela 12%

Avviamento: spinta

Trasmissione primaria: ingranaggi

Frizione: multidisco in bagno d'olio

Cambio: 4 marce

Trasmissione secondaria: catena

CICLISTICA

Telaio: doppia culla aperta in tubi acciaio

Sospensione anteriore: forcella parallelogramma in tubi

Sospensione posteriore: forcellone oscillante con
ammortizzatori meccanici

Freno anteriore: tamburo 185 mm frenata laterale

Freno posteriore: tamburo 185 mm frenata laterale

Pneumatico anteriore: 2.00x21"

Pneumatico posteriore: 2.99x21"

Ruote: raggi

Serbatoio: 14 litri

Lunghezza: 1980 mm

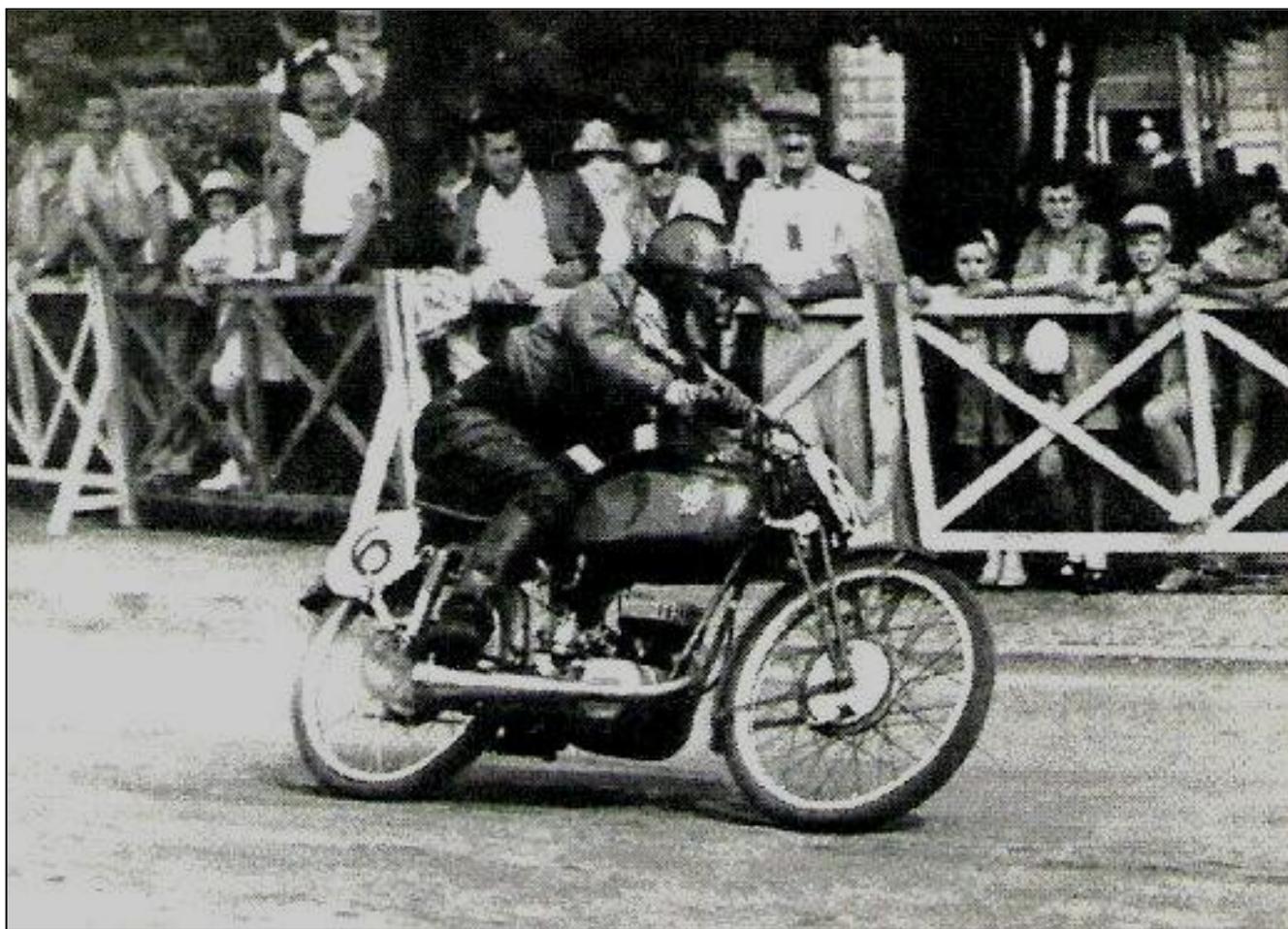
Larghezza: 610 mm

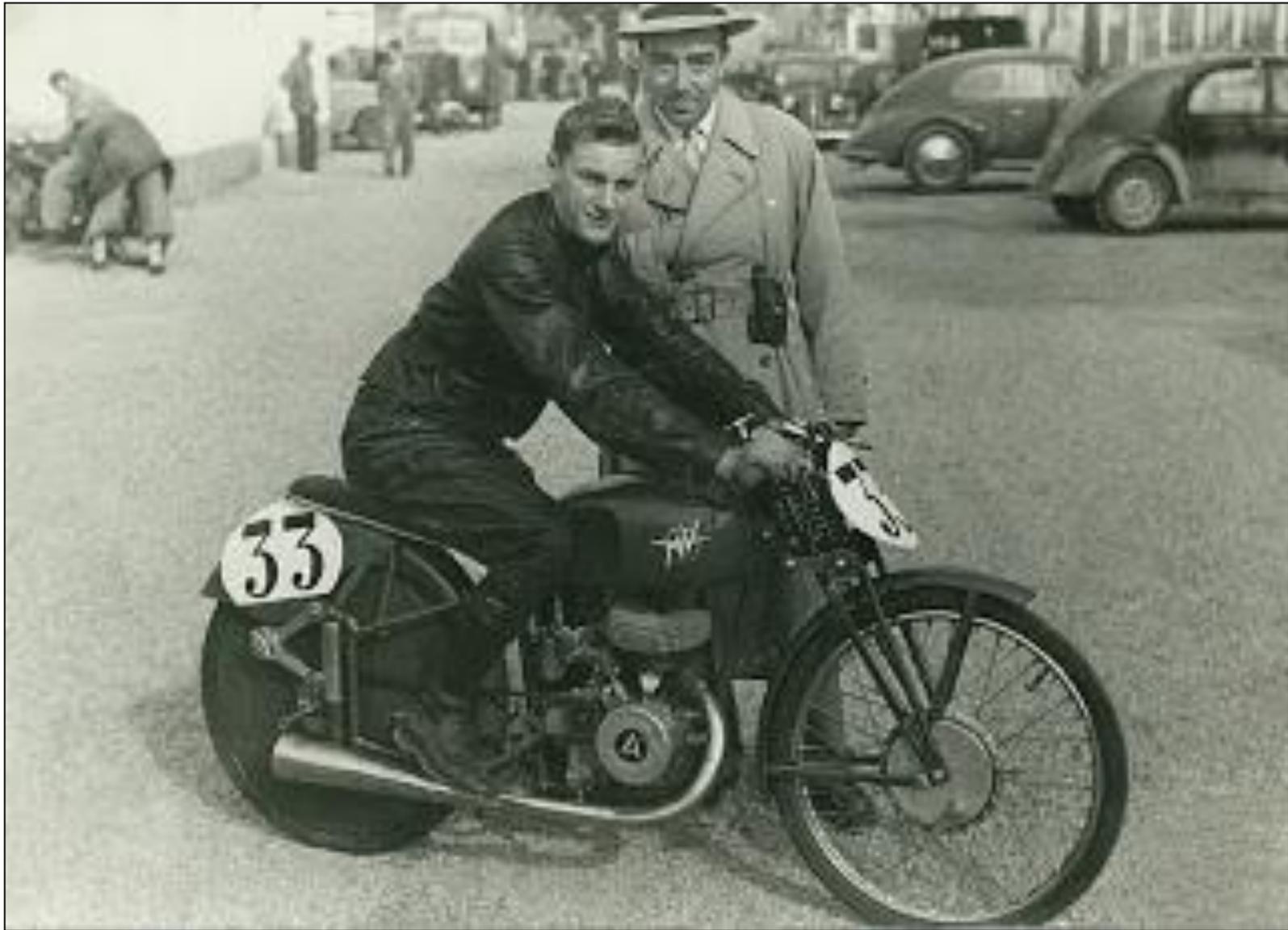
Interasse: 1265 mm

Peso: 65 Kg

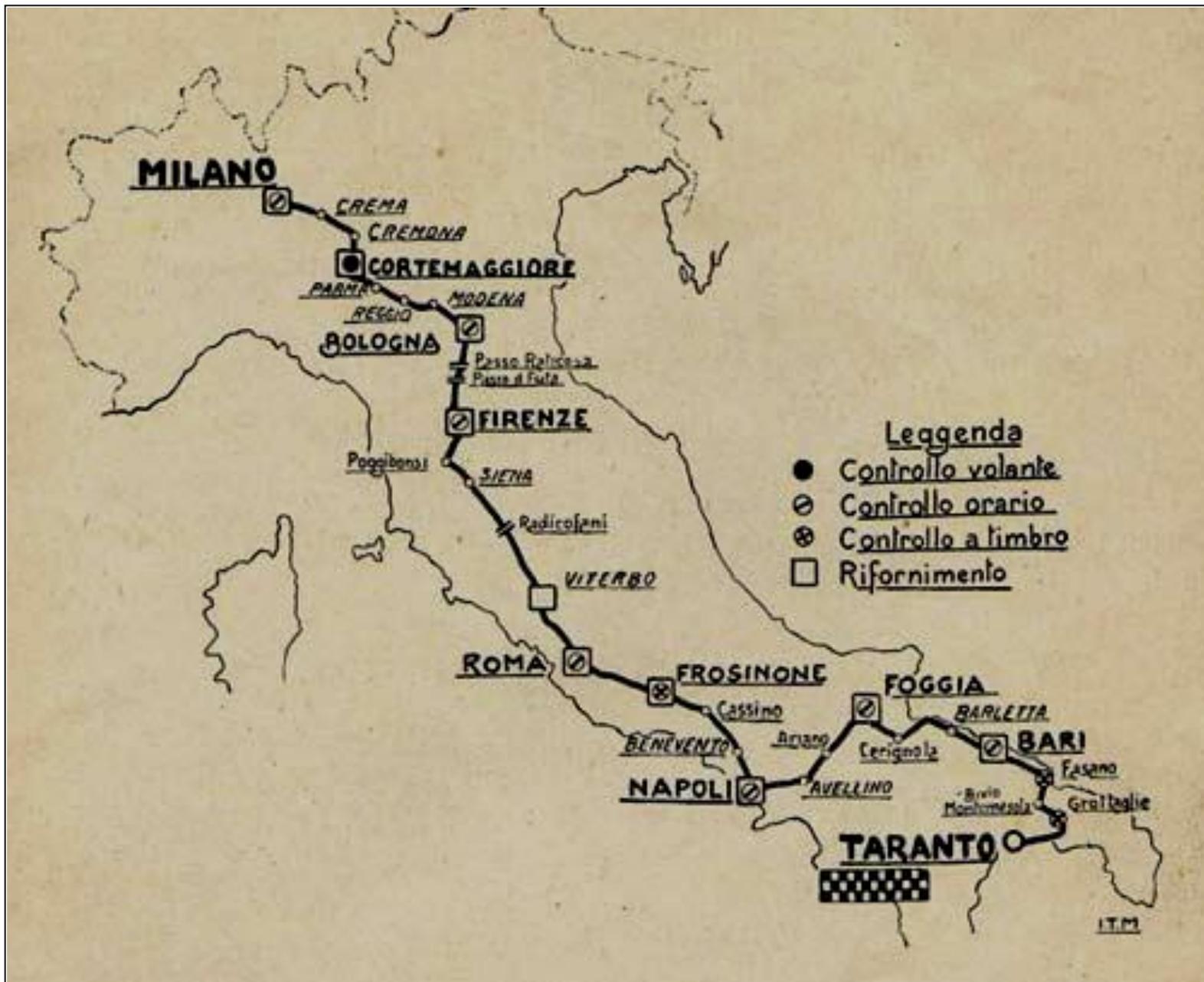
PRESTAZIONI

Velocità: 125 Km/h









MILANO

CREMA
CREMONA

CORTEMAGGIORE

PARMA
REGGIO

BOLOGNA

MODENA

Passo Reclusa
Poggio di Fatta

FIRENZE

Poggibonsi
SIENA

Radicefani

VITERBO

ROMA

FROSINONE

Cassino

BENEVENTO

NAPOLI

FOGGIA

BARLETTA

Cerignola

BARI

Fasano

Brivio Montemesola

Grotteglie

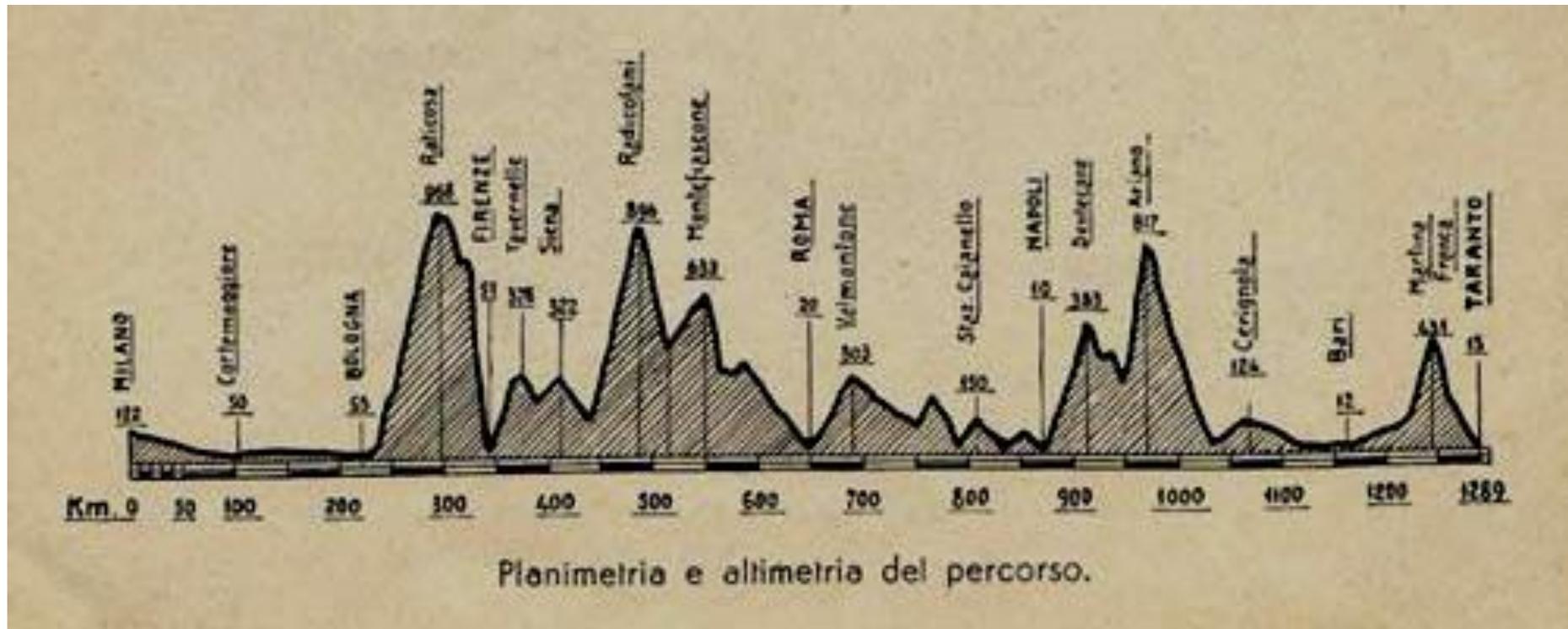
TARANTO



I.T.M.

Leggenda

- Controllo volante
- ⊘ Controllo orario
- ⊗ Controllo a timbro
- Rifornimento



La MV 125 a 2 tempi partecipò ed a volte vinse la MILANO TARANTO negli anni tra il 1950 ed il 1953 , nella classe 125 moto e 125 scooter.

Milano-Taranto

La **Milano-Taranto** fu una corsa motociclistica di gran fondo su strada che si disputò dal 1937 al 1940 e dal 1950 al 1956. Il percorso fu progettato dal tarantino Mario D'Eintrona con l'avallo di Ugo Leonardi, Presidente del Motoclub Italia e Console della Milizia della Strada, realizzando il prolungamento fino a Taranto della Coppa del Duce del 1932, nata nel 1919 come Raid Nord-Sud, con percorso di gara da Milano a Napoli.

Alla mezzanotte del 2 maggio 1937 prese il via da Milano la prima edizione della corsa lunga 1.283 km, e la novità venne accolta con entusiasmo, tanto che si passò dai 72 concorrenti dell'anno precedente a ben 116 partenti su 135 iscritti. Il traguardo posto sul viale dell'Arsenale Militare Marittimo di Taranto fu raggiunto da soli 57 motociclisti e l'edizione fu vinta da Guglielmo Sandri su una Moto Guzzi 500 bicilindrica, viaggiando ad una media di circa 104 Km/h.

La seconda edizione della corsa fu vinta da Giordano Aldrighetti su una moto Gilera 4C con compressore della scuderia di Enzo Ferrari, viaggiando alla media di circa 118 km/h e stabilendo un record destinato a restare imbattuto. La terza edizione della corsa fu vinta da Ettore Villa su una moto Gilera 500 sport monocilindrica viaggiando ad una media di circa 97 km/h, contro tutti i pronostici che vedevano favorite le moto Gilera 4 cilindri ma che furono vittime delle cadute dei loro piloti.

Al termine della quarta edizione, che fu vinta da Guido Cerato su Moto Guzzi Condor, l'attività motociclistica subisce le conseguenze della Seconda guerra mondiale ormai imminente, e che porterà alla sospensione delle successive edizioni. La corsa riprese nel 1950 con la quinta edizione, e

vide al nastro di partenza 121 piloti dei quali solo 46 giunsero al traguardo. La corsa fu vinta da Guido Leoni su una Moto Guzzi 500 monocilindrica.

La celebre corsa, che vide anche i piloti delle cilindrata intermedie contendersi il primato, utilizzò durante le 11 edizioni due percorsi diversi:

- Milano - Bologna - Porretta Terme - Pistoia - Poggibonsi - Radicofani - Roma - Cassino - Capua - Caserta - Napoli - Ariano Irpino - Foggia - Bari - Taranto;
- Milano - Bologna - Forlì - Ancona - Foligno - Spoleto - Terni - Roma - Cassino - Capua - Caserta - Napoli - Ariano Irpino - Foggia - Bari - Taranto.

L'ultima edizione del 1956 fu vinta da Pietro Carisconi su Gilera 500 Saturno "Piuma". Nel 1957, pochi giorni prima della partenza, la manifestazione venne annullata, sull'onda delle proteste che avevano investito il mondo delle corse su strada, in seguito alla tragedia di Guidizzolo, in cui avevano trovato la morte un pilota, un copilota e undici spettatori, tra i quali cinque bambini. Quell'incidente segnò la fine, in Italia, delle gare motoristiche di velocità su strada.

Dal 1987 si celebra annualmente la rievocazione storica della Milano-Taranto grazie all'interessamento di Franco Sabatini.



125 a 2 tempi
Motore Lungo

125 “Motore lungo”

Anni gare: 1951-1952

Sulla base del motore da competizione “125 4 velocità” viene potenziato il sistema di accensione sostituendo il volano con un magnete posizionato nella parte anteriore del carter. La configurazione che assume il gruppo motore caratterizza la denominazione del modello.

VINCE

1951 Milano - Taranto (U. Grossi)

1952 Milano - Taranto (G. Franzosi)

Vittorie totali: 21

MOTORE

Cilindri/tempi: mono/ 2T

Cilindrata: 123.5 cc

Alesaggio x corsa: 53 x 56 mm

Rapporto di compressione: 10:1

Potenza/giri: 12 CV/ 9000

Coppia/giri: N.D.

Raffreddamento: aria

Distribuzione: pistone piatto

Alimentazione: carburatore 25 mm

Accensione: magnete

Lubrificazione: miscela 12%

Avviamento: spinta o pedivella

Trasmissione primaria: ingranaggi

Frizione: multidisco in bagno d'olio

Cambio: 4 marce

Trasmissione secondaria: catena

CICLISTICA

Telaio: doppia culla chiusa in tubi acciaio

Sospensione anteriore: forcella parallelogramma in tubi

Sospensione posteriore: forcellone oscillante con
ammortizzatori idraulici

Freno anteriore: tamburo 130 mm frenata laterale

Freno posteriore: tamburo 120 mm frenata laterale

Pneumatico anteriore: 2.00x21"

Pneumatico posteriore: 2.99x21"

Ruote: raggi

Serbatoio: 14 litri

Lunghezza: 1980 mm

Larghezza: 610 mm

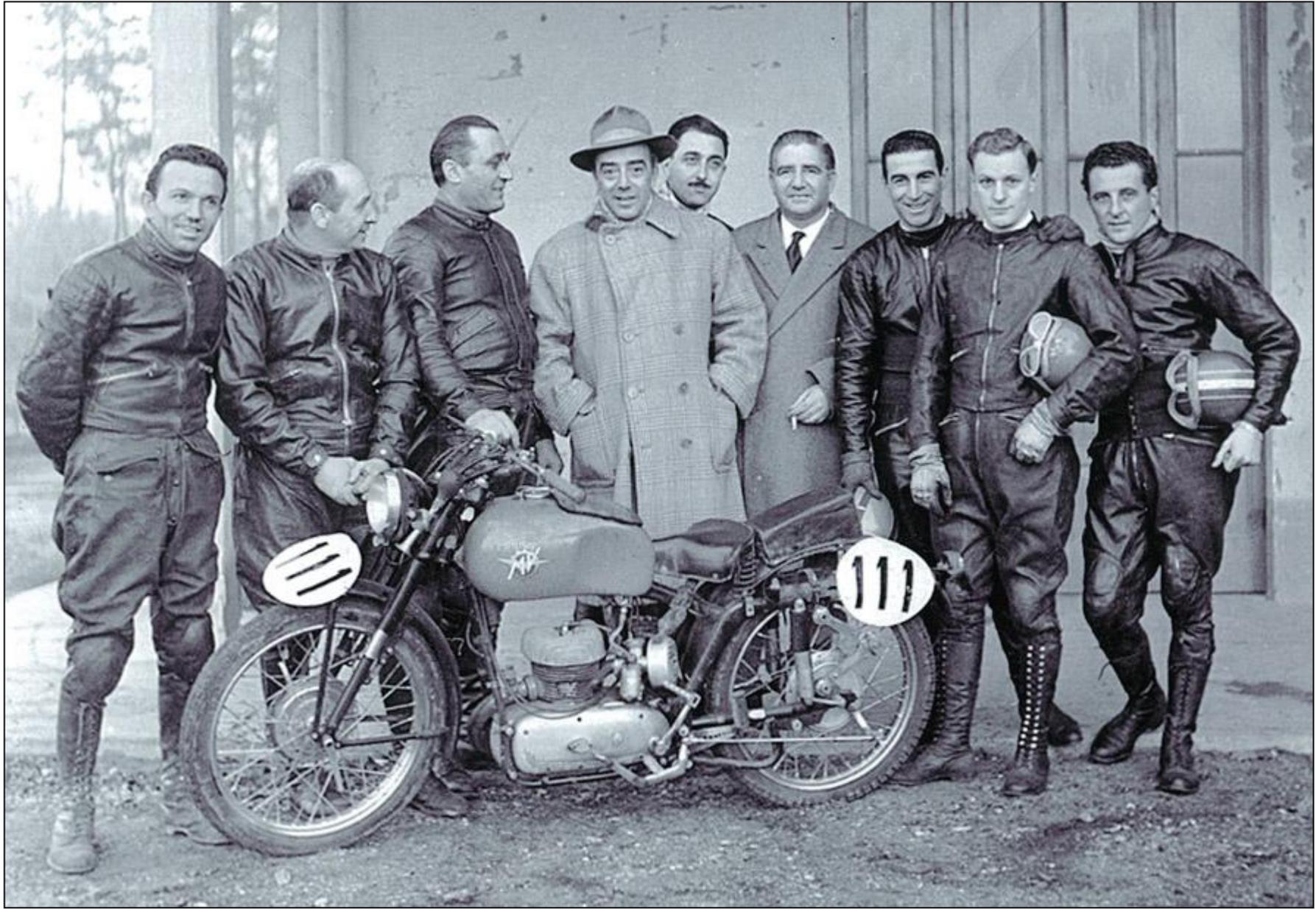
Interasse: 1270 mm

Peso: 75 Kg

PRESTAZIONI

Velocità 130 Km/h





125 a 2 tempi - 4 velocità
REGOLARITA'



125 "4 velocità" Regolarità

Anni gare: 1949 - 1953

Il motore, derivato dal modello stradale tipo "C" si avvale di un performante gruppo termico. Le numerose vittorie sono state il veicolo pubblicitario della Meccanica Verghera per farsi conoscere nel panorama motociclistico Italiano.

VINCE

1949 Medaglia d'oro "6 Giorni" - Galles (C. Ubbiali)

1950 Campionato Italiano Regolarità "Squadre" (G. Benzoni - M. Fornasari - M. Ventura)

11 vittorie squadre

226 vittorie individuali

MOTORE

Cilindri/tempi: mono/ 2T

Cilindrata: 123.5 cc

Alesaggio x corsa: 53 x 56 mm

Rapporto di compressione: 10:1

Potenza/giri: 10.5 CV/ 7500

Coppia/giri: N.D.

Raffreddamento: aria

Distribuzione: pistone piatto

Alimentazione: carburatore 25 mm

Accensione: volano-magnete

Lubrificazione: miscela 12%

Avviamento: spinta

Trasmissione primaria: ingranaggi

Frizione: multidisco in bagno d'olio

Cambio: 4 marce

Trasmissione secondaria: catena

CICLISTICA

Telaio: doppia culla chiusa in tubi acciaio

Sospensione anteriore: forcella parallelogramma in lamiera

Sospensione posteriore: forcellone oscillante con ammortizzatori meccanici

Freno anteriore: tamburo 185 mm frenata laterale

Freno posteriore: tamburo 185 mm frenata laterale

Pneumatico anteriore: 2.00x21"

Pneumatico posteriore: 2.99x21"

Ruote: raggi

Serbatoio: 14 litri

Lunghezza: 1980 mm

Larghezza: 610 mm

Interasse: 1265 mm

Peso: 65 Kg

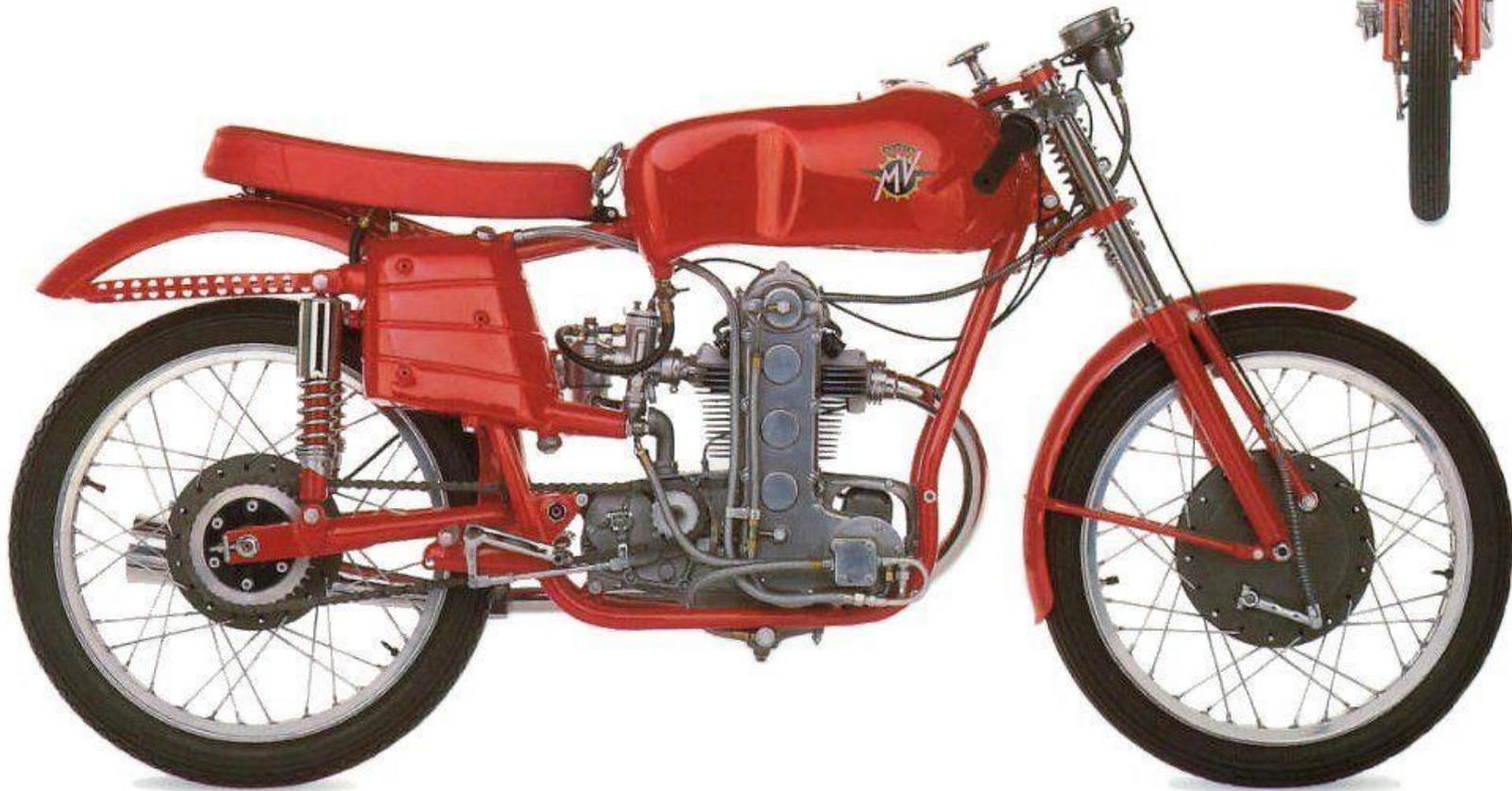
PRESTAZIONI

Velocità: 125 Km/h



Lo SCOOTER 125 a 2 tempi da REGOLARITA'

125 a 4 tempi
MONOALBERO



125 “Monoalbero”

Anni gare: 1952-1963

La Monoalbero è praticamente identica alla Bialbero versione 1952. Viene allestita con distribuzione “monoalbero” per rispettare il regolamento della FMI nella categoria Formula Sport. In alcune gare (come il Motogiro) viene dotata di targa e luci. E' una delle moto preferite dai piloti privati. Prodotta in circa 200 esemplari con kit di trasformazione per “versione bialbero” e maggiorazioni a 175cc e 203cc (1955). E' stata la moto dei primi passi di tanti campioni. Uno su tutti M. Hailwood che a 17 anni inizia a correre con la “MV Monoalbero”

VINCE

2 Campionati Italiani scooter - (G. Degli Antoni-L.Filiberti)

2 Campionati Italiani - (E. Brambilla-O.Ermeti)

1 Campionato Italiano della montagna - (A. Folegnani)

1 vittoria il 21 Settembre 1952 a Castelfranco Veneto -
(A. Attolini)

A tutto il 1963 si registrano 389 vittorie su moto e 10 su scooter.

MOTORE

Cilindri/tempi: mono/ 4T

Cilindrata: 123.5 cc

Alesaggio x corsa: 53 x 56 mm

Rapporto di compressione: 9.2:1

Potenza/giri: 15 CV/ 10.300

Coppia/giri: N.D.

Raffreddamento: aria

Distribuzione: monoalbero in testa – 2 valvole

Alimentazione: carburatore 27 mm

Accensione: magnete

Lubrificazione: carter secco

Avviamento: spinta o pedivella

Trasmissione primaria: ingranaggi

Frizione: multidisco in bagno d'olio

Cambio: 4 marce

Trasmissione secondaria: catena

CICLISTICA

Telaio: doppia culla chiusa in tubi acciaio

**Sospensione anteriore: forcella telescopica con
ammortizzatore idraulico**

**Sospensione posteriore: forcellone oscillante con
ammortizzatori idraulici**

Freno anteriore: tamburo 180 mm

Freno posteriore: tamburo 150 mm

Pneumatico anteriore: 2.00x19"

Pneumatico posteriore: 2.50x19"

Ruote: raggi

Serbatoio: 14 litri

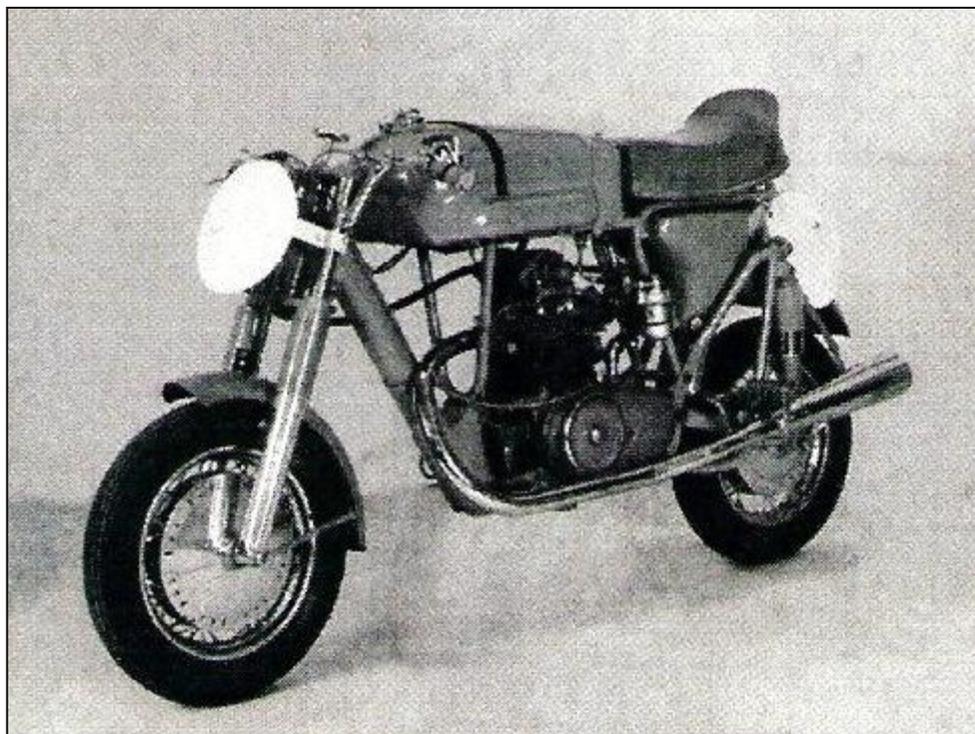
Lunghezza: 1980 mm

Larghezza: 610 mm

Interasse: 1250 mm

Peso: 75 Kg

Velocità: 150 Km/h



Lo SCOOTER MONOALBERO



thebikemuseum.com
thebikemuseum.com

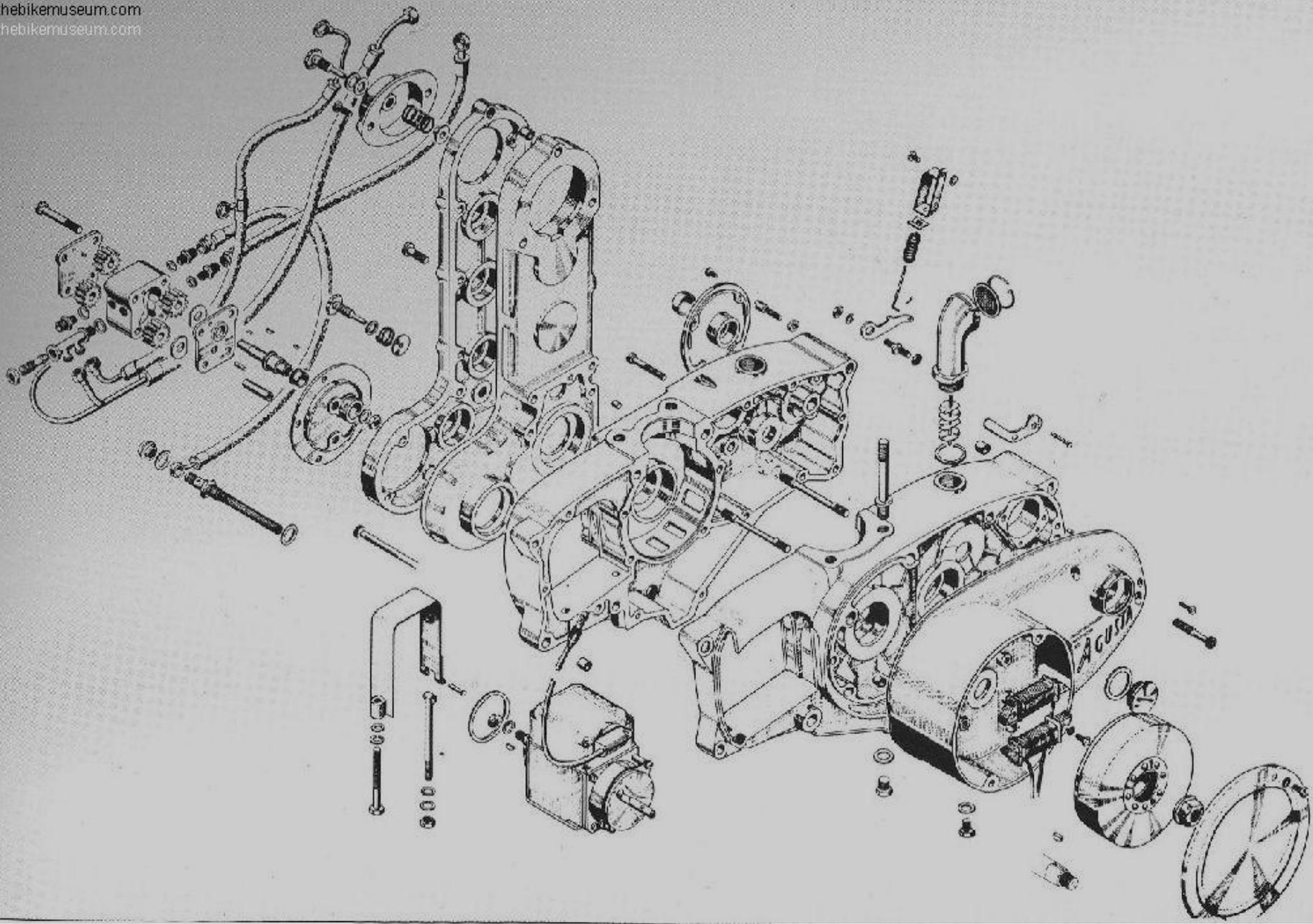


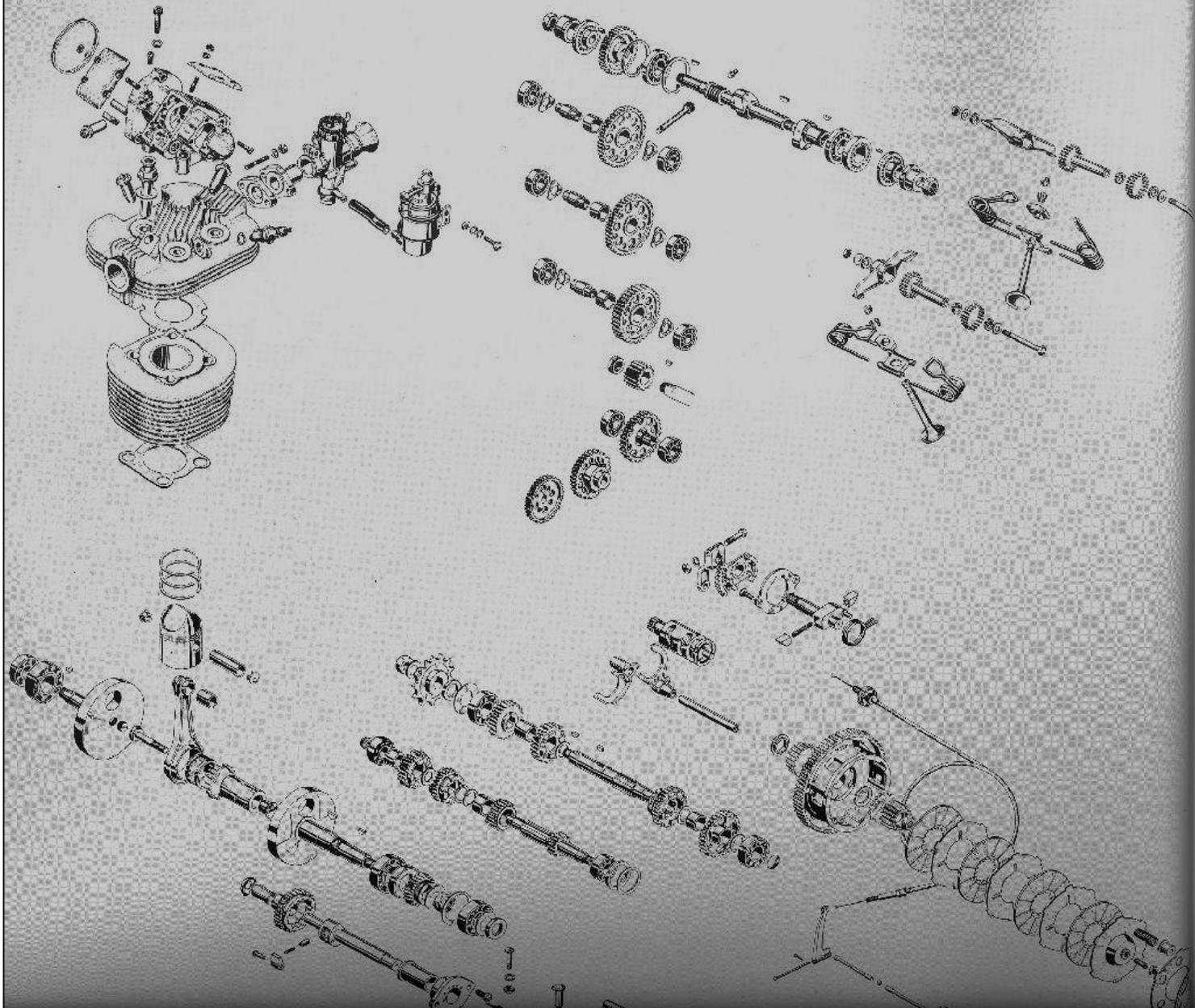
thebikemuseum.com
thebikemuseum.com

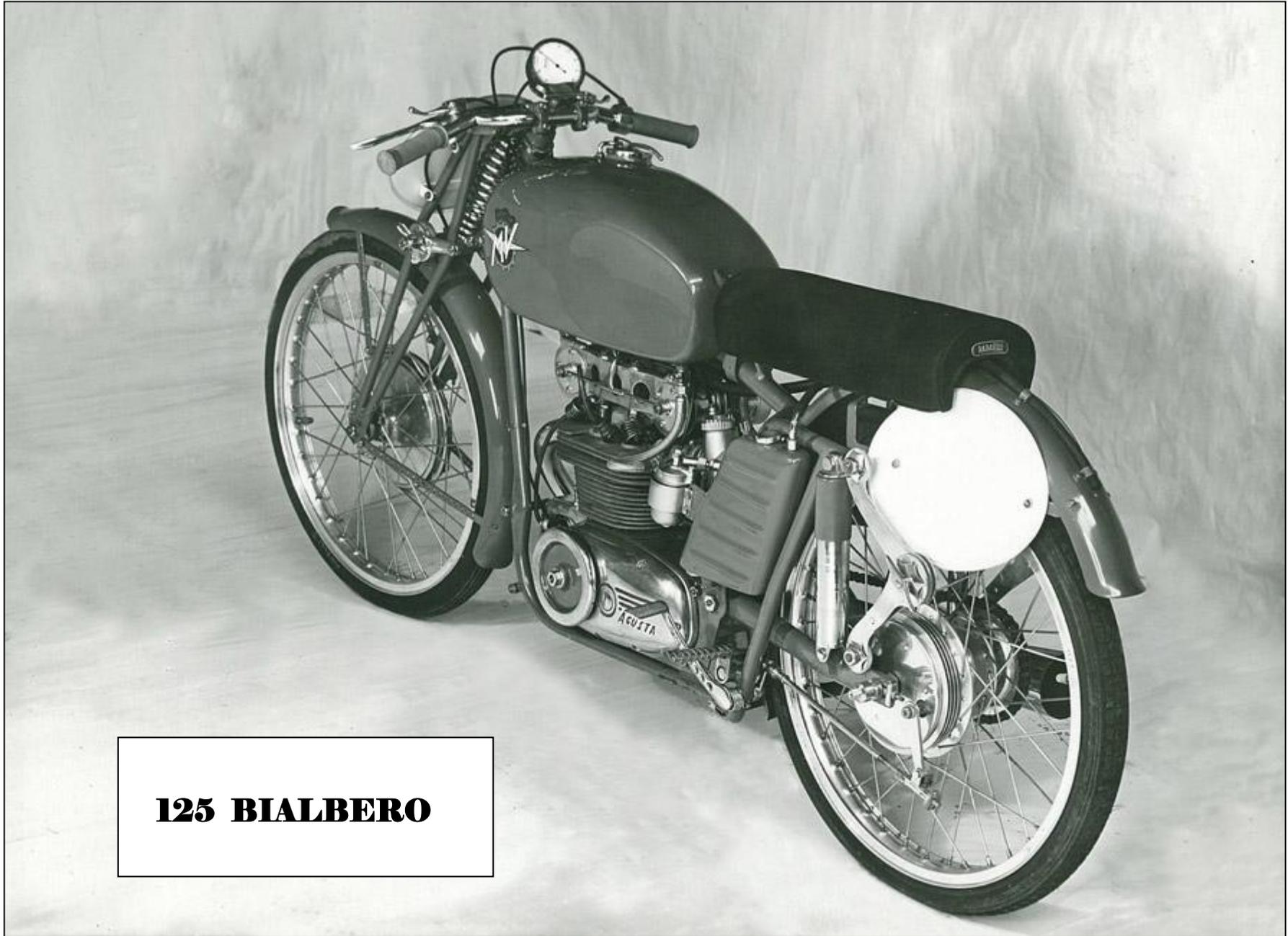




Forcella anteriore di tipo particolare e carenatura applicata sia al MONO che al BIALBERO

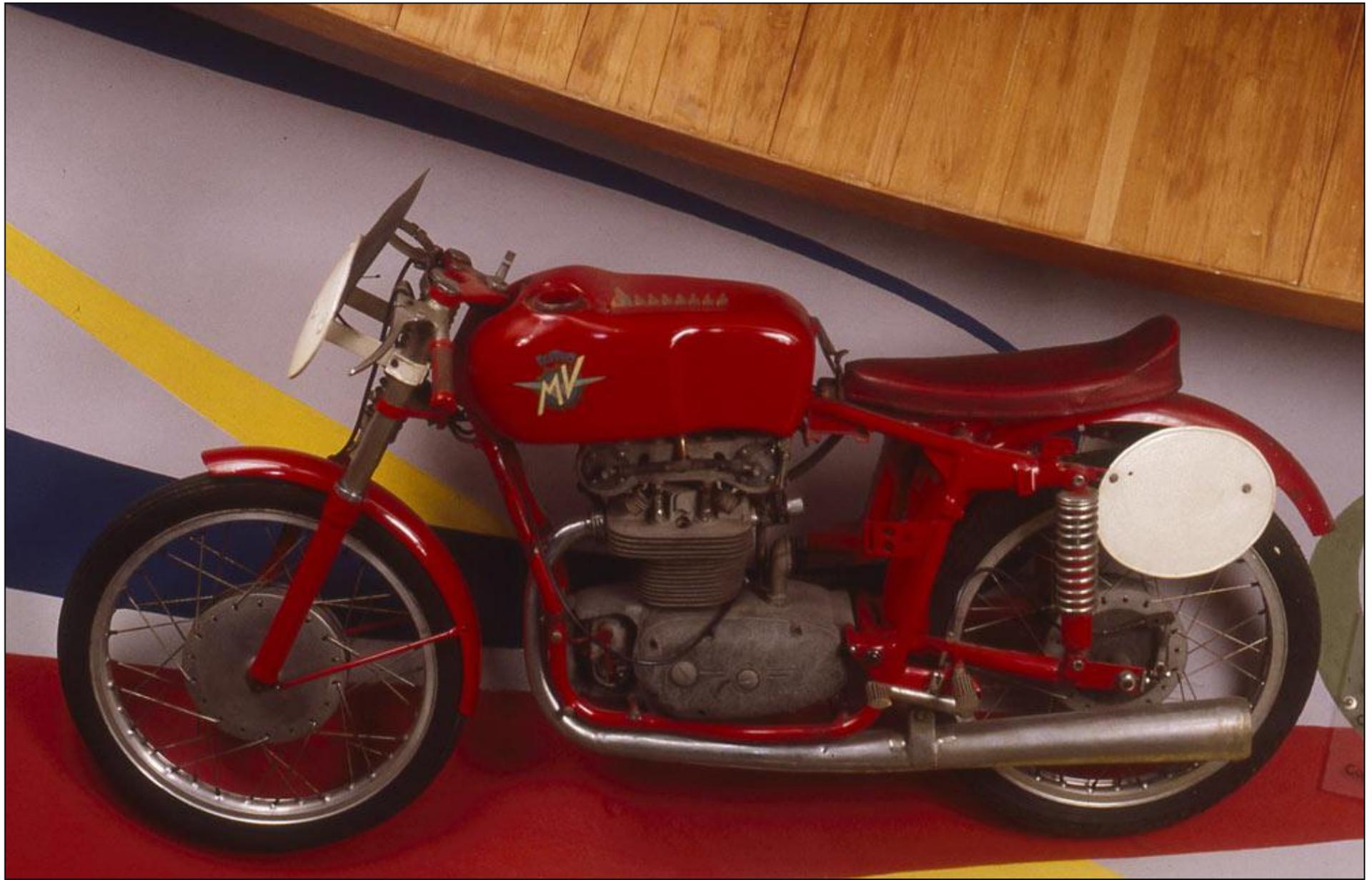






125 BIALBERO





125 Monocilindrico "Bialbero"

Anni gare: 1950-1960 e stagione 1964

Progetto del 1949

Dopo i primi modelli a 2 tempi si passa definitivamente al più sofisticato motore a 4 tempi. Una scelta importante, che separa nettamente la produzione da corsa rispetto a quella stradale. Debutta l'8 Luglio 1950 al Gran Premio d'Olanda con Bertoni e Magi. La Bialbero è la prima moto di Cascina Costa a fregiarsi nel 1952 di un titolo mondiale. Il motore viene impiegato per gare nella categoria "Scooter".

VINCE

7 Campionati Mondiali Marca (Sandford-Ubbiali)

34 Gran Premi

4 Campionati Italiani (Ubbiali-Spaggiari)

10 Campionati esteri

2 Campionati Italiani Scooter (Copeta-Degli Antoni)

1 Milano-Taranto (G. Sala)

per un totale di 105 vittorie

MOTORE

Cilindri/tempi: mono/ 4T

Cilindrata: 123.5 cc

Alesaggio x corsa: 53 x 56 mm

Rapporto di compressione: 9.5:1

Potenza/giri: 19.5 CV/ 11.900

Coppia/giri: N.D.

Raffreddamento: aria

Distribuzione: bialbero in testa – 2 valvole

Alimentazione: carburatore 25 mm

Accensione: magnete

Lubrificazione: carter secco

Avviamento: spinta

Trasmissione primaria: ingranaggi

Frizione: multidisco in bagno d'olio

Cambio: 4 marce

Trasmissione secondaria: catena

CICLISTICA

Telaio: doppia culla chiusa in tubi acciaio

Sospensione anteriore: forcella telescopica idraulica

Sospensione posteriore: forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici

Freno anteriore: tamburo 190 mm doppia frenata

Freno posteriore: tamburo 150 mm

Pneumatico anteriore: 2.50x19"

Pneumatico posteriore: 2.50x19"

Ruote: raggi

Serbatoio: 15 litri

Lunghezza: 1970 mm

Larghezza: 610 mm

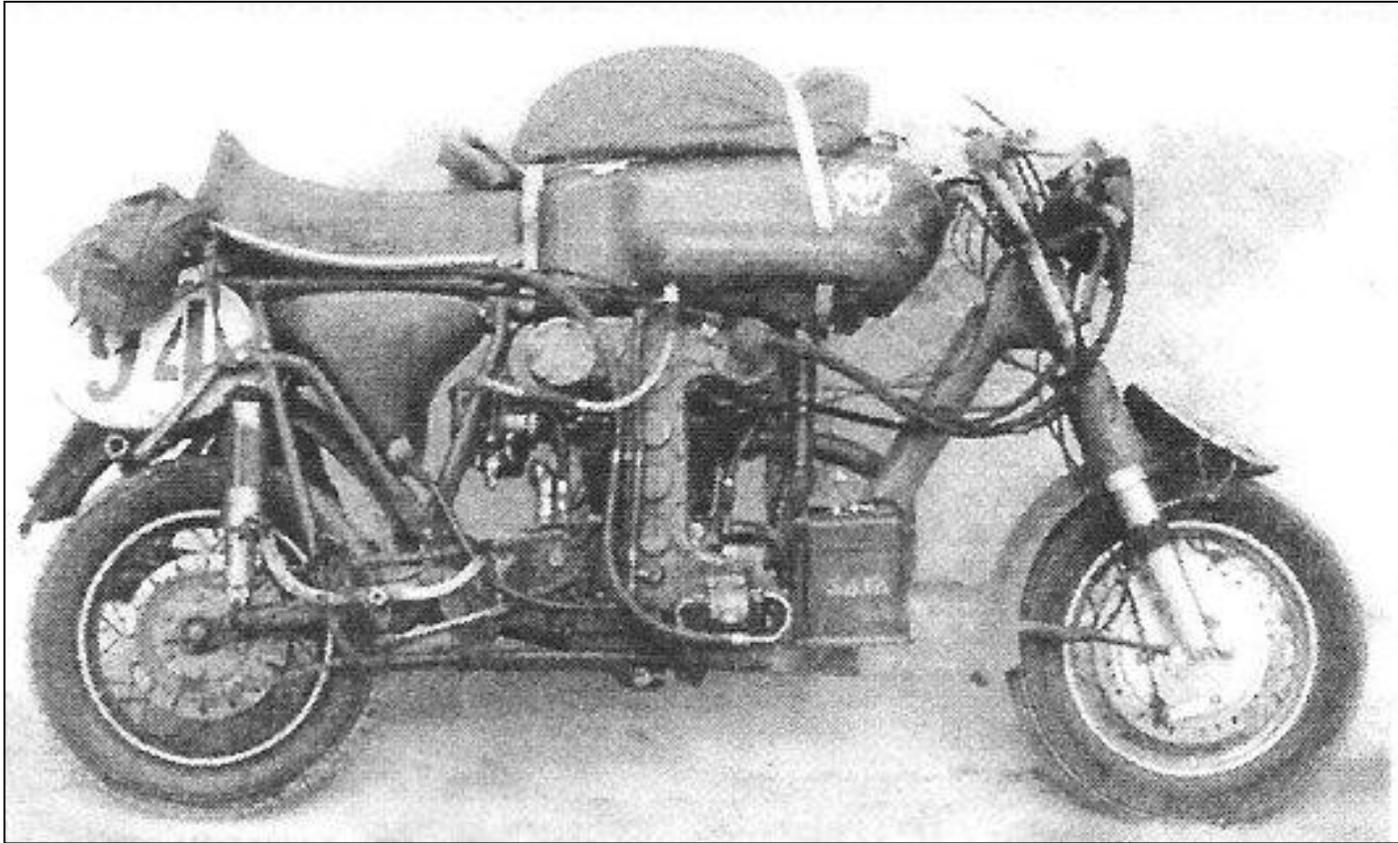
Interasse: 1250 mm

Peso: 78 Kg

Velocità: 200 Km/h

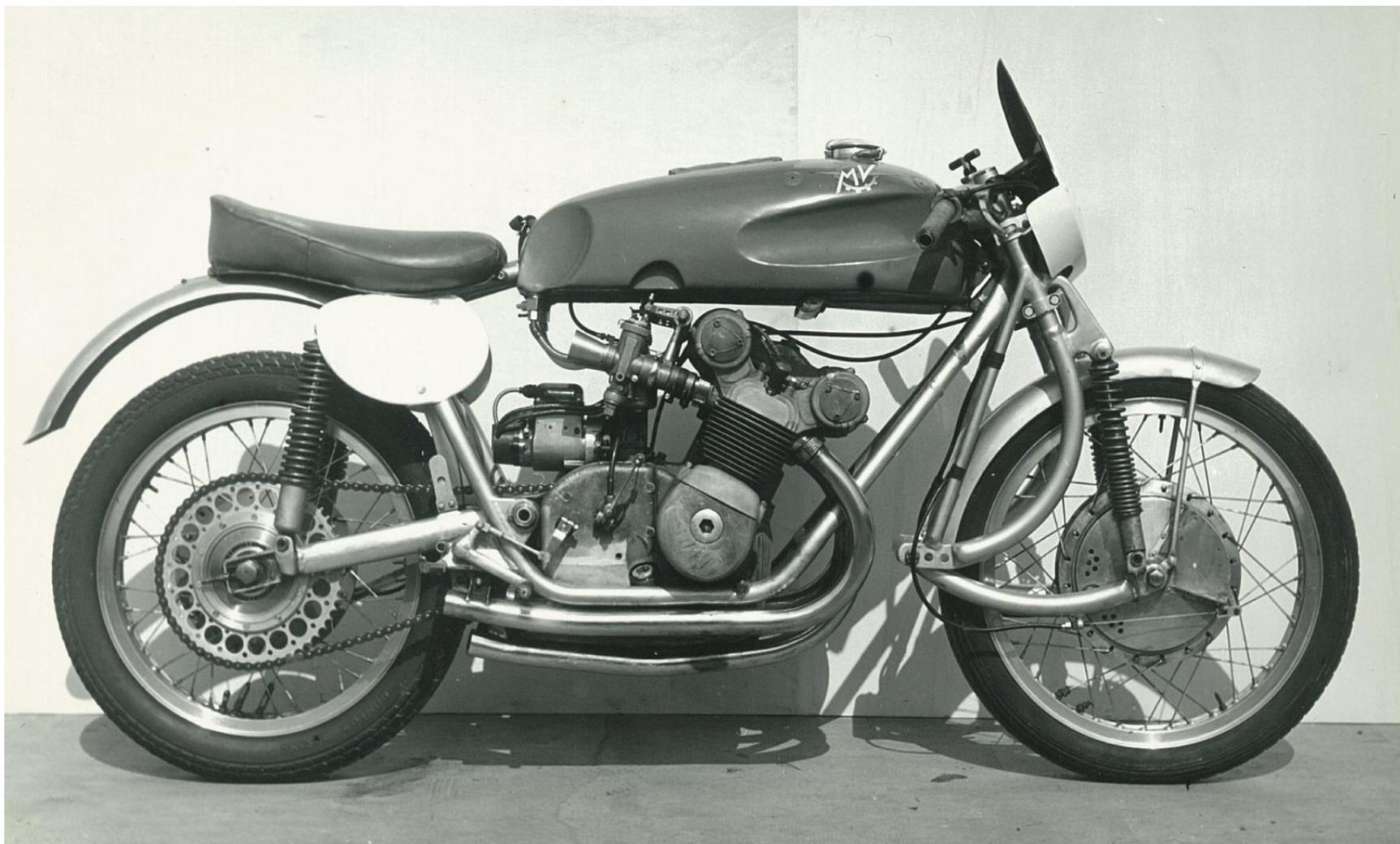




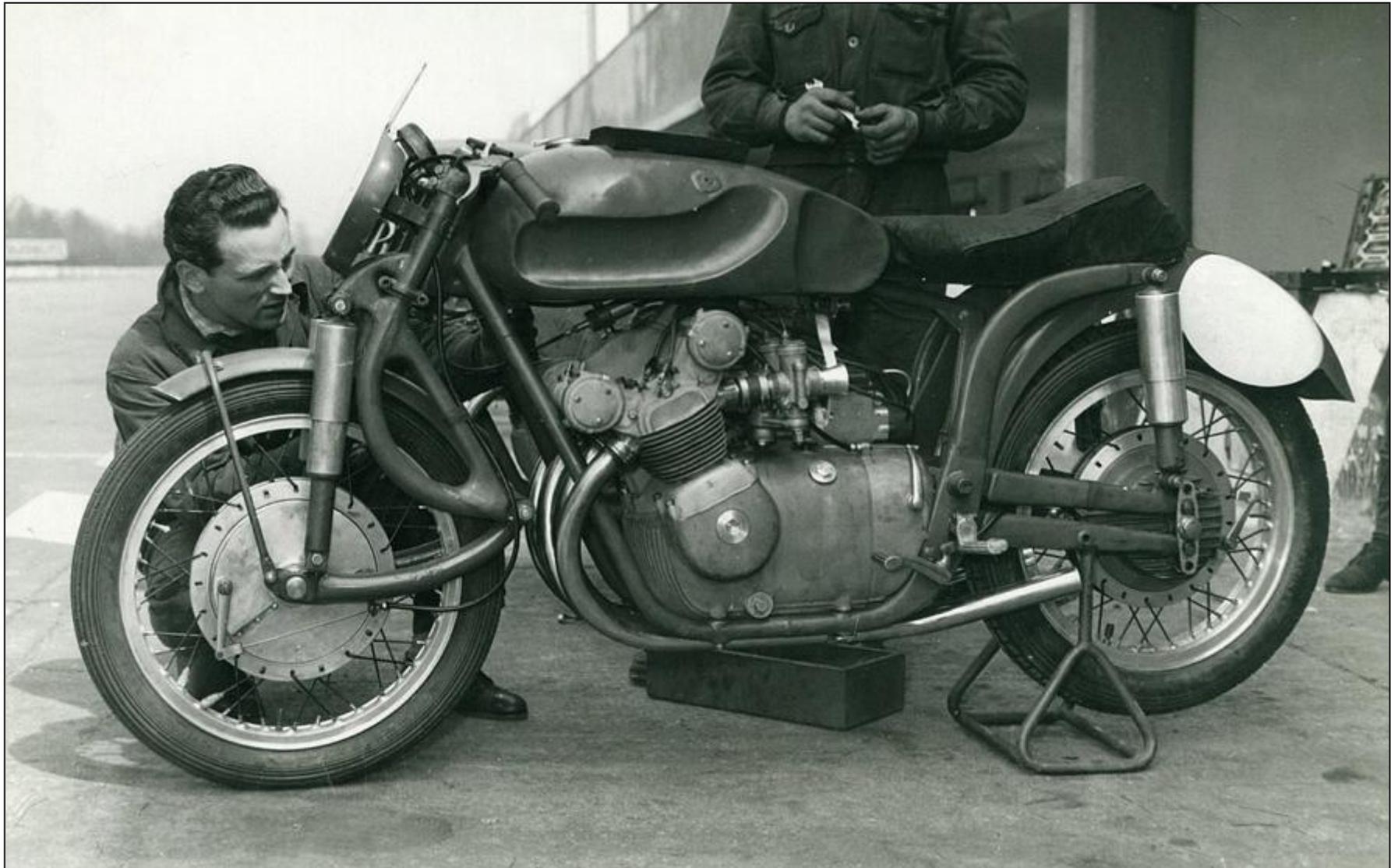


Lo SCOOTER BIALBERO

La 500 BIALBERO con 4 CILINDRI



La precedente con trasmissione a CARDANO



500 “Bialbero” 4 cilindri

Anni gare: 1952-1966

La nuova 4 cilindri sostituisce la precedente 500 “Cardano” del 1950. Modificata la trasmissione finale adottando la catena e il cambio a 5 marce in posizione trasversale. La nuova versione coglie la prima vittoria nel Gran Premio delle Nazioni a Monza il 14 settembre 1952 (L. Graham)

VINCE

9 Campionati Mondiali Marche (Hailwood, Surtees, Hocking)

7 Campionati Italiani (Bandirola, Venturi, Grassetti, Agostini)

1 Campionato Italiano juniores (G. Milani)

66 gran premi

Totale vittorie: 175

MOTORE

Cilindri/tempi: 4C/ 4T

Cilindrata: 497.5 cc

Alesaggio x corsa: 53 x 56.4 mm x 4

Rapporto di compressione: 10:1

Potenza/giri: 75 CV/ 10.500

Coppia/giri: N.D.

Raffreddamento: aria

Distribuzione: bialbero in testa – 8 valvole

Alimentazione: 4 carburatori 28 mm

Accensione: magnete

Lubrificazione: carter umido

Avviamento: spinta

Trasmissione primaria: ingranaggi

Frizione: multidisco in bagno d'olio

Cambio: 6 marce

Trasmissione secondaria: catena

CICLISTICA

Telaio: doppia culla chiusa in tubi acciaio

Sospensione anteriore: forcella telescopica idraulica o tipo "EARLES"

Sospensione posteriore: forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici

Freno anteriore: tamburo 250 mm doppia frenata

Freno posteriore: tamburo 220 mm

Pneumatico anteriore: 3.00x19"

Pneumatico posteriore: 3.50x19"

Ruote: raggi

Serbatoio: 24 litri

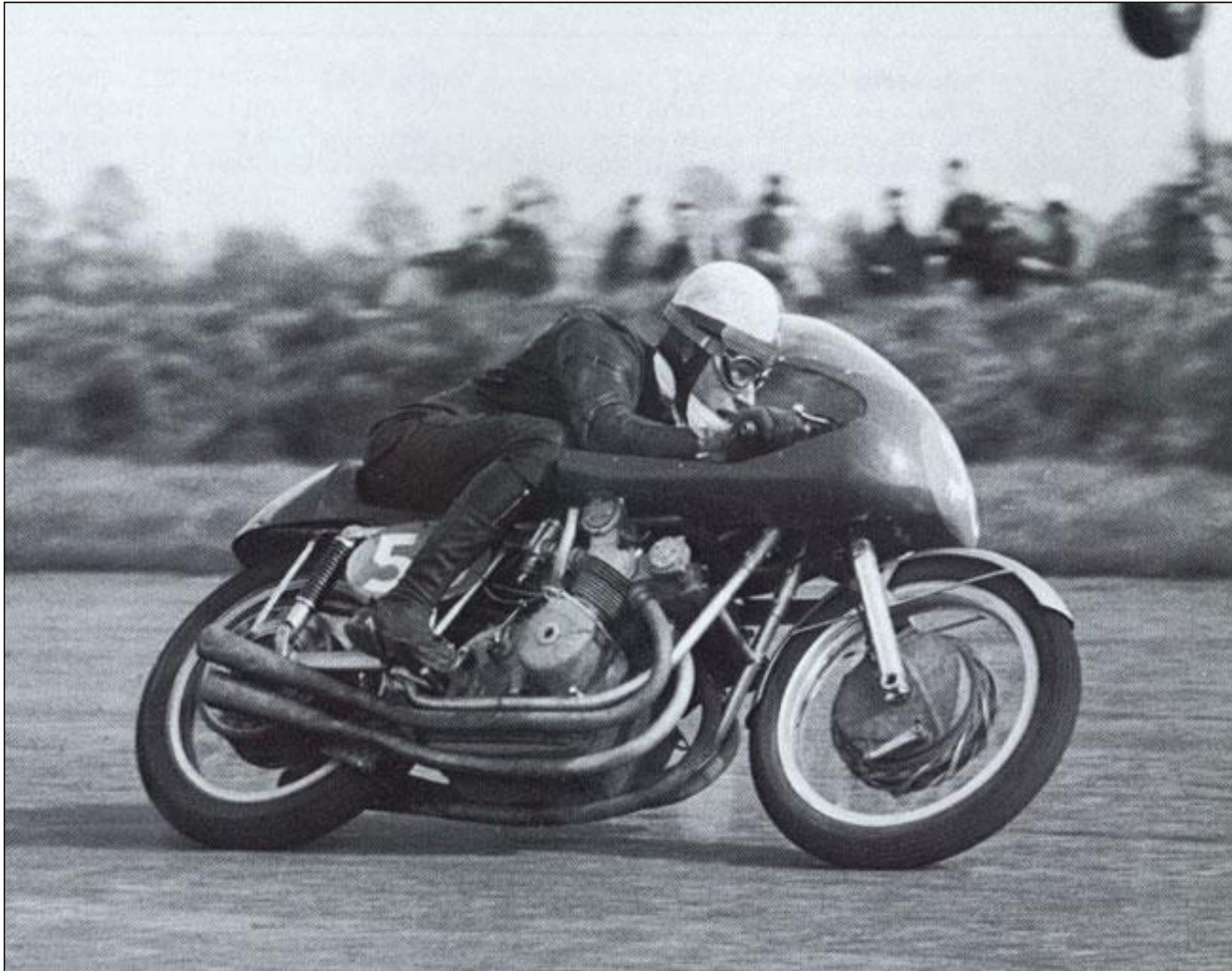
Lunghezza: 1990 mm

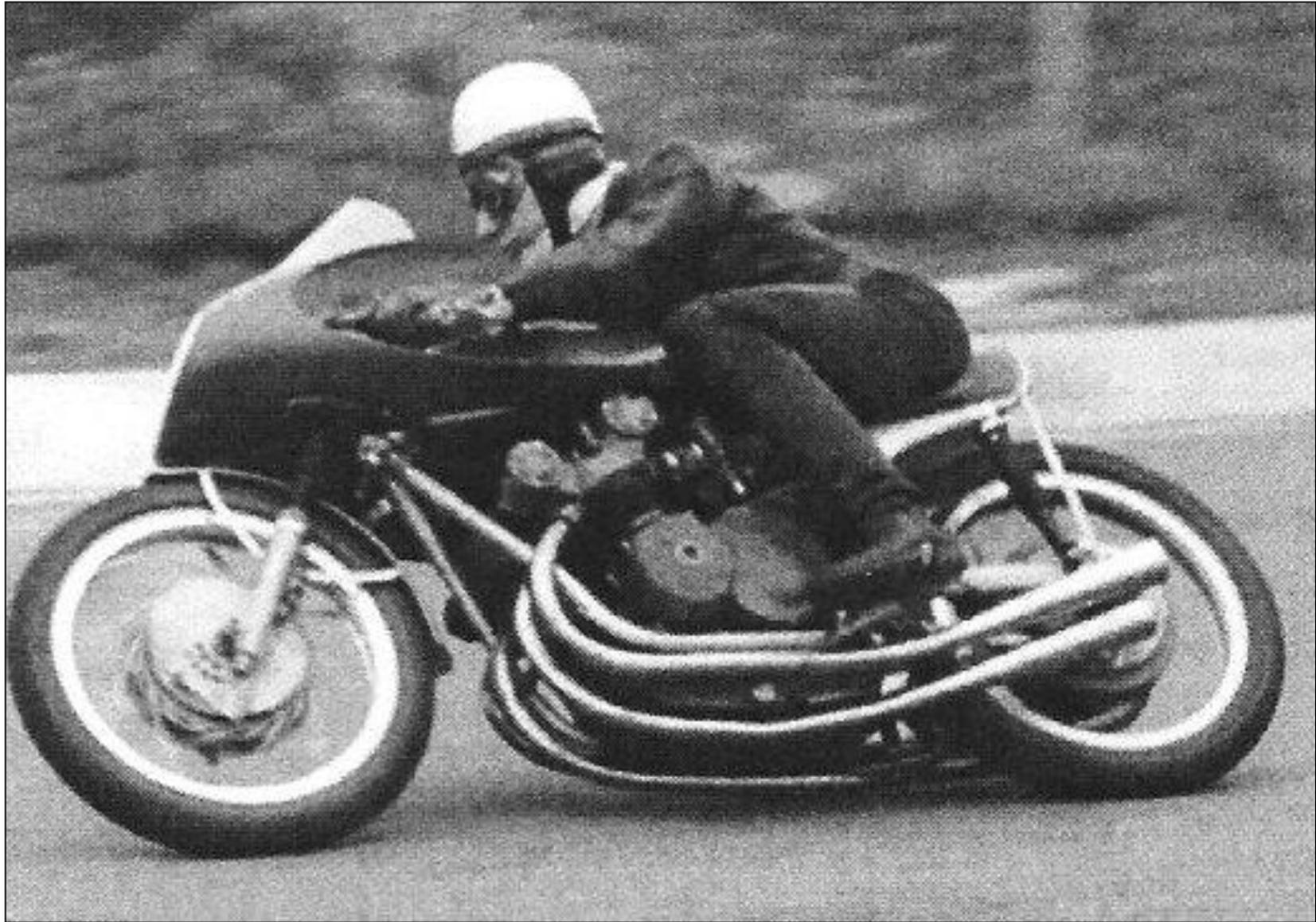
Larghezza: 530 mm

Interasse: 1370 mm

Peso: 150 Kg

Velocità: 265 Km/h





La biografia di 2 piloti della MV , ormai scomparsi : CARLO BANDIROLA e LESLIE GRAHAM che morì partecipando , con la 500 , al TOURIST TROPHY che si svolse nel 1953 nell'isola di MAN , in INGHILTERRA.



Leslie Graham (Wallasey, 14 settembre 1911 – Isola di Man, 12 giugno 1953) è stato un pilota motociclistico britannico che nell'anno 1949 dell'esordio del Motomondiale si è laureato campione del mondo nella classe 500.

Anche suo figlio, Stuart Graham, ha corso come pilota professionista.

Aveva iniziato a correre negli anni trenta con motociclette acquistate di seconda mano, presentandosi alla partenza delle gare britanniche più conosciute del tempo come la North West 200, il GP dell'Ulster e naturalmente il Tourist Trophy. Durante questo primo decennio di competizioni non raggiunse peraltro risultati particolarmente degni di nota.

La sua carriera nel motociclismo venne ovviamente interrotta dalla seconda guerra mondiale in cui Graham diventò un pilota aeronautico di bombardieri della RAF.

Riprese a gareggiare nel dopoguerra, questa volta in sella a moto della AJS, aggiudicandosi le sue prime corse^[2]; proprio con questa casa motociclistica prese il via alle classi 350 e 500 della prima edizione del motomondiale, conquistando, oltre che il titolo mondiale della 500, il settimo posto in 350.

Curiosa fu l'assegnazione del titolo mondiale: su 6 gare del campionato, per regolamento erano ritenuti validi per la classifica solo i migliori 3 risultati e Graham sommò due primi posti ed un secondo, dovendo scartare solamente il punto conquistato con il giro più veloce ottenuto al Tourist Trophy. Il suo avversario nella lotta per il titolo, Nello Paganì con la Gilera, poté invece calcolare a sua volta due primi posti e un terzo posto, dovendo scartare invece altri 11 punti conquistati. La classifica vide pertanto primeggiare il pilota britannico con un punto di scarto su quello italiano^[3].

Graham restò con la AJS anche l'anno successivo, concludendo in questo caso con due terzi posti nella classifica iridata.

Nel 1951 si legò invece alla casa motociclistica italiana MV Agusta per utilizzarne i veicoli nella Classe 125 e in 500; nella classe 350 decise invece di gareggiare con delle Velocette. Dopo che al primo anno di sviluppo la MV Agusta da 500 cm³ di cilindrata si era rivelata un po' carente in termini di affidabilità (tanto da non consentirgli di ottenere punti validi per la classifica iridata), nel motomondiale 1952 la situazione migliorò, tanto da fare in modo che Graham si piazzasse al secondo posto in classifica generale, alle spalle di Umberto Masetti.

Nel 1953 al Tourist Trophy dell'Isola di Man, gara inaugurale della stagione, dopo aver vinto nella Classe 125 che si era svolta il giovedì, il venerdì è perito durante l'effettuazione della gara della cilindrata superiore^[4].



Classe 500

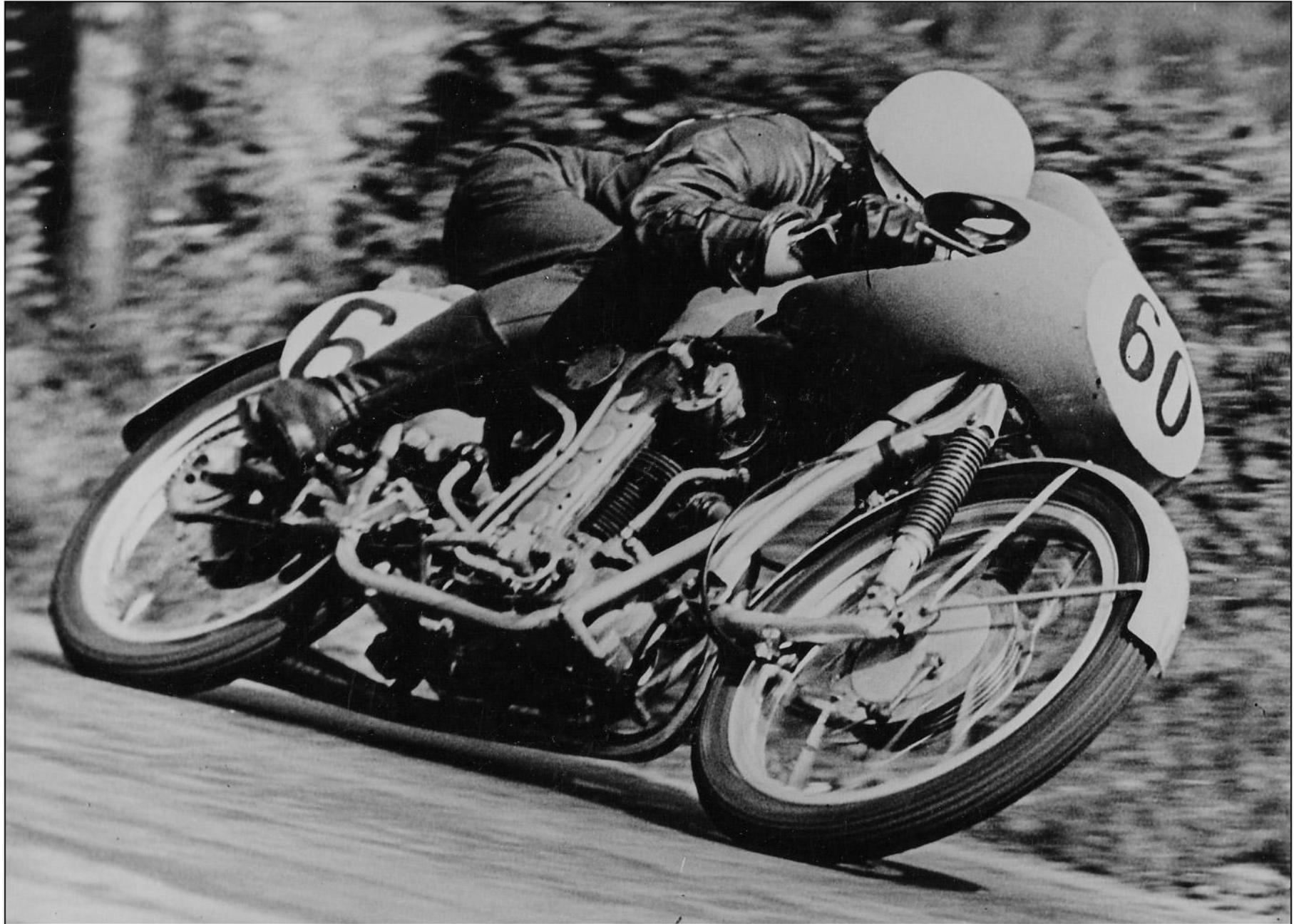
1949	Classe	Moto									Punti	Pos.
	500	AJS	10	1	2	Rit	1	Rit			30 ^[9]	1°

1950	Classe	Moto									Punti	Pos.
	500	AJS	4	Rit	Rit	1	2	7			17	3°

1951	Classe	Moto									Punti	Pos.
	500	MV Agusta e Norton	Rit	Rit	Rit	Rit	Rit	Rit		Rit	0	

1952	Classe	Moto									Punti	Pos.
	500	MV Agusta	Rit	2	7	Rit	4	Rit	1	1	25	2°

1953	Classe	Moto										Punti	Pos.
	500	MV Agusta	Rit			NE						0	







LESLIE GRAHAM
con
DOMENICO AGUSTA



Carlo Bandirola (Voghera, 25 settembre 1915 – Voghera, 21 settembre 1981) è stato un pilota motociclistico italiano.

Carriera

Pilota istintivo e irruente, divenne famoso per via della sua guida aggressiva, che lo portò spesso a rovinose cadute o a terminare anzi tempo le gare a causa del cedimento del motore.

Noto come "*Il Leone dell'Oltrepò*", iniziò la sua carriera nel 1937, con la Gilera con la quale fu poi anche pilota ufficiale nel mondiale classe 500 nella stagione 1950.

Nel motomondiale fu già presente nel Gran Premio motociclistico delle Nazioni 1949 dove si ritirò prima della conclusione della gara. Nel 1950 ottenne invece il suo primo podio con un terzo posto in occasione del GP di Svizzera.

Dalla stagione successiva passò alla MV Agusta con la quale, quali migliori risultati nel mondiale, conquistò il secondo posto nel GP di Spagna del 1953, ripetuto poi nel 1955. Sempre nel motomondiale 1953 ottenne una vittoria nella gara della Classe 350 corsa in concomitanza con il Gran Premio motociclistico di Germania, gara che in quell'occasione non era considerata valida per la classifica mondiale data la pericolosità del circuito scelto^[2].

Nel 1958 si aggiudicò inoltre il titolo italiano Classe 500.

È morto a 65 anni stroncato da una leucemia^[3]

1951	Classe	Moto									Punti	Pos.
	500	MV Agusta	5	4						9	5 ^[5]	12°

1952	Classe	Moto									Punti	Pos.
	500	MV Agusta	3		Rit	Rit	Rit		4	Rit	7 ^[6]	11°

1953	Classe	Moto										Punti	Pos.
	500	MV Agusta	Rit			NE				Rit	2	6 ^[7]	11°

1954	Classe	Moto										Punti	Pos.
	500	MV Agusta			AN		3	Rit		3	Rit	8 ^[8]	8°

1955	Classe	Moto									Punti	Pos.
	500	MV Agusta	2	11		3	Rit			Rit	10 ^[9]	5°

1956	Classe	Moto									Punti	Pos.
	500	MV Agusta						5			2 ^[10]	16°

1957	Classe	Moto									Punti	Pos.
	500	MV Agusta						7			0	

1958	Classe	Moto									Punti	Pos.
	500	MV Agusta							5		2 ^[11]	16°









**Carlo BANDIROLA (col casco)
ed il Comm. Domenico AGUSTA**

I fondatori della Casa Costruttrice



Giovanni AGUSTA



Domenico AGUSTA

Giovanni Agusta

Giovanni Agusta (Parma, 4 ottobre 1879 – Parma, 27 novembre 1927) è stato un pioniere dell'aviazione italiano, fondò la Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta.

Biografia

Nato a Parma da una famiglia di origini siciliane. Nel 1907 costruì il suo primo velivolo^{[1][2]}, l'AG-1, un aliante che volò per la prima volta sulla piazza d'armi di Capua trainato da un'automobile. Nel 1911 si arruolò come volontario e combatté nella guerra italo-turca. Nel 1911 inventò il parafreno allo scopo di riuscire a frenare la caduta di un aereo, dovuta a improvvisa avaria. Nel 1913 lavorò alla Caproni. Compì studi sul paracadute e, durante la prima guerra mondiale, mise a disposizione della nascente aviazione militare la sua esperienza decennale. Dopo il conflitto fondò la Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta. Nel 1923 si trasferì a Samarate in provincia di Varese, in località Cascina Costa con la moglie Giuseppina e i tre figli Domenico, Vincenzo e Mario dove, presso il campo di volo "Gaspare Bolla", avviò la sua attività. Con la sua morte le redini dell'azienda andarono alla moglie ed al primogenito Domenico Agusta.

Domenico Agusta

Da Wikipedia, l'enciclopedia libera.

Domenico Agusta (Palermo, 28 febbraio 1907 – Milano, 2 febbraio 1971) è stato un imprenditore italiano.

Biografia

Figlio di Giovanni Agusta, imprenditore aeronautico dell'omonima casa, a 6 anni seguì nel Nord Italia il padre Giovanni che si trasferì per iniziare la sua carriera pionieristica dell'aviazione. La famiglia si stabilì nei pressi di Cascina Costa. Si appassionò presto alle motociclette, oltre agli aeroplani. A 19 anni fu tra i primi a prestare servizio a Malpensa nella Regia Aeronautica, la nuova forza armata autonoma dedicata all'aviazione.

Nel 1927 il padre morì per i postumi di un'operazione e Domenico, divenuto il conte Agusta, si assunse la responsabilità dell'azienda insieme alla madre e al fratello minore Vincenzo, di due anni più giovane. Dal 1932 al 1945 si dedicò totalmente all'industria aeronautica, con la costruzione di vari modelli anche per l'aeronautica militare.

Nel 1945, a seguito delle clausole del trattato di pace, poi sfociate nei trattati di Parigi del 1947, venne proibita all'Italia la produzione di velivoli e l'azienda dovette fronteggiare un periodo di crisi che tentò di superare, cambiando le linee di produzione, adattandosi a costruire barche e autobus. In quell'anno venne fondata la Meccanica Verghera, allo scopo di produrre in serie una motoleggera dotata di propulsore a due tempi da 98 cc, messo a punto due anni prima, il cui sviluppo e produzione erano stati interrotti dagli eventi bellici. Da allora i modelli MV Agusta crebbero di popolarità, sotto la guida diretta di Domenico, le moto da competizione vinsero gare e campionati.

Negli anni Sessanta venne coinvolto in un celebre caso di gossip^[1]: avendo negato alla figlia Giovanna il permesso di sposare il calciatore José Germano de Sales nonostante fosse incinta^[2], la contessa e l'atleta si trasferirono a Liegi dove convolarono a nozze il 17 giugno 1967^[2]. Tre anni dopo i due divorziarono e Germano tornò in Brasile, dove comprò una fattoria coi soldi dell'ex suocero^[3].

Il 29 gennaio 1971, mentre accompagnava il presidente finlandese Urho Kekkonen in visita agli stabilimenti Agusta, fu colpito da infarto: morì quattro giorni dopo, nel suo appartamento milanese di piazza Sant'Erasmo.



Dati sull' autore :

BENVENUTO GIORGIO – TORTONA 07.03.1939 – Dottore in Ingegneria

TORTONA (AL) – C.so Don Orione 31/A

BENVEN2d@benvenutoluigifrancesco.191.it

www.benagri.it

BIBLIOGRAFIA :

I testi della MILANO-TARANTO e le biografie di LESLIE GRAHAM , CARLO BANDIROLA , VINCENZO e DOMENICO AGUSTA sono desunte da : www.it.wikipedia.org

Le caratteristiche tecniche e le foto dei vari modelli , compreso quasi tutte le foto di moto in corsa sono desunte da : www.mvagusta.it

Le foto del motore del 125 monoalbero ed i relativi spaccati sono desunti dal sito : www.thebikemuseum.com