

MV Agusta Raid 250-300



Inattesa e benvenuta

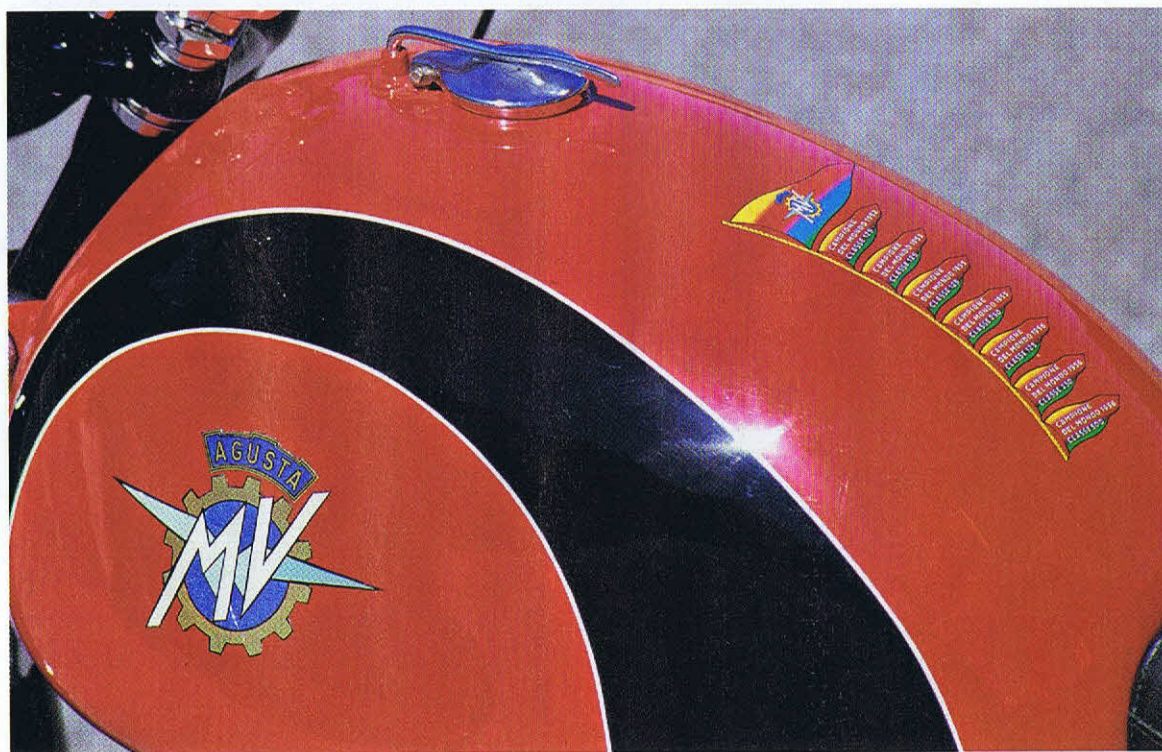
Con un colpo a sorpresa nella primavera del 1956 la MV Agusta cala l'asso di una 250. La mossa ha anche lo scopo di risvegliare il mercato e gli appetiti dei motociclisti veraci. Non sarà tuttavia un successo e gli esemplari costruiti resteranno ben sotto le 1.000 unità durante i cinque anni di produzione. Vediamo perché

di VITTORIO CRIPPA

Fortunati i motociclisti degli anni Cinquanta! Perché non dovevano accontentarsi del solo Motosalone di Milano, oggi per di più a cadenza biennale, ma potevano saziare la loro fame di novità oltre che con questo classico appuntamento invernale, anche con l'importante esposizione primaverile alla Fiera di Milano, e la cui partecipazione da parte delle Case era assai sentita e numerosa.

La 34a edizione dell'aprile 1956 è poi particolarmente importante perché la Moto Guzzi ha

annunciato la nascita della Lodola 175, grande novità di cui si parla da tempo e che stravolge il conservatorismo tipicamente mandelliano. Ma anche un'altra celebrata Casa italiana coglie l'occasione milanese per una "new entry" di cui poco o nulla si è saputo finora. "Novità del tutto inattesa - scrive *Motociclismo* sul fascicolo del 21 aprile 1956 uscito in coda alla Fiera- in quanto fino a pochi giorni fa a proposito di questa macchina non erano trapelate indiscrezioni più o meno fantasiose. E, cosa soprattutto sorprendente, questa moto rientra in



• Quando giunge sul mercato nel 1957 la MV si è già aggiudicata sette titoli mondiali per Marche, quattro nella 125, due nella 250 e uno nella 500. Il dorso del serbatoio della Raid 250 è quindi decorato con 7 bandierine a rappresentare i titoli vinti sino all'anno della sua commercializzazione.



• **Sopra, scelte classiche per il "ponte di comando": manubrio in pezzo unico di foggia turistico-sportiveggiante, scomode leve non anatomiche e senza sfere di sicurezza, manopole personalizzate e comando del gas non rapido. Sotto al faro sulla sinistra si trova la levetta dell'interruttore d'emergenza per far partire la moto senza batteria. A destra, particolare del pedale del cambio a bilanciere i cui bracci sono eccessivamente rialzati costringendo a sollevare più del necessario il piede per le cambiate. Utile l'astina del livello olio integrata nel tappo di riempimento e sfiato. Le puntine platinatate ed il condensatore sono alloggiati in un piccolo vano sulla sinistra e rapidamente raggiungibili togliendo il coperchietto. E' una buona soluzione rispetto alla sistemazione nel volano perché il raffreddamento è migliore. Il foro filettato (è stato tolto il tappo) serve per registrare la frizione.**

una classe di cilindrata che sembrava ormai fossilizzata su posizioni da tempo acquisite".

In effetti scorrendo un catalogo inerente la produzione nazionale del 1956 scopriamo che ben poche sono le proposte in questa classe, ritenuta invece un tempo importantissima perchè considerata la giusta via di mezzo tra costi e prestazioni. Moltissime al contrario le offerte tra 125 e 200 cc, con prevalenza di 175 a due e quattro tempi.

La 250 comunque non è sparita dalla scena: volendo ci sono le bicilindriche Benelli Leonessa e MotoBi Spring Lasting, la gradevole Maserati Gran Turismo Lusso, e, tra le straniere, decisamente apprezzata è la BMW R25/3. Fuori dal coro la Gilera e la Moto Guzzi: la prima esce dagli schemi con l'insolita cilindrata della B300, mentre la

Moto Guzzi si affida ancora al vetusto Aironé, sempre valido, ma tecnicamente superato.

Sorella maggiore

Perché dunque arrischiarsi in un segmento apparentemente "addormentato" e comunque considerato di poco interesse dalle maggiori Case? Probabilmente la MV Agusta pensa di sfruttare i propri successi sportivi per lanciare una nuova, o meglio rinnovata tendenza verso la classica 250, e poi ritiene che il salire di cilindrata porti lustro e prestigio al Marchio, finora presente sul serbatoio di motoleggere contenute entro i 175 cc. Per rigore storico bisogna però ricordare che già dieci anni prima, nel 1946, la Meccanica Verghera dei Conti Agusta aveva proposto una quarto di litro monocilindrica quattro tempi. L'arcaismo di alcune soluzioni tecniche, l'aspetto da moto anni 30, nonchè le deludenti prestazioni (10 CV a 5.100 giri per una velocità massima di 110 km/h), avevano però decretato l'insuccesso commerciale di questa 250, che, prodotta in pochissimi esemplari, tuttavia resta presente nei listini della Casa fino al 1951. Fortunata è invece la 175 che la MV propone in varie "salse", Turismo, Sport, Super Sport, proprio il famoso Disco Volante, e modelli da corsa veri e propri per le gare di gran fondo come lo Squalo. Ed è partendo dal generoso 175 monoalbero a camme in testa che viene preparata una versione maggiorata di 250 cc la quale, almeno inizialmente, mantiene la raffinata distribuzione della 175. Il fatto non sfugge a *Motociclismo*, che nell'articolo citato in precedenza afferma: "La si direbbe sorella maggiore della 175 cc in quanto di essa mantiene l'architettura generale del blocco motore-cambio, specie nel disegno del cilindro,



