

Moto Magni: tre cilindri e un genio

Pubblicato: Venerdì 1 Luglio 2016



A pochi mesi dalla scomparsa del grande **Arturo Magni**, capo reparto corse di **MV Agusta** tra il 1950 e il 1976, siamo entrati in una delle più apprezzate aziende motociclistiche al mondo per capire cosa rimane di un'eredità a cui tutti gli amanti dello sport italiano devono sentirsi legati, la Magni di Samarate.

Leggi anche

- [Samarate](#) – Emozioni e ricordi, per il saluto ad Arturo Magni
- [Samarate](#) – Il mondo dei motori piange Arturo Magni

Signor Magni, mi levi subito una curiosità. Perché vi conoscono più all'estero che in Italia?

«Se prendiamo il nostro mercato di riferimento – il Giappone – è perché amano in modo spassionato la tradizione motociclistica italiana. Sono legati al nostro passato, al nostro marchio, alla nostra capacità di fare prodotti belli e allo stesso tempo prestazionali. La maggior parte dei nostri clienti apprezza il prodotto non solo per ciò che è, ma per quel che trasmette».

I vostri clienti sono attratti anche dalla fama di suo padre Arturo, un dei più grandi meccanici che questo sport abbia mai avuto.

«Mio papà ha avuto la fortuna di iniziare a lavorare da giovanissimo – e senza alcuna esperienza – con

un grande ingegnere, Piero Remor che lo volle con sé per la realizzazione del nuovo motore da competizione a 4 cilindri Gilera. Poco dopo Remor venne assunto dal conte Domenico Agusta a Cascina Costa. Suo compito sarebbe stato quello di vincere nel motomondiale».

IL VIDEO

Un obbiettivo a dir poco centrato.

«Il conte voleva solo una cosa: vincere. Questo è stato possibile non solo grazie a moto estremamente competitive, ma anche al clima di armonia che si creava all'interno del reparto corse».

In questo dream team come è entrato Giacomo Agostini?

«Carlo Ubbiali (nove volte campione del mondo ndr.) lo aveva segnalato a mio padre dicendogli due cose: la prima che era bergamasco come lui, la seconda che era velocissimo. Così Agostini venne convocato per un colloquio con il conte Agusta. Agostini arrivò a Cascina Costa al mattino, ma il conte lo fece aspettare fino alle otto di sera prima di riceverlo».



Incredibile...

«Be' non fu il solo. A John Surtees (unico pilota a vincere il titolo iridato sia nel Motomondiale che in Formula Uno) andò peggio. Dopo aver effettuato il primo test a Modena, venne convocato a Cascina Costa per definire tutti i dettagli del contratto direttamente con il Conte Agusta. Quando pensava di aver concluso le trattative e di essere ormai pilota ufficiale di MV, l'interprete gli disse "Non abbiamo ancora finito. Devi passare l'ultimo test...". Dopo qualche minuto si aprì la porta dell'ufficio del Conte, entrò una signora tutta vestita di nero con il velo davanti gli occhi, la contessa Agusta mamma dei 4 fratelli Mario Vincenzo Domenico e Corrado. Lo squadrò da capo a piedi per diversi minuti, gli girò intorno, e poi uscì dall'ufficio senza dire una parola. Dopo alcuni attimi di silenzio l'interprete gli disse "John, hai passato la prova e adesso fai parte della famiglia».

Quando si dice "aver fiuto" per il talento. A proposito di Surtees si è da poco tenuto l'undicesimo "Owners Meeting", l'evento riservato ai fortunati proprietari di una Magni, il primo senza suo

padre Arturo. Ospite d'eccezione, proprio John Surtees. Qual era l'atmosfera?

«L'evento si è svolto all'interno del Revival Mv Agusta e la cosa più significativa è stata sicuramente la presenza di John che non tornava in Italia da quasi 20 anni. Quando l'ho chiamato in Italia per ricordare i 60 anni del suo titolo mondiale in MV, dopo un primo momento di titubanza ha detto: "Giovanni vengo per ricordare Arturo"».

Cos'ha le ha detto in privato?

«La prima cosa che mi ha detto è stata "Sono venuto perché con tuo papà ho vissuto gli anni più belli della mia carriera e perché abbiamo condiviso vita vera"».

Dopo l'epoca eroica del motociclismo, arriviamo ai giorni nostri. Oggi sono due i modelli prodotti qui a Samarate, la "Filo Rosso" e la "Storia", entrambe su base MV Agusta. Qual è la missione aziendale di Magni oggi?

«Oggi, come nel 1977, vogliamo portare avanti un discorso motociclistico a livello artigianale, senza perdere l'esperienza maturata in 30 anni di corse. Da una parte restauriamo, revisioniamo e riproduciamo pezzi per MV d'epoca e dall'altra creiamo moto che raccontino l'epopea del motociclismo storico. Per questo con "Storia" prima e "Filo Rosso" poi, abbiamo voluto raccontare un'epoca e legare ancora una volta i due nomi Magni e Mv Agusta».



In un'epoca di produzione standardizzata e seriale, cosa offre una moto Magni al suo proprietario?

«Chi compra una Magni ha una moto di non larghissima diffusione con un background che vuole ricordare ciò che è stato. Prendiamo due esempi: Storia è un progetto estetico su una Brutale e riprende le linee estetiche della moto stradale più apprezzata della produzione MV Agusta storica, la 750S del 1972-74. "Filo Rosso" invece utilizza il nuovo motore 3 cilindri 800cc di MV Agusta e riproduce la storica MV Agusta di Giacomo Agostini, riprogettata con quote e materiali paragonabili a quelle di una moto moderna».

Una qualità innata di Magni, nonostante la sua dimensione, è stata quella di aver anticipato mode

e tendenze. Quali sono i vostri prossimi obiettivi?

«Per il momento siamo concentrati nella produzione e nella consegna delle “Filo Rosso”, sicuramente seguiranno nuovi progetti ma per il momento è troppo presto parlarne».

Non se ne parla abbastanza, ma nonostante la grande tradizione motoristica italiana costellata di nomi eccellenti come quello di suo padre, il settore sembra in crisi. I rumors di una cessione di Ducati da parte di Volkswagen, la crisi in casa Mv Agusta, il prudente l'approccio del gruppo Piaggio nel presentare nuovi modelli Aprilia e Moto Guzzi, la dolorosa cessione di Husqvarna/Bmw a Ktm e il conseguente trasferimento da Cassinetta di Biandronno in Austria della produzione. Dal suo punto di vista a che punto è il motociclismo italiano?

«Sono realtà completamente diverse dalla mia. È difficile fare un punto sulla situazione attuale. È, credo, tutto legato alla contingenza economica. Dobbiamo però fare leva sul mercato estero. Gli stranieri sono molto legati alla tradizione italiana nel motorsport».



Senta qual è l'insegnamento più prezioso che le ha lasciato suo padre?

«Mi ha insegnato a mantenere viva la passione e la tradizione della nostra storia recente. Fino a quando ha seguito l'azienda personalmente, ha saputo riversare su di me e sui nostri collaboratori tutto ciò che aveva appreso nel reparto corse più titolato al mondo. Qualcosa che non è di serie ma che sa trasmettere delle sensazioni».

Mi racconta un ultimo aneddoto?

«(Ci pensa un attimo ndr.) Sa chi ha importato in Italia i primi freni a disco? Phil Read (compagno di squadra di Agostini e sette volte campione del mondo ndr.). Voleva che Mv Agusta li montasse sulle moto da Gran Premio, ma Agostini era diffidente verso le novità tecniche. Così le provò solo Read, facendo un paio di giri in pista sorprendenti. Fu così che in Mv i dischi soppiantarono i freni a tamburo».

LO SPECIALE IMPRESA DELLE MERAVIGLIE

Scheda dell'azienda

Magni Moto

Via Leonardo da Vinci 331
21017 Samarate (VA) – Italia
tel. 0331 234544
fax. 0331 235298
www.magni.it

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it