

Benelli, una leggenda divenuta realtà



Sei fratelli, una storia sola. Sei uomini per una leggenda divenuta realtà. Era la primavera del 1911 quando Teresa Benelli, rimasta vedova, impiegò tutto il capitale di famiglia per realizzare un'officina meccanica e garantire così un'occupazione certa ai suoi sei figli, Giuseppe, Giovanni, Filippo, Francesco, Domenico e Antonio "Tonino" Benelli.

In principio era soltanto un garage di riparazioni, dove però venivano realizzati alcuni pezzi di ricambi per macchine e motocicli. Ma i sei fratelli Benelli avevano aspirazioni ben più grandi: costruire motociclette. E otto anni dopo, nel 1919, il primo motore venne alla luce: un due tempi di 75 cc che, però, applicato alla forcella anteriore di una bicicletta, non diede risultati soddisfacenti.

Nel dicembre del 1921 fece la sua comparsa la prima vera motocicletta Benelli: il "Velomotore", una motoleggera di 98 cc a 2 tempi, presentata in due modelli Turismo e Sport (125 cc), cui fece seguito nel 1923 una versione di 147 cc. E proprio con un tipo più spinto di quest'ultima motocicletta, Tonino Benelli cominciò a cogliere quelle vittorie che faranno conoscere la Casa pesarese in tutta Europa.

Nel 1926 Giuseppe Benelli disegnò una nuova motocicletta con motore a 4 tempi di 175 cc, con distribuzione ad albero a camme in testa comandato da una originale "cascata di quattro ingranaggi" e prestazioni uguali o superiori a moto di maggior cilindrata, che permise innumerevoli trionfi a Tonino Benelli, Campione d'Italia nel 1927, 1928, 1930 e 1931. L'incremento produttivo e il successo commerciale (la 175 venne realizzata in vari modelli sino al 1934, quando saranno presentate prima una 500 e poi una 250, sempre a 4 tempi) determinarono la necessità di ampliare la fabbrica, così nel 1932 i fratelli Benelli acquistarono i padiglioni della segheria Molaroni in viale Principe Amedeo, ora viale Mameli.



Due anni dopo, nel 1934 Benelli presentò due nuove moto da corsa: una 250 bialbero e una 500. Nel 1940 arrivò anche una 500 a valvole laterali ed una fantastica moto da corsa (una quattro cilindri fronte marcia con due alberi in testa e compressore che mai scenderà in pista) ma l'inizio del conflitto mondiale costrinse l'azienda a produrre unicamente modelli militari.

La Casa pesarese raggiunse in quegli anni l'apice del successo (vi lavorano circa 800 dipendenti) ma la seconda guerra mondiale distrusse tutto. Bombardamenti alleati e spoliamenti da parte dei tedeschi ridussero la grande fabbrica ad un cumulo di macerie e capannoni vuoti.

Ma i fratelli Benelli non si persero d'animo e, recuperati macchinari ed attrezzature, affidarono i primi lavori alla conversione civile di circa mille motociclette militari, principalmente inglesi, lasciate nei campi di battaglia dagli alleati. Il 1947 fu anche l'anno della ripresa dell'attività agonistica.



Il 1948 fu un anno fondamentale per la Casa pesarese: venne ingaggiato il pilota romagnolo Dario Ambrosini e il 14 ottobre i fratelli Benelli annunciarono la decisione di riprendere a costruire motociclette. I successi sportivi della rinata Benelli culminarono nel 1950 con la conquista, da parte di Ambrosini, del Campionato del Mondo della classe 250.

Alla fine degli anni '40 Giuseppe Benelli, a causa di insanabili divergenze con i fratelli, lasciò la Benelli. Nacquero così le motociclette Motobi, con il classico motore ad uovo a 2 e 4 tempi, di piccola e media cilindrata. Un successo commerciale e sportivo: oltre 1.000 vittorie nelle gare per moto derivate di serie negli anni cinquanta e sessanta. L'attività produttiva della Benelli proseguì con la presentazione nel 1951 del Leoncino e, a decretarne il clamoroso successo di vendite, fu la conquista nel 1953 del primo Motogiro d'Italia con il bolognese Tartarini.

Nel 1961 la Casa pesarese celebrò il suo primo cinquantenario di vita e l'anno seguente, per meglio fronteggiare la sopraggiunta crisi dell'industria motociclistica, si arrivò alla fusione dei due marchi Benelli e Motobi. Furono gli anni eroici delle molte vittorie dapprima con Grassetti, quindi con Provini e Pasolini della 250 quattro cilindri, sino alla conquista del secondo titolo iridato, nel 1969, con il pilota australiano Kelvin Carruthers. Una vasta gamma di modelli caratterizzò, negli anni sessanta, la produzione Benelli- Motobi: dai ciclomotori alla



Tornado, maximoto bicilindrica di 650 cc, l'ultima originale creazione Benelli. Nel 1972, infatti, la Casa pesarese venne acquisita dall'imprenditore argentino Alejandro De Tomaso. La nuova proprietà rilanciò e ampliò la gamma dei modelli presentando una serie di motociclette pluricilindriche di varia cilindrata, sino ad una prestigiosa sei cilindri di 750 cc (prima motocicletta di serie a sei cilindri disponibile sul mercato) oltre a costruire un nuovo e moderno stabilimento.



La concorrenza giapponese divenne sempre più agguerrita e tecnicamente più avanzata. Il declino fu lento ma inesorabile. Nel 1988 per la Benelli arrivò l'agonia. A salvare la gloriosa Casa pesarese da un futuro incerto fu l'industriale pesarese Giancarlo Selci, titolare del gruppo Biesse, che la rilevò il 23 ottobre 1989. Si ripartì da zero puntando al settore ciclomotori con i modelli: Così, Devil, Scooty. Per la Benelli sembrò tornato il sereno, ma dopo i primi momenti di euforia il futuro divenne nuovamente incerto.

Nel 1995, a salire in sella alla Benelli fu quindi il gruppo Merloni di Fabriano che acquisì il pacchetto di maggioranza dello storico Marchio. Fu Andrea Merloni, il figlio di Vittorio, a prendere in mano le redini della nuova società ed il rilancio partì da uno scooter dall'estetica aggressiva: il 491. Di nuovo progetti ambiziosi e, dopo vari modelli di scooter, arrivarono anche le maximoto: la Tornado, una tre cilindri di 900 cc che scenderà anche in pista nella Superbike, e la TnT di 1130 cc

sempre a tre cilindri. Ma ancora una volta i tempi felici si allontanarono e la Benelli entrò nuovamente in crisi.

Poi i nostri giorni. Nel dicembre 2005 la Benelli diviene proprietà del gruppo Q.J.. Vincitore del premio per l'industria motociclistica come esportatore dell'anno, Quianjiang è una corporation situata a Wenling dove 14mila persone producono ogni anno più di 1.200.000 veicoli a due ruote, e oltre due milioni di motori, in una fabbrica ultra moderna dalle dimensioni di una città.

Circa 670mila metri quadri coperti sono utilizzati per la produzione, che è oltretutto fornita di sofisticate macchine a controllo numerico per la lavorazione dei componenti importate da Germania, Italia e USA. Oltre alla produzione principale di moto e scooter, l'azienda, che ha un capitale di più di 750 milioni di dollari, ed è presente sul listino della borsa Cinese, sin dal 1999, produce anche quadricicli, bici elettriche, rasa erba, golf cart, generatori, pompe, e altre attrezzature per la cura del giardino.



Circa il 20% della sua produzione viene esportato oltre confine, America ed Europa incluse. Quianjiang è inoltre focalizzata sulla qualità, avendo ricevuto il riconoscimento internazionale ISO 9001 certificato dal 1997. Con l'entrata di nuovi capitali e la sinergia creatasi tra Italia e Cina, la Benelli Q.J. sta attualmente lavorando su molteplici progetti che rilancino sul mercato italiano ed internazionale la Casa pesarese, puntando anche sul settore delle e-bikes. Nel 2011 la Benelli ha festeggiato con grande

successo anche il suo primo centenario.