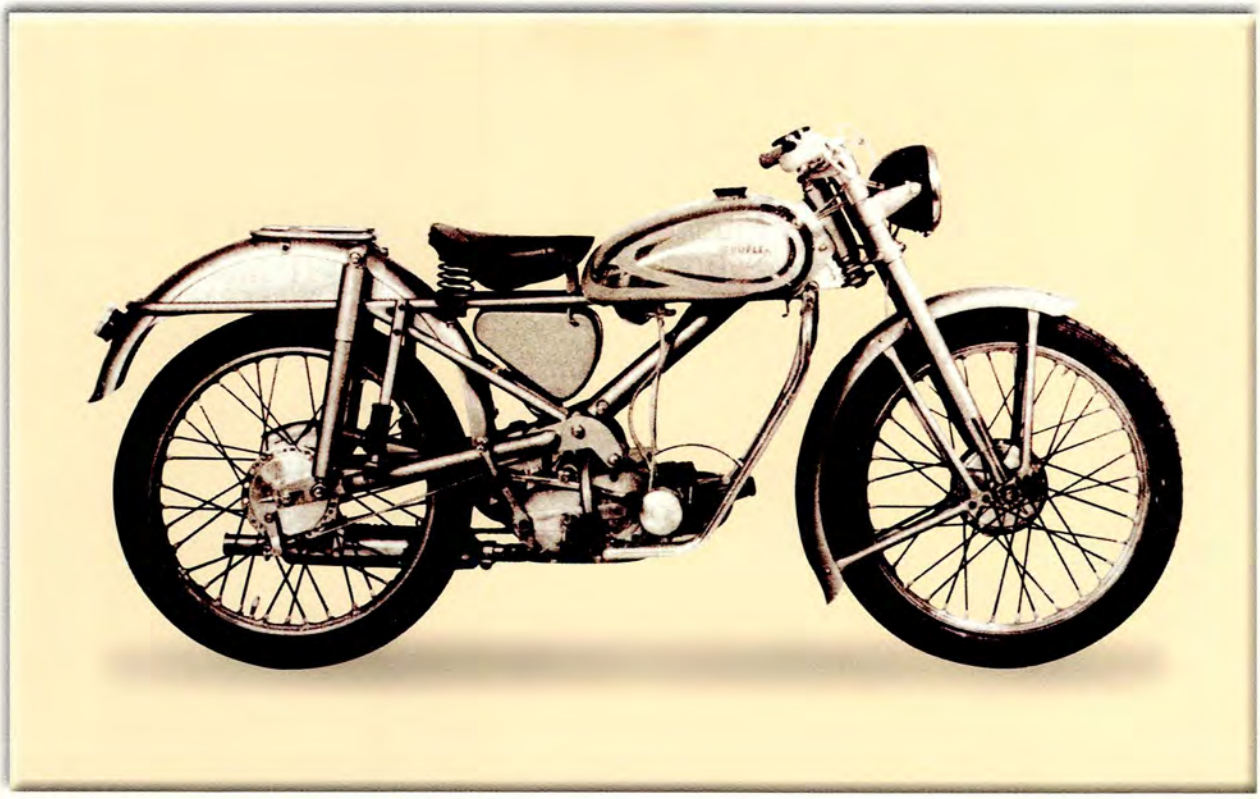
Maria Pace Marzocchi

MARZOCCHI

Storia di una
Officina Meccanica Bolognese





CONTI EDISERVICES

TUTTI I DIRITTI RISERVATI.
RIPRODUZIONE, ANCHE PARZIALE, VIETATA.
ALL RIGHT RESERVED.

© COPYRIGHT 1999

CONTI EDISERVICES
VIA L.ALBERTI, 76/A - 40139 BOLOGNA - ITALY
TEL.: 051 541850 - FAX: 051 6246182
E-mail: contiprs@tin.it

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE / *GRAPHICS*
CONTI PRESSERVICES S.A.S. - BOLOGNA - ITALY

FOTOLITO / *PHOTOLITHO*
LITOINCISA PAGANELLI - BOLOGNA - ITALY

STAMPATO SU CARTA / *PRINTED ON PAPER*
PATINATA SYMBOL IVORY gr. 200 CARTIERE FEDRIGONI S.p.A. - VERONA - ITALY

Bologna, November 1999

The idea for this project first began taking shape at the planning stages of the 50th Annniversry Celebration to honour the Marzocchi "Factory". Adriano and Paolo Marzocchi, the initiators of this event, wondered why not include as part of the celebration, a pamphlet, a few pages that could trace the Company's history back to its inception adding a few photographs to illustrate it? thus my involment began.
At the beginning of our quest, very few facts came to light but as we were gathering information, interviewing and reminescing, we realised that a few pages were certainly not going to be sufficient. To honour the people of the story unravelling before us, dating even before 1949, a book would have better fulfilled our task to include the formative school years of Stefano and Guglielmo Marzocchi, their earlier work experiences, the ones with the Ducati Company, their gift for researching and developing major innovations. A variety of papers, sketches, personal notebooks, photographs, and lots of drawings, surfaced from both the Marzocchi's office and the former homes of Stefano and Guglielmo. Amongst the papers left to her by my father, my mother Marialuisa, entrusted to me for this research, old documents from the Ducati period and a "Journal". Althought it appeared at first to be a purely technical and commercial chronicle, at a closer look, revealed itself as a more intricate collection of meticolous reporting of events, ideas, anectodes about people, things... Just after her mother passed away, last May, (shortly after the making of the book had been decided and place), with all the memories it stirred, the special mementoes from my uncle Stefano's life..., my cousin Carla, found for this book and for me, old photographs, drawings and a few preciuous letters.
I am indebted to all those who helped me in the research to record the history of the Company from '49 to today. A special mention goes to Athos Pierantoni and his recollection of more than fourty years of dedicated work with the Marzocchi brothers, even on this circumstance Athos gave effortlessly of his time delivering notes, memories, elucidading as no one else could, spanning from the 1950es, when in the "Workshop" located at Zannoni street, the workers were eight including Stefano and Guglielmo, to 1992 when the employees in the suspension department had reached over a hundred and the business had expanded internationally.

There are also other people descriving my heartleft gratitude as this is a book composed of many memories and lots of interviews: at Ducati's past and present, Bruno Cavalieri Ducati and his book "The history of the Ducati Company", Bruna Franceschi, Guido Folicaldi, Giovanni Pelagalli. The Ducati's Meccanica manager, Massimo Bordi, the Ducati Museum staff especially Marco Montemaggi and Giuliano Pedretti so willingly releasing information, journals and their latest pubblication. Motorbike racer Tarquinio Provini, Giovanni Collina ... and the Ruggeri Bikers Club.At Marzocchi: Barbara Marzocchi and the ATMA technical team, Andrea Pierantoni, Maria Elena Rondinini, Loris Vignocchi, Andrea Zucchini... and Giuliana Vegetti. This book is a joint effort involving many more people that i am unfortunately unable to mention but to whom goes my sincere appreciation. Neverthenless I wish to express my gratitude to Giovanna Pesci for her precious suggestions and to Alberto and Manuel Conti for their invaluable committment through'out the editorial process. Finally i am deeply grateful to my cousin Adriano and my brother Paolo especially for the determination they showed in realising this book, they have given me the wonderful opportunity to reconstruct the history of the Marzocchi Company, which is partly the story of our family too.

Bologna, Novembre 1999

Tutto è cominciato dall'idea di Adriano e Paolo Marzocchi di ricordare i 50 anni della "fabbrica" con una festa. Perché non accompagnarla con qualche pagina che ne tracciasse la storia, soprattutto degli esordi, e qualche fotografia per illustrarla? Mi viene affidato l'incarico...
Da prima poche notizie, poi cercando e interrogando, ricordando e facendo ricordare, ci siamo accorti che poche pagine non bastavano più. Che ci voleva un libro, per la vicenda che si andava ricomponendo e che arretrava ancor prima del 1949.
Gli anni della scuola di Stefano e Gugliemo, le prime esperienze lavorative e quella presso la Ducati, la vocazione ad inventare, progettare, realizzare...
Sono riemerse carte, schizzi, appunti, fotografie e tanti disegni... Dagli uffici della Marzocchi, dalle abitazioni che sono state di Stefano e di Guglielmo.
Mia madre Marialuisa, tra le carte lasciate da mio padre, ha consegnato a questa ricerca vecchi documenti della Ducati ed un Giornale che dietro una cronaca che pareva solo tecnica e commerciale, ha rivelato un intreccio di eventi, di idee, di cose, di persone...
Mia cugina Carla, subito dopo la scomparsa della madre Dina nello scorso maggio (poco dopo la decisione di fare il libro, poco prima della festa), e con lei tanti ricordi di mio zio Stefano, ha trovato, per il libro e per me, vecchie fotografie, disegni e qualche lettera preziosa...
Per la storia dell'azienda, dal '49 ad oggi, un ringraziamento particolare va rivolto ad Athos Pierantoni che ha collaborato con i fratelli Marzocchi dal 1950, quando nell'officina di via Zannoni erano in otto, compresi Stefano e Guglielmo, al 1992, quando i dipendenti addetti alle sospensioni erano più di un centinaio, per un mercato ormai internazionale. Anche in questa occasione Athos si è messo fedelmente al lavoro, per fornirmi appunti, ricordi, chiarimenti come nessun altro avrebbe potuto.

Un grazie anche a molti altri, per un libro fatto da tanti ricordi, da molte "interviste". Per la Ducati, vecchia e nuova, Bruno Cavalieri Ducati ed il suo libro, Bruna Franceschi, Guido Folicaldi, Giovanni Pelagalli. Il direttore della Ducati Meccanica Massimo Bordi, lo staff del Museo Ducati, in particolare Marco Montemaggi e Giuliano Pedretti, prodighi di notizie, di materiali, delle loro recentissime pubblicazioni. E ancora corridori della moto, Tarquinio Provini, Giovanni Collina... , e il motoclub Ruggeri. E, per venire alla Marzocchi, Barbara Marzocchi e l'ufficio tecnico dell'Atma, Andrea Pierantoni, Maria Elena Rondinini, Loris Vignocchi, Andrea Zucchini... e Giuliana Vegetti.
Questo lavoro è frutto di molte altre collaborazioni, che non sono in grado di citare. Desidero però esprimere gratitudine a Giovanna Pesci per i suoi preziosi consigli, e ad Alberto e Manuel Conti per l'impegno profuso nel lavoro editoriale.
Infine, ed in particolare, voglio ringraziare mio cugino Adriano e mio fratello Paolo, che con la loro determinazione nel realizzare questo libro, mi hanno dato modo di tracciare una storia dell'"officina" Marzocchi, che è anche un poco la storia della nostra famiglia.

Maria Pace Marzocchi

Sommario - *Summary*

9

PRIMA DELLA MARZOCCHI

BEFORE MARZOCCHI

29

L'OFFICINA DI VIA ZANNONI

THE WORKSHOP ON VIA ZANNONI

45

DA BOLOGNA A CASALECCHIO

FROM BOLOGNA TO CASALECCHIO

63

GLI ANNI SETTANTA E OTTANTA
A ZOLA PREDOSA

THE 1970'S AND 1980'S
IN ZOLA PREDOSA

83

LE CORSE

THE RACES

103

GLI ANNI NOVANTA
IL MERCATO INTERNAZIONALE

THE 1990'S
THE INTERNATIONAL MARKET

123

LA FESTA PER I CINQUANT'ANNI
DELLA MARZOCCHI

THE 50TH ANNIVERSARY
OF MARZOCCHI

A mio padre Guglielmo
A mio zio Stefano

To my father Guglielmo
To my uncle Stefano

... e a tutti coloro, corridori, clienti, venditori, operai, collaboratori, dirigenti
che hanno contribuito al successo dell'impresa Marzocchi.

... and to those racers, customers, sellers, workers, managers
who gave their contribution to the Marzocchi's success.



PRIMA DELLA MARZOCCHI

BEFORE MARZOCCHI

La storia dei fratelli Stefano e Guglielmo Marzocchi, Bologna classe 1903 e 1906, procede in parallelo. Stessa formazione scolastica, all'Istituto Aldini Valeriani, che fin dagli anni Trenta dell'Ottocento, quando esordì come scuola di Arti e Mestieri, uniformandosi poi (1878) all'Ecole Diderot de la Villette di Parigi, fu l'ossatura di quella formazione tecnica che al lavoro manuale all'interno della scuola-officina abbinava la pratica del disegno e lo studio teorico di matematica, geometria e fisica come introduzione alla meccanica: palestra eccellente per tanti imprenditori bolognesi.
Per Stefano il diploma nel 1921, per Guglielmo nel luglio 1923 (Sezione per Meccanici elettricisti). Ma la morte del padre Carlo li catapulta repentinamente nel mondo del lavoro, e resterà il rammarico degli studi non continuati (anche se entrambi frequenteranno, pur senza essere iscritti ai corsi, le lezioni universitarie alla facoltà di ingegneria meccanica).

Stefano, dopo il servizio militare e qualche collaborazione con aziende bolognesi come disegnatore-progettista, nei primi anni Venti è già impiegato presso la Breda-Veicoli di Milano, l'industria siderurgico-meccanica

The story of the brothers Stefano and Guglielmo Marzocchi, born in 1903 and 1906 in Bologna, runs parallel. They both studied at the Aldini Valeriani Institute, which was founded in the 1830's as an Art & Crafts school and which implemented the teaching methods of the Ecole Diderot de la Villette of Paris in 1878. The technical curriculum combined the hands-on training in the school's own workshop and the design training with the study of mathematics, geometry and physics, as well as an introduction to mechanics. This education was a first-class training ground for many Bolognese entrepreneurs.
Stefano graduated in 1921 and Guglielmo in 1923, in the Electric Mechanics Division, but the sudden death of their father Carlo rushed them into the working world, and they always regretted not having continued their studies (even though both attended mechanical engineering classes at the university without being registered).

After his military service, Stefano worked as a project designer for several Bolognese companies, and then in the early 1930's, he began to work at the iron metallurgy company Breda-Vehicles in Milan.



LA CLASSE DI GUGLIELMO MARZOCCHI (PRIMO A DESTRA) ALL'ISTITUTO ALDINI VALERIANI INSIEME AL DIRETTORE GAETANO SERRAZANETTI.
THE CLASS OF GUGLIELMO MARZOCCHI (FAR RIGHT) TOGETHER WITH THE PRINCIPAL GAETANO SERRAZANETTI AT THE ALDINI VALERIANI INSTITUTE.



STEFANO MARZOCCHI (AL CENTRO) NEGLI ANNI DELLA SCUOLA.
STEFANO MARZOCCHI (CENTER) DURING HIS SCHOOL YEARS.



COMUNE DI BOLOGNA

ISTITUTO ALDINI-VALERIANI

SCUOLA INDUSTRIALE DI SECONDO GRADO

DICHIARATA SEDE DI ESAMI CON EFFETTI LEGALI

DECRETO MINISTERIALE 24 giugno 1923

ANNO SCOLASTICO 1922 -1923

DIPLOMA DI LICENZA

DALLA SCUOLA INDUSTRIALE SEZIONE PER meccanici elettricisti

RILASCIATO A Marzocchi Guglielmo FIGLIO DI Carlo

NATO IN Bologna IL 24 gennaio 1906 CON PUNTI 73 SU 100.

BOLOGNA 31 luglio 1923

IL DIRETTORE

IL PRESIDENTE
DELLA COMMISSIONE DIRETTIVA

IL COMMISSARIO GOVERNATIVO
PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE DEGLI ESAMI DI LICENZA

DIPLOMA DI LICENZA DI GUGLIELMO MARZOCCHI. ANNO SCOLASTICO 1922-23.
GUGLIELMO MARZOCCHI'S HIGH SCHOOL DIPLOMA. THE 1922-23 SCHOOL YEAR.

produttrice di macchine agricole e di carrozze ferroviarie il cui sviluppo (con nuovi impianti, a Niguarda e a Sesto San Giovanni) era andato di pari passo, fin dai primi anni del Novecento, con quello delle ferrovie italiane. Tra i progetti firmati dal giovane disegnatore, e messi in produzione, un carrello elevatore entrato in dotazione alla stazione ferroviaria milanese.
Guglielmo, iniziate le prime esperienze lavorative a 17 anni, si impiegherà presso l'azienda bolognese Veronesi, produttrice di materiale per le ferrovie, di pompe ad acqua, di centrifugatori. Ma prima ancora del servizio militare, iniziato nell'aprile del '26 a Pavia, aveva condiviso con il fratello un periodo alla Breda. C'è una sua lettera alla famiglia, spedita nell'agosto 1924 da S. S. G (Sesto San Giovanni):

Spesso esco la sera verso le 8 e 35 perché c'è molto lavoro e rimaniamo io e il capo soli per tre ore, in quell'immenso salone che voi avete visto nella fotografia...

Breda is a manufacturer of agricultural machines and railway coaches, and since the beginning of the 20th century, it has kept its development up with the Italian railways. Among the young designer's projects was a lift truck that went into production and was used at the Milan train station.
Guglielmo started to work at 17 and then joined the Bolognese Company Veronesi, a manufacturer of train materials, water pumps and centrifuges. Before starting his military service at Pavia, started in april 1926, Guglielmo worked with his brother at the Breda company. A letter that was mailed in August 1924 from S.S.G. (Sesto San Giovanni) still exists from that period:

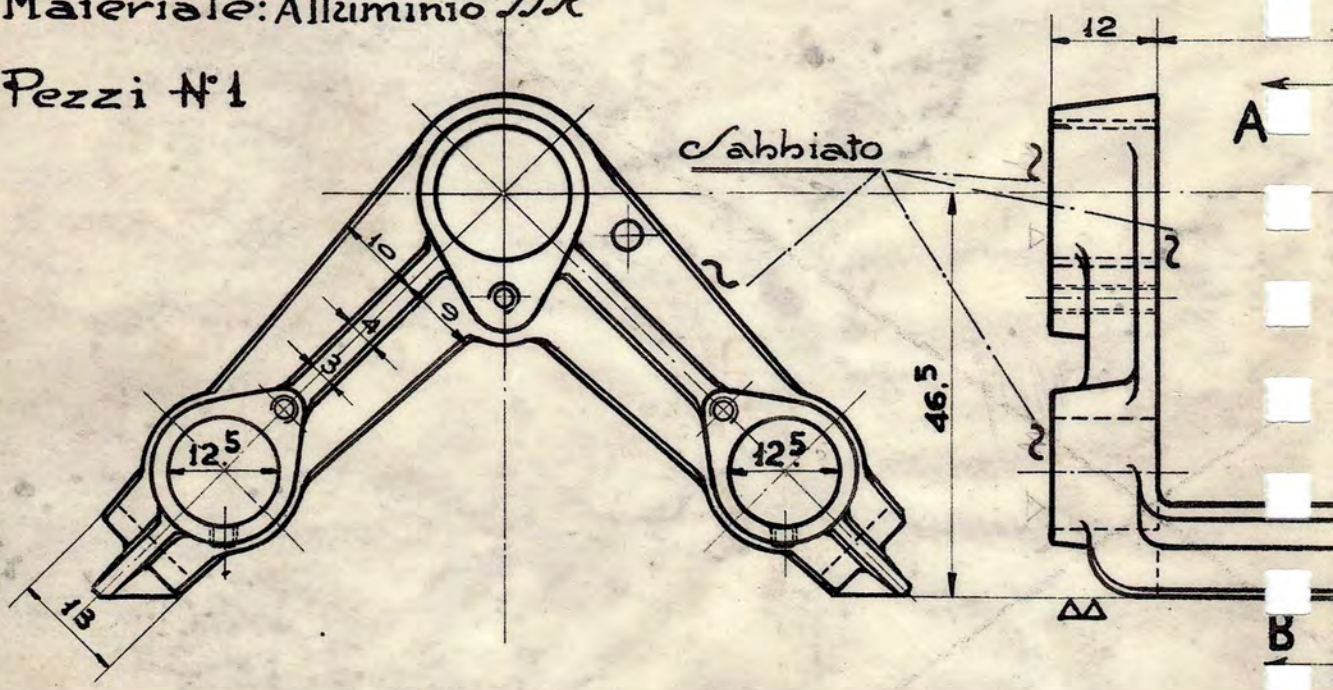
I often leave work around 8.35pm, because there is so much to do . My supervisor and I are usually the only ones who work late in the huge hall that you have seen in the picture...

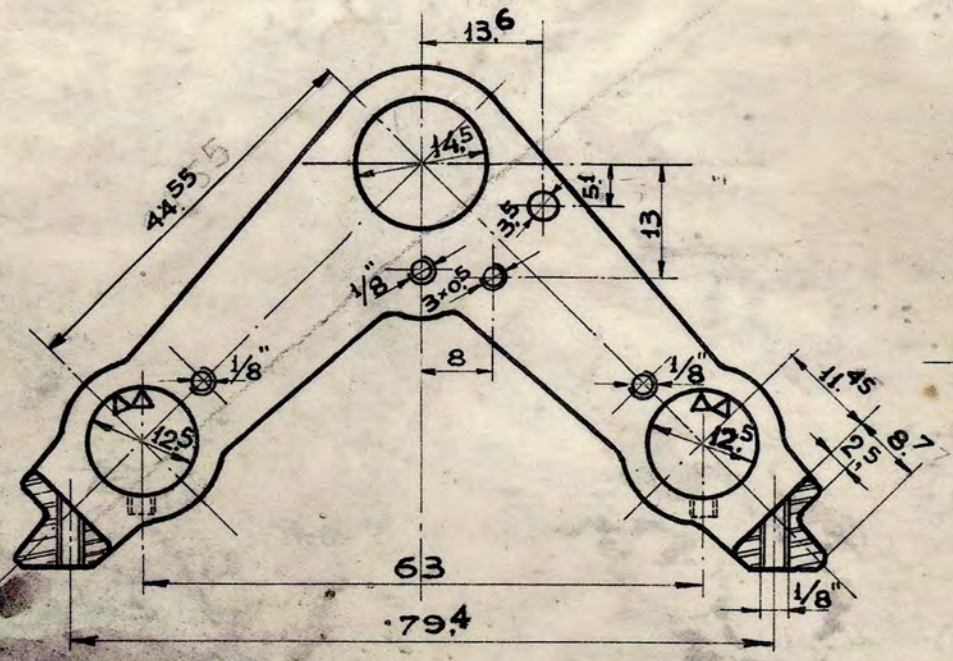
SOCIETA SCIENTIFICA RADIO BOLOGNA	CONDENSATO

Modello N° 001

Materiale: Alluminio SR

Pezzi N°1





Sezione AB

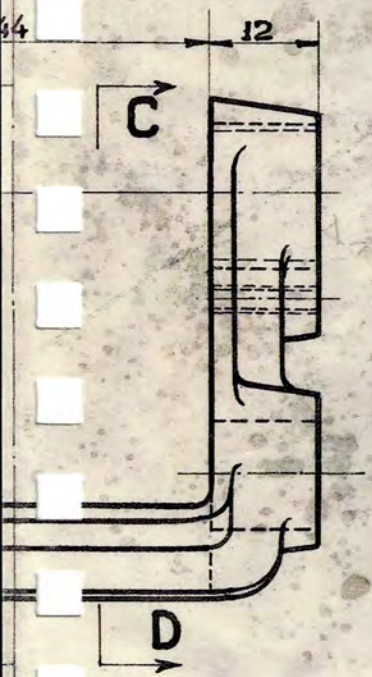
/ARIABILE MODELLO 61

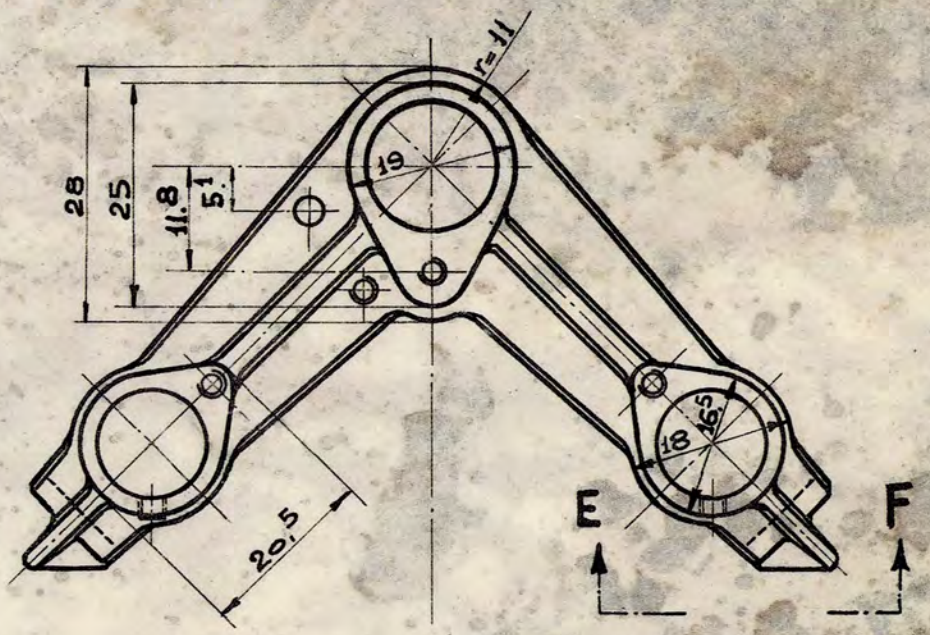
Telaio

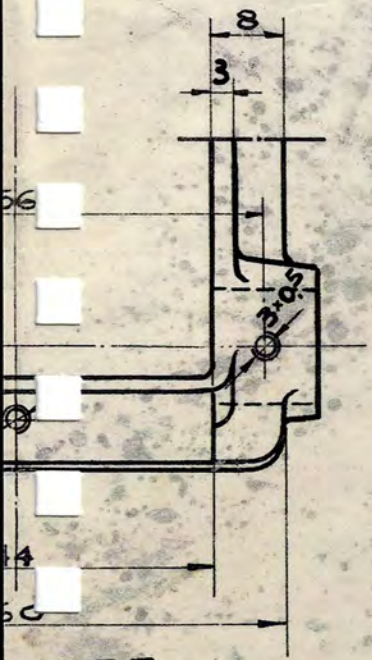
Dis. mg.
Cont. ad
Data Gennaio '32

DIS. 001

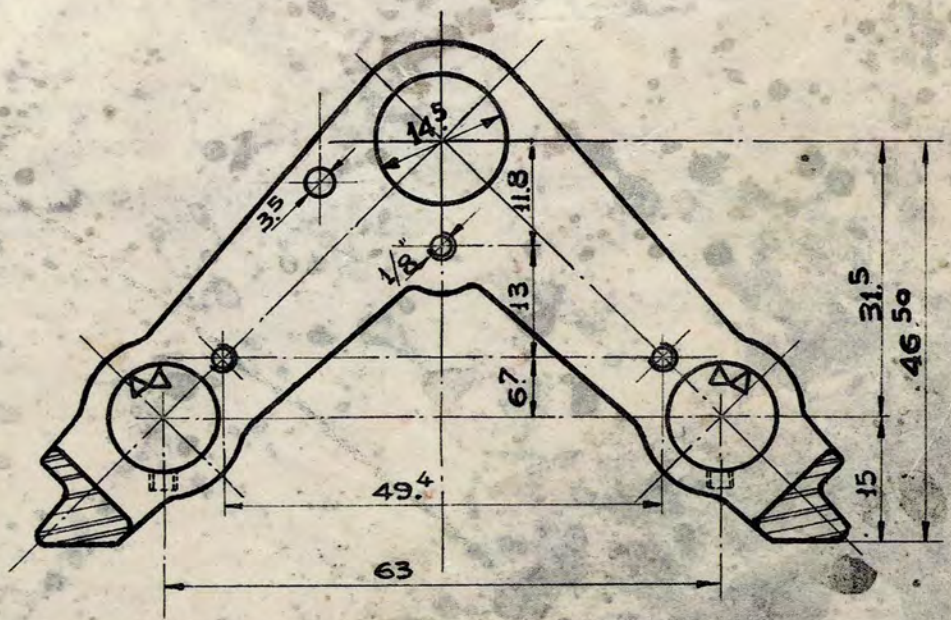
AL VERO







EF



Sezione CD

mg.



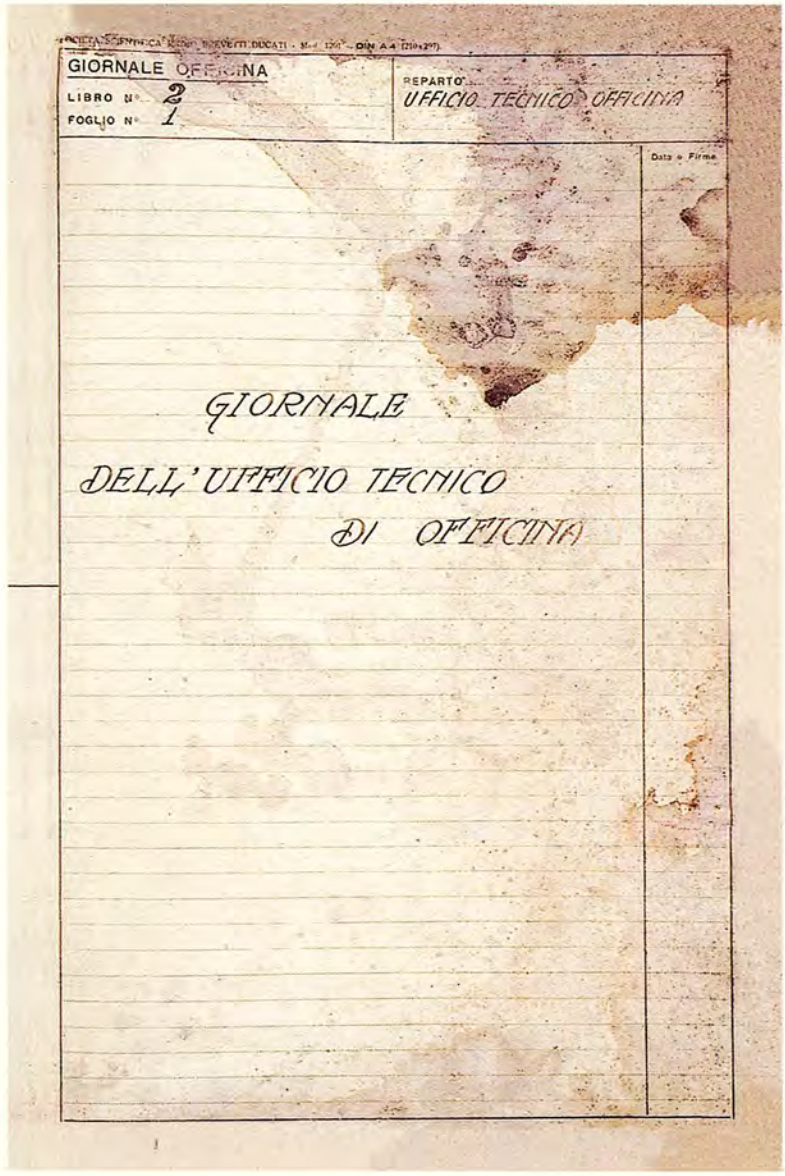
STEFANO MARZOCCHI AL TAVOLO DA DISEGNO.
STEFANO MARZOCCHI AT THE DRAFTING TABLE.



GUGLIELMO MARZOCCHI AL SUO TAVOLO DA LAVORO ALL'UFFICIO TECNICO DELLA DUCATI, CHE NEGLI ANNI TRENTA AVEVA SEDE A BOLOGNA, IN VIA GUIDOTTI 51-53, IN LOCALI UBICATI ACCANTO ALL'ABITAZIONE DELLA FAMIGLIA. NELLE FOTOGRAFIE ALLE SUE SPALLE ALCUNE IMMAGINI DELLE OFFICINE DUCATI.
GUGLIELMO MARZOCCHI AT HIS OFFICE DESK IN THE TECHNICAL DEPARTMENT OF DUCATI, HEADQUARTERED IN THE 1930'S IN BOLOGNA, VIA GUIDOTTI 51-53, NEXT TO THE FAMILY'S HOME. IN THE BACKGROUND HANG PICTURES OF THE DUCATI COMPANY.

FOTO PAGG. 12 E 13
DISEGNO DI CONDENSATORE VARIABILE MODELLO 61, SIGLATO MG E DATATO GENNAIO 1930, ALLA FINE DEL PERIODO DI PROVA DI GUGLIELMO MARZOCCHI PRESSO LA *SOCIETÀ SCIENTIFICA RADIO BREVETTI DUCATI BOLOGNA*.

PICTURE ON PAGG. 12 AND 13
ADJUSTABLE CONDENSATOR DESIGN, MODEL 61, INITIALED MG AND DATED JANUARY 1930, AT THE END OF GUGLIELMO MARZOCCHI'S PROBATION PERIOD WITH THE SOCIETÀ SCIENTIFICA RADIO BREVETTI DUCATI *COMPANY.*



FRONTESPIZIO DEL GIORNALE D'OFFICINA.
FIRST PAGE OF THE WORKSHOP'S JOURNAL.

Dove si parla di un grande stabilimento, di macchine, di acciaio...

Poi, i due decenni alla Ducati. E' assunto il I febbraio 1930, ne uscirà, dimissionario, il 31 maggio 1947, ma, contando il periodo di prova del 1929, e la collaborazione come progettista esterno dopo le dimissioni, il legame con i fratelli Cavalieri Ducati risulta più che ventennale. Iter e metodo di lavoro si possono ripercorrere da alcuni documenti della direzione della *Società Scientifica Radio Brevetti Ducati* e dalle pagine del *Giornale dell'Ufficio Tecnico di Officina* tenuto dallo stesso Guglielmo Marzocchi dal 3 luglio 1931 al 17 giugno 1944, dove annota modi e andamento del lavoro, sperimentazioni, commesse,

A big factory, full of machines and steel....

The following two decades Guglielmo worked for the Ducati Company. He was hired on February 1, 1930 and resigned on May 31, 1947, but including also the trial period in 1929 and his work as a freelance designer with this company after his resignation, he stayed with the Cavalieri Ducati brothers more than twenty years. The company's working methods and developments can be tracked with documents of the management of the Societa' Scientifica Radio Brevetti Ducati *company and from pages of the* Technical Department Workshop Journal *which was written by Guglielmo Marzocchi himself from July 3, 1931 through June 17, 1944. He kept notes of jobs and their progress, experiments, work orders,*

SOCIETÀ SCIENTIFICA RADIO BREVETTI DUCATI - Mod. 1201 - DIN A 4 (210x297).

GIORNALE OFFICINA

LIBRO N° 2
FOGLIO N° 12

REPARTO U. C.

Data e Firma

Disegni attrezzi

16.9.31

In ogni disegno attrezzo bisogna fare:
tabellino dati tecnici con spiegazione
distinta pezzi con numero di pezzo progressivo formato
dal N° pezzo dell'attrezzo, barra il numero di figura
del pezzo sul disegno
materiale richiesto per il pezzo dell'attrezzo dimensioni massima
quantità; in modo che sia un completo fattibile
per costruire l'attrezzo

Gm

Ho letto tutto. Molto bene.
Sarà meglio curare ancora maggiormente il dettaglio specie giorno per giorno.- Notare le variazioni di personale e l'ordinamento dello stesso
23 Settembre 931

A. Ducati

Perché questa fermata?

Lug
4.10.31

Questa fermata è dovuta più che altro, al fatto che fino ad ora ho sempre notato solo lavori di carattere tecnico = Da oggi 13 ottobre 1931 incomincio il giornale, generalizzando le notizie

13-10-31

Gm

SOCIETÀ SCIENTIFICA RADIO BREVETTI DUCATI BOLOGNA - M 1201 - DIN A 4 (210x297)

GIORNALE OFFICINA

LIBRO N.

FOGLIO N.

REPARTO

Data e Firme

una "in resta" è saltata via battendolo sulla spalla ed è stata trovata dal Sig Dh mediante ricerca con lampada in riflesso. La stessa sorte è toccata a una piccola molla trovata per grande fortuna e buona vista.

Si incomincia disfacendo quanto segue

Rilievo dei pezzi al frantoio e disegno in scala 1/1 - dimensioni in centesimi

Calcolo degli ingranaggi e loro modulo 14.2.40

Lampo.

Lampo a proposito del tedoletto sono state ordinate varie macchinette: 1 Hauser a forare 2 prec. - un t.c. centri - 1 Alesatore - 1 Dentatrice e 1 aff. Safag. - 1 trancetta Schaublin e 1 maschiatrice - 1 trapanino. 26.4.40

Però a tutt'oggi siamo ancora fermi con tutto - ciò non sono stato fatto un rilievo di disegno e ciò a causa di vari altri problemi come interessamenti

Il Sig [redacted] è stato nuovamente [redacted] e questa mattina [redacted] gli avrebbe fatto le attinenze [redacted]. Questo da circa 2 mesi ciò attesa dopo la prima volata.

Novità di genere varie: Il giorno 24.6.40 è arrivata una telescrivente militare che circolava è stata esaminata nell'ufficio del Sig Dh - presenti Sig Dh - Prati del Reparto e io = Impressione mia personale: Costruzione meccanica di visione abbastanza in stile antico - per quanto riguarda il funzionamento il campione più o meno andava, ma non mi è che il limite di velocità come per la Olivetti su un filo di ferro = Ieri la prima prova scritta con il campione di Telescrittore esistente (mille Sig Dh)

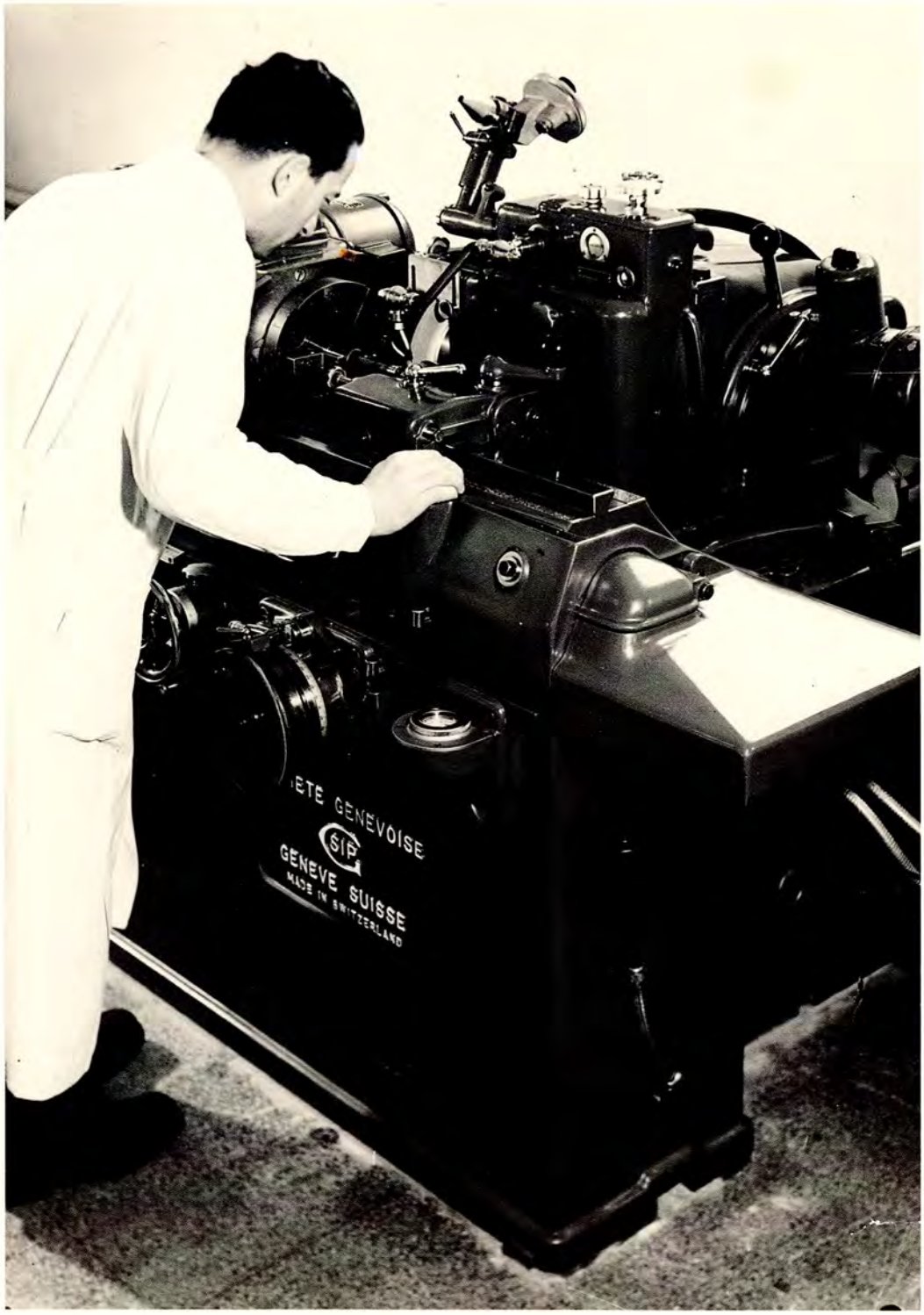
X - AT - D - - I - - SSSSSSSSSS

PERCHÈ SIETE VENUTI A FARMI PERDERE TEMPO

ANDARE A SPASSO DEVE ESSERE LEGLIO CHE COETRUIRE

DEI TELTESCITTORI COSA SARA DI NOI SE NON

FARELO D LE TELESCRITTORI



GUGLIELMO MARZOCCHI ALLA *GENEVOISE*.

QUINDICI GIORNI FA È ARRIVATA LA NUOVA GENEVOISE CHE È SUBITO ENTRATA IN FUNZIONE. IL GABINETTO TECNOLOGICO AVANZA A GRANDI PASSI... (GIORNALE, *20.4.40*). *CIRCA VENTI GIORNI FA È ARRIVATA LA RETT. [RETTIFICA] PER FILETTI GENEVOISE.* (GIORNALE, *10.42*).

MACCHINA MILLESIMATA PER FORARE L'ACCIAIO CHE, IN DOTAZIONE ALLA DUCATI FIN DAL 1928, PER POTER CONSERVARE LA SUA PRECISIONE MILLIMETRICA ERA COLLOCATA IN UN LOCALE AD ARIA CONDIZIONATA E A TEMPERATURA COSTANTE. (BRUNO DUCATI, *STORIA DELLA DUCATI*, 1991, PP. 34-35).

GUGLIELMO MARZOCCHI AT THE GENEVOISE.

TWO WEEKS AGO THE NEW GENEVOISE ARRIVED AND WAS IMMEDIATELY PUT INTO OPERATION. THE TECHNICAL DEVELOPMENT MAKES CONSIDERABLE PROGRESS... (*JOURNAL*, 20.4.40). ABOUT THREE WEEKS AGO THE GRINDING MACHINE FOR GENEVOISE THREADS ARRIVED. (*JOURNAL*, OCT. 1942).

A MILLIMETRIC PRECISION MACHINE DRILLS THE STEAL. SINCE 1928 THE MACHINE WAS OPERATED IN AN AIR CONDITIONED ENVIRONMENT ON THE DUCATI PREMISES, AT CONSTANT ROOM TEMPERATURE, IN ORDER TO MAINTAIN ITS ACCURACY. *(BRUNO DUCATI*, THE STORY OF DUCATI, *1991, PP. 34-35).*

FOTO PAGG. 16 E 17

PAGINE DEL GIORNALE DI OFFICINA.

PICTURES ON PAGG. 16 AND 17

PAGES OF THE WORKSHOP'S JOURNAL.

assunzioni e licenziamenti, successi ed intoppi...propone criteri di catalogazione e di controllo sulla produzione...
In data 20 ottobre 1931 il suo compito all'interno dell'Ufficio Tecnico è quello di

sviluppare i progetti che verranno passati all'ufficio tecnico dalla sezione ricerche.

Frattanto scorrono disegni, modelli e prototipi via via licenziati dall'azienda bolognese. Il 30 dicembre 1931, modello di condensatore variabile tipo 402, sempre aggiornato in nuove versioni.

Il montaggio dei 402.10 prosegue quasi regolarmente (118 alla sera del 30.12)...
Al 9.5.32: *Sono in corso i disegni del tipo 601...*
5.12.38: *Il 406 l'altro mese fu eseguito per la prima volta in produzione, per la Voce e per la Magnadine.*

Giugno 1935, disegni degli attrezzi per condensatori telefonici... 1937, Raselet... 1938, una nuova versione del Dufono.

Giornale, [ottobre] *1938.*
Dal suo viaggio in America del sett. 1937 il Sig. DT ha portato in Italia alcuni campioni di Bullet e la licenza di costruzione. Vengono senz'altro iniziati i disegni e quindi vengono costruiti i campioni. I coni di carta vengono ordinati in America. L'amplificatore viene costruito con valvole a bulbo di vetro anziché metalliche come al campione...Il primo campione esce circa nel mese di febbraio. Alla fiera di Milano 1938 vanno due complessi funzionanti e vari microfoni verniciati in diverse tinte. Costruzione. Nei primi campioni si ha l'inconveniente dello sfregamento della bobina contro il nucleo. La voce sarebbe abbastanza buona come timbro. Vengono allora studiati nuovi attrezzini per ottenere un insieme di cono e bobina, perfetto.

E la Duconta.
Di questa macchina calcolatrice, per allora modernissima, si parla spesso nel *Giornale*. Per tutto il 1938 ed oltre, se ne seguono le prove, finchè si legge:

In questi giorni (22 marzo 1939) è uscita la prima Duconta che non esito a dire perfetta.

Alcune centinaia di esemplari furono prodotte e messe in vendita nel 1942, ma il bombardamento che il 12 ottobre '44 colpì lo stabilimento di Borgo Panigale distrusse anche tutte le componenti della calcolatrice, che sparì dal mercato.

hirings and dismissals, successes and failures....and proposed cataloguing standards and production controls...
Beginning October 20, 1931 his task within the technical department was to

develop projects that went from the research and development division to the technical department.

Meanwhile, this Bolognese company continued producing models and prototyps: condenser model type 402..., always updated in new version, both december 1931

The assembly of the 402.10 proceeds fairly regularly (118 pieces were assembled on the night of Dec. 30)...
May 9, 1932: Designs of Model 601 are continued...
December 5, 1938: Model 406 went into production for the first time last month (for the Voce and the Magnadine).

Designs of tools for telephone condensers, June 1935... , Raselet, 1937... , a new version of Dufono, 1938.

Journal, *[October] 1938.*
In September 1937, Mr. DT returned to Italy from his trip to America with several Bullet samples and a construction license. The designs are started and the first samples are built. The paper cones are ordered in America. The amplifier is built with glass bulb valves, instead of metal ones, as were used for the samples....the first sample will be ready in February. During the trade show in Milan (1938), two working units and several microphones in different colors are on display. Construction. The first samples still show friction between the coil and the core. The timbre of the voice is rather good. New solutions are experimented to achieve a perfect union of the coil and core.

And the Duconta.
The Journal *often wrote stories about the calculating machine which was the most modern for those times. The tests started in 1938 and continued thereafter, until one day the newspaper ran the following headline:*

In these days (March 22, 1939) the first Duconta was presented and I do not hesitate to say: It's perfect.

Several hundred units were produced and sold in 1942, but the bombing of October 12, 1944 struck the factory of Borgo Panigale and destroyed all parts of the calculating machines. The Duconta disappeared from the market after that event.

Una cronaca - periodicamente verificata dalle note manoscritte di Marcello Cavalieri Ducati, Direttore della Divisione Lavori - che definisce compiti, ruoli e competenze.

L 3-f. 16 Il compito affidato all'uff. tecnico e all'officina ha un unico scopo: produrre il massimo, con minimo sforzo e quindi con minima spesa. Ma pur essendo unico lo scopo, i compiti sono ben differenti: all'ufficio tecnico è affidato lo studio e all'officina l'esecuzione. L'ufficio tecnico deve tendere alla perfezione in modo di arrivare a dare all'officina un insieme di documenti con i quali essa possa eseguire il suo lavoro seguendo scrupolosamente i dati indicati; solo così tutto lo sforzo dell'officina potrà essere diretto verso la produzione non dovendo essa pensare che alla sola parte esecutiva.

L.3-f. 17.Bisogna assolutamente che il caporeparto si adoperi a sfruttare al massimo tutto ciò che riceve dall'U.T. e educhi i suoi operai in modo che essi si servano con profitto di ciò che altri con sforzo e con spese si adoperano a creargli perché il suo compito sia facilitato consentendogli un minore sforzo e quindi, se di buona volontà un maggior rendimento.

Registra eventi di vario genere: ampliamenti e trasferimenti della fabbrica in continua espansione. Febbraio 1936-XIV:

E' il reparto trance che per il primo viene trasportato dalla sede vecchia alla nuova
[da via Guidotti a Borgo Panigale].

Viaggi di lavoro, in Italia, soprattutto a Milano, per incontri con altre industrie e visite alla Fiera.

In questi giorni [aprile 1940] *siamo stati alla Fiera di Milano il Sig.DT e io. Novità degne di nota nessuna. La Olivetti aveva esposto cinque macchine elettriche celestine. L'ing. Levi della Olivetti ci ha illustrato il funzionamento.*
Nel padiglione della meccanica altissimo menefreghismo dei venditori i quali non hanno bisogno di vendere.

E all'estero.

Fu in ottobre [1937] *che andai a Berlino per visitare DBU* [fabbrica di vernici]...

Il 6.1.42 siamo andati a Varsavia e Jena per vedere la lavorazione di un binocolo da marina...

Era appena uscita la Microcamera (1941) e l'impegno della Ducati nel campo dell'ottica si intensifica.

A chronicle determining duties, tasks and abilities and was periodically verified by the handwritten notes of Marcello Cavalieri Ducati, Director of the Works Division:

L3-f.16 A job assigned to the technical department and to the workshop has only one goal: to produce the most with the least effort and therefore the least expenses. Even if the goal is the same, the tasks are different: the technical department is in charge of the development and the workshop is in charge of the realization. The technical department must aim for perfection, and then pass the project plans to the workshop, which carries out the work carefully following the indicated data. This, so the workshop can focus on the production, worrying about nothing else than the project realization.

L3-f.17 It is absolutely necessary that the foreman makes best use of all the information he receives from the technical department, and trains his workers to use with profit what others create with effort and expenses. This should facilitate his task and allow him to work with less effort and, if with goodwill, achieve better results.

Guglielmo recorded different types of events such as the constant expansion of the factory and its relocations. February 1936-XIV:

The shearing machines are the first to be transferred from the old site to the new
[from Via Guidotti to Borgo Panigale].

He also went on domestic business trips, mainly to Milan, to meet with other enterprises and to visit trade shows.

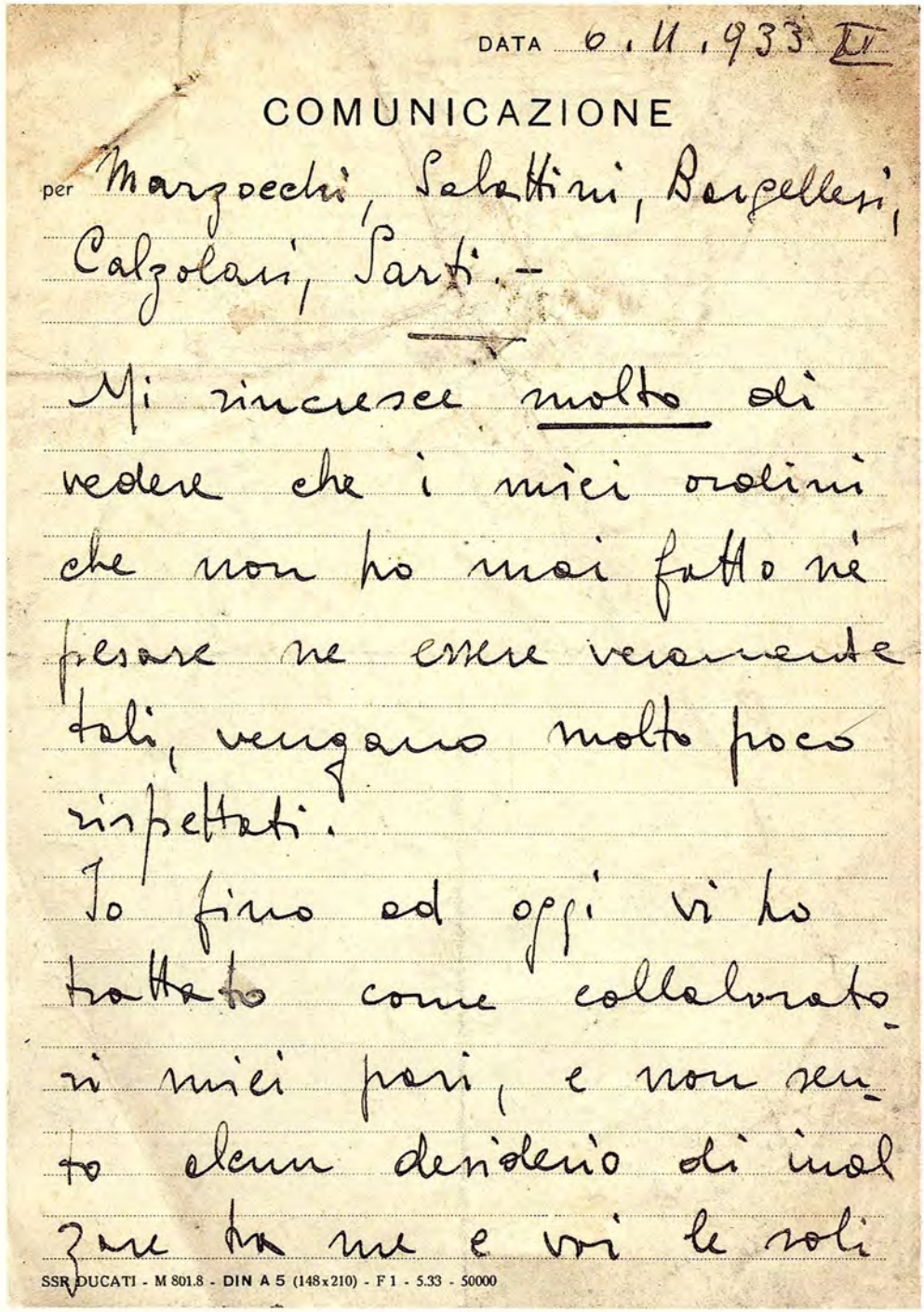
In these days *[April 1940]* Mr. DT and I have been to the trade show in Milan. Nothing new worth mentioning. The Olivetti Company displayed five electrical machines. Mr. Levi of Olivetti showed us their functioning.
In the mechanics section, the vendors showed an extreme couldn't-care-less attitude and apparently do not need to sell.

And abroad:

It was October when I went to see DBU in Berlin *[paint factory]* ...

On January 6, 1942 we went to Warsaw and Jena to see the manufacturing of marine binoculars...

After the presentation of the Microcamera, Ducati intensified its commitment in the optic field.



DATA 6.11.933 XI

COMUNICAZIONE

per Marzocchi, Salattini, Borgelli, Calzolari, Sarti.-

Mi rincresce molto di vedere che i miei ordini che non ho mai fatto né fissare ne essere veramente tali, vengano molto poco rispettati.

Io fino ad oggi vi ho trattato come collaboratori miei pari, e non sento alcun desiderio di inalzare tra me e voi le soli

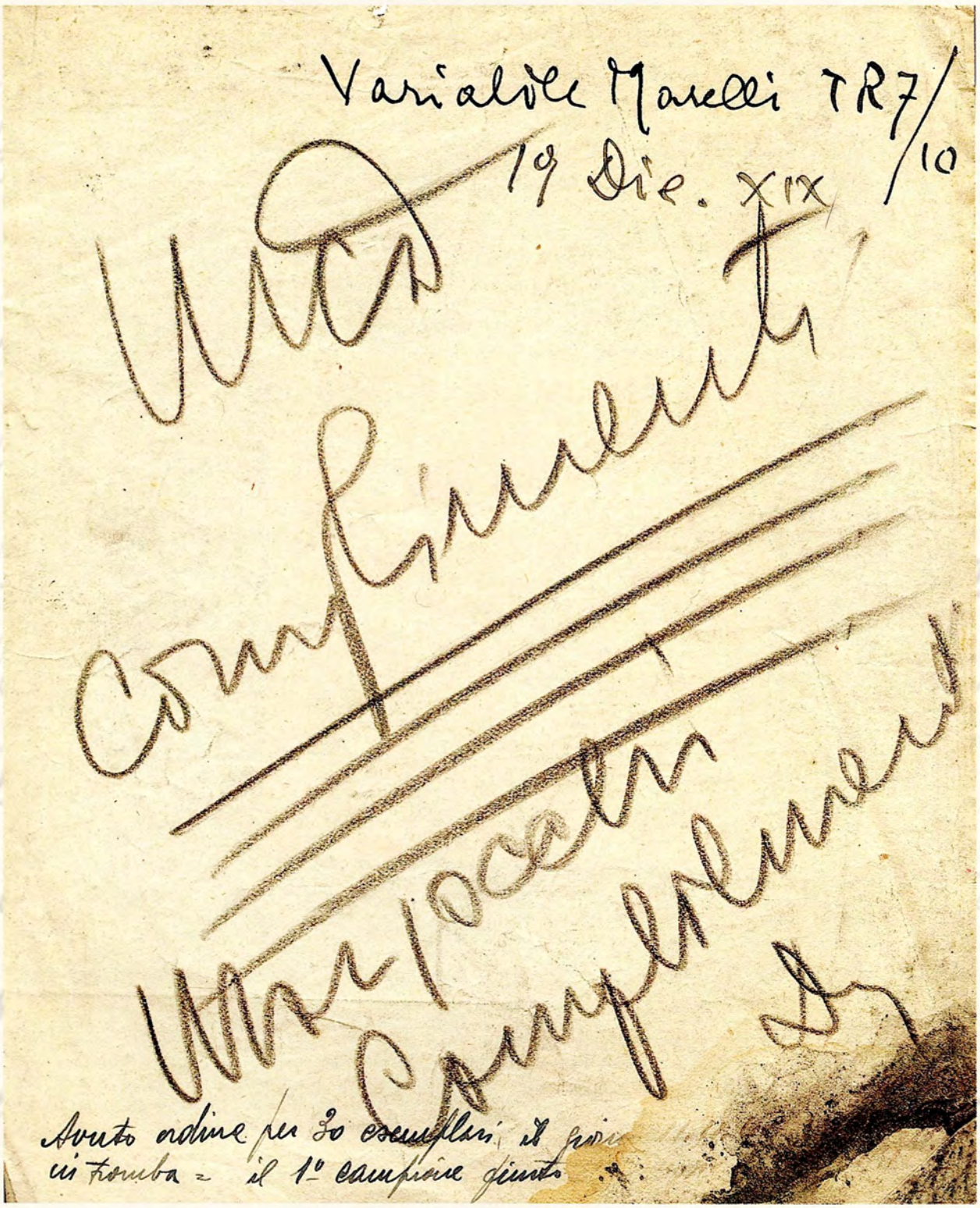
SSR DUCATI - M 801.8 - DIN A 5 (148x210) - F 1 - 5.33 - 50000

FRA LE TANTE TESTIMONIANZE DI RICONOSCIMENTO DA PARTE DI MARCELLO DUCATI, DIRETTORE DELLA SEZIONE LAVORI, UNA COMUNICAZIONE CHE È UN RICHIAMO ALL'ORDINE.

MI RINCRESCE MOLTO DI VEDERE CHE I MIEI ORDINI CHE NON HO MAI FATTO NÉ PESARE NE ESSERE VERAMENTE TALI, VENGANO MOLTO POCO RISPETTATI. IO FINO AD OGGI VI HO TRATTATO COME COLLABORATORI MIEI PARI, E NON SENTO ALCUN DESIDERIO DI INALZARE TRA ME E VOI LE SOLITE CONVENZIONALI BARRIERE. SE PERÒ VOI MI OBBLIGATE A FARLO SONO PRONTO A DIMOSTRARVI A CHE PUNTO PUÒ ARRIVARE LA MIA RIGIDITÀ. PER VOSTRA NORMA LE RIUNIONI SERALI NON SONO SEDUTE DI CAFFÈ DOVE UNO VA A SUA VOLONTÀ PIÙ O MENO TARDI E CHIACCHIERA DI OGNI COSA, MA DEVONO AVERE LA SERIETÀ PUNTUALITÀ E IMPORTANZA CHE SI MERITANO. IL LAVORO DEVE ESSERE SENTITO NON FATTO PER FATICA, E COLUI CHE DIRIGE QUESTE RIUNIONI DEVE ANIMARLE DI ARGOMENTI URGENTI, INTERESSANTI, E NECESSARI.
VEDREMO DALLA PRATICA LA VOSTRA RISPOSTA. M.C. DUCATI (6.11.1933-XV).

BESIDES THE MANY EVIDENCES OF RECOGNITION FROM MARCELLO DUCATI, DIRECTOR OF THE WORKS DIVISION, HERE IS A NOTICE, WHICH CALLS THE EMPLOYEES TO ORDER.

IT IS REGRETFUL TO SEE THAT MY ORDERS, WHICH HAVE NEVER REALLY BEEN SUCH OR BEEN IMPLEMENTED AS SUCH, ARE BARELY RESPECTED. SO FAR, I HAVE CONSIDERED YOU AS EQUAL CO-WORKERS, AND I DO NOT WISH TO RAISE THE USUAL CONVENTIONAL BARRIERS BETWEEN YOU AND MYSELF. BUT IF NECESSARY, I AM READY TO SHOW YOU HOW FAR MY STRICTNESS CAN GO. THE EVENING MEETINGS ARE NOT INTENDED TO BE OPTIONAL. LATENESS AND CASUAL CONVERSATION ARE NOT ACCEPTABLE EITHER. THESE MEETINGS REQUIRE SERIOUSNESS, PUNCTUALITY AND THE IMPORTANCE THAT THEY DESERVE. THE WORK SHOULD BE ACCOMPLISHED WITH COMMITMENT, BUT NOT FELT AS A DUTY, AND WHOEVER CHAIRS THESE MEETINGS HAS TO ANIMATE THEM WITH URGENT, INTERESTING AND IMPORTANT ISSUES.
YOUR RESPONSE IS SHOWN BY THE RESULTS. M.C. DUCATI (6.11.1933-XV)


Variabile Marelli TR7/10
19 Dic. XIX
Avuto ordine per 20 esemplari il giro ci tromba = il 1° campione giunto

SOCIETÀ
SCIENTIFICA
RADIO
BREVETTI DUCATI
BOLOGNA

IL DIRETTORE
DEI LAVORI

20 dicembre XXI

Caro Marzocchi

sono lieto di parteciparti an-
cora una volta la soddisfazione
mia e dei miei fratelli per
la tua appassionata opera
di tecnico e di collaboratore
data durante l'anno ventesimo
nella Direzione dei Corsi Ducati
ti ho assegnato un premio
straordinario di lire diecimila.
Complimenti e vive cordialità

Marcello Ducati

IG 1803-52









MANENS. CONDENSATORE A MICA, 1925.
BOLOGNA, *MUSEO MILLE VOCI... MILLE SUONI.*

SUL PROTOTIPO DEL 1925 SI CONTINUÒ A LAVORARE, CON NUOVE SPERIMENTAZIONI E NUOVI MODELLI: *É STATA SPERIMENTATA CON SUCCESSO, DAL SIG. ADRIANO, LA SALDATURA ELETTRICA DEL FILO DI RAME ALLA LINGUETTA DEI MANENS 102. IL FILO ANZICHÉ ESSERE ATTACCATO SEMPLICEMENTE SULLA LINGUETTA, QUINDI PRESENTANTE LA SUA SEZIONE SCHIACCIATA ALLA FLESSIONE, VIENE FATTO ENTRARE DA UNA PARTE ATTRAVERSO IL BUCO DELLA LINGUETTA E VIENE SALDATO DALL'ALTRA CON LA SALDATRICE ELETTRICA; IN QUESTO MODO IL FILO PUÒ ESSERE SOLLECITATO NELLA SUA PARTE DEBOLE SCHIACCIATA, SOLAMENTE DA SFORZO DI TENSIONE* (GIORNALE, 2.12.31).

MANENS ELECTRIC CONDENSER, 1925.

NEW EXPERIMENTS AND NEW MODELS ARE COSTANTLY APPLIED TO THE PROTOTYPE OF 1925: MR.ADRIANO EXPERIMENTED SUCCESFULLY THE ELECTRIC WELDING OF THE COPPER WIRE ONTO THE TANG OF THE MANENS 102. THE WIRE, NOT BEING SIMPLY ATTACHED TO THE TANG AND THEREFORE WITH A FLATTENED CROSS SECTION , IS PASSED THROUGH THE HOLE OF THE TANG AND IS WELDED ONTO THE OTHER SIDE WITH THE ELECTRIC WELDING MACHINE. THIS WAY THE WEAK AND FLATTENED SECTION OF THE WIRE IS SUBJECT ONLY TO TENSILE STRENGHT *(JOURNAL, 2.12.31).*

CONDENSATORE VARIABILE 201, FUSIONE UNICA IN LEGA DI ALLUMINIO, 1928 (NELLA VARIANTE 610 L).
BOLOGNA, *MUSEO MILLE VOCI... MILLE SUONI.*

ADJUSTABLE CONDENSATOR, 201, SINGLE CAST IN ALUMINUM ALLOY, 1928 (IN THE 610 L VERSION).

DUFONO VIVA VOCE, 1935.
BOLOGNA, *MUSEO MILLE VOCI... MILLE SUONI.*

LOUDSPEAKER DUFONO, 1935.

MICROCAMERA FOTOGRAFICA DUCATI 18 x 24, 1941.
BOLOGNA, *MUSEO MILLE VOCI... MILLE SUONI.*

PHOTOGRAPHIC MICROCAMERA DUCATI 18 x 24, 1941.

Nei primi di marzo abbiamo guardato dentro al Bimar, però le ottiche erano Zeiss... (17.6.44).
Dopo più di un anno riprendo a scrivere in questo giornale. Dal 19 gennaio ho abbandonato la sez. Mitel per dedicarmi solo al Bimar. Attualmente siamo su 90 Bimar al mese... (10.3.43).

Insieme alla registrazione dei fatti della fabbrica, considerazioni e valutazioni che denotano l'acquisizione di un metodo di lavoro rigoroso, ordinato e duttile ad un tempo. Qua e là qualche notazione di vita quotidiana:

10 febbraio 1940-prima seduta filpistica
Presenti il Sig. DT e il sottoscritto
Alle ore 21 sono andato a prendere il Sig. Marcello in viale Guidotti. In casa c'erano la Signora Lydia e il Sig. Adriano. La signora mi ha fatto visitare la nuova camera da letto del Sig. Marcello. Poi siamo partiti per B.P. con l'Aprilia verde che durante la strada sternutiva disperatamente.

Brevi giudizi velati d'ironia (14.2.38):

Tornando indietro:
L'11 Novembre 1937 il Sig. DT ed io siamo andati a Milano in seguito alla visita nei nst uffici, del Cav Fani-Sig fratelli Carnacina (i quali avevano qui portato campioni di macchina)
Fummo ricevuti dai suddetti Signori. Il Cav. Fani volle ad ogni costo fare accomodare il Sig. DT nel suo posto allo scrittoio (Gran Saraffo).

E la storia che irrompe nella cronaca.

10 giugno 1940, XVIII, ore 16,45
L'Italia entra in guerra!

Mentre viene intensificata la produzione bellica, comincia ad essere attuato il decentramento dello stabilimento in varie sedi del Nord Italia.
Nell'estate del 1944 Guglielmo Marzocchi (dal 1 novembre 1938 capo della Sezione meccanica, dal 22 aprile 1940 direttore dei corsi professionali organizzati per le maestranze della Ducati) viene trasferito allo stabilimento di Cavalese nel Trentino, adibito alla fabbricazione di lenti oftalmiche, del quale sarà nominato direttore il 3 giugno 1945.
A guerra finita, rientro a Bologna nella sede di via Guidotti nel maggio 1946 e, il 30 dicembre, la *Nomina a facente funzione di Direttore* nello Stabilimento ottico n. 1 di Borgo Panigale. Nell'aprile del '47 quella alla sede di Zurigo come tecnico specializzato.

In the beginning of March, we opened and examined the marine telescope Bimar, but found that the optics were Zeiss... (June 17, 1944).
After one year I finally continue my journal notes. On January 19th I left the Mitel department in order to work only on the Bimar. Currently the production is of 90 Bimars a month... (March 10, 1943).

Along with the factory records, his considerations and valuations, which show accurate, methodical and yielding work methods, also a few notes of his daily life:

February 10, 1940 – first filpistico meeting
Mr. DT and I attended.
At nine o'clock at night I went to pick up Mr. Marcello at his home on Viale Guidotti street. Also present were Mr. Adriano and Mrs. Lydia who showed me Mr. Marcello's new bedroom. Then we left for B.P, riding the green Aprilia, which desperately sneezed during our ride.

Brief, and slightly veiled ironical comments (14.2.38)

Going back:
On November 11, 1937, Mr. DT and I went to Milan, after Mr. Cav. Fani and the Carnacina brothers had previously visited our offices (they brought machine samples with them)
The above mentioned gentlemen received us, and Mr. Cav. Fani insisted that Mr. DT sat down at his desk (Gran Saraffo).

History interrupts the chronicle:

June 10, 1940, XVIII, 4.45 pm:
Italy enters the war!

While the arms production was stepped up, the decentralization of the factory was started, moving it to various sites in Northern Italy.
In the summer of 1944, Guglielmo Marzocchi (supervisor of the mechanical division since 1944 and in charge of the specialized courses for the workers of Ducati since April 22, 1940) was transferred to the factory of Cavalese in Trentino, and assigned to the production of ophthalmic lenses. He was promoted to director of that division on June 3, 1945.
In May of 1946, after the war, he returned to headquarters on Via Guidotti in Bologna, and on December 30th he was appointed director of the optical factory n. 1 of Borgo Panigale. In April of 1947, he was appointed technical specialist to the Zurich site.

Il 31 maggio le dimissioni, ma in accordo con i fratelli Cavalieri Ducati, come risulta da una lettera di Marcello Cavalieri Ducati datata al luglio dello stesso anno, da pagamenti del 1948, relativi a disegni effettuati per la sede milanese della Ducati dove l'amministrazione aveva già traslocato negli anni della guerra, e da alcune sue lettere del '47 e del '48 da Milano, dove abitava periodicamente in casa Ducati.

La storia successiva della grande azienda bolognese, che aveva dato lavoro a migliaia di persone, è cosa nota. Ricostruzione, crisi, amministrazione controllata, chiusura della fabbrica (1949), successiva riapertura e statalizzazione. I fratelli Cavalieri Ducati, sempre più esautorati, lasciano l'azienda (che anche oggi, dopo cinquant'anni e numerose ristrutturazioni, continua a portare il nome della famiglia) e riprendono la loro attività dividendosi fra gli Stati Uniti, Bologna (sede di via Guidotti) e Milano, dove fondano la REOM (Società per il Commercio e l'Industria Elettrica Ottica Meccanica), di cui è presidente Bruno Cavalieri Ducati.

Anche per Stefano l'impegno alla Ducati fu importante, seppure più circoscritto. Lasciata la Breda, forse a seguito della crisi subita dall'industria milanese a causa di una drastica riduzione delle esportazioni, rientra a Bologna, dove lavora per qualche tempo come progettista libero professionista. Sarà assunto dall'azienda bolognese alla fine degli anni Trenta con l'incarico di progettista all'interno della Sezione Ricerche, e presto vi svolgerà funzioni di direttore tecnico. Tra i progetti a cui lavora, quelli per un cineproiettore sonoro 16 mm., che uscirà nel 1941. Anche per lui, negli anni della guerra, il trasferimento nello stabilimento ottico di Cavalese dove insieme a Guglielmo progetta strumentazioni ottiche per il settore bellico, e al rientro a Bologna, reintegrazione nel ruolo precedente. Sarebbe rimasto anche per i primi tempi della gestione statale. Poi le dimissioni, per affiancare i fratelli Ducati, sempre come progettista, nella loro attività elettromeccanica in via Guidotti.

On May 31st, he resigned from the Ducati Company. His resignation was by mutual consent of the brothers Ducati as shown by a letter of Marcello Ducati, dated July 1947. The good relationship between the Ducati brothers and Guglielmo is proved by various letters he wrote in 1947 and 1948 from Milan, where he was periodically guest of the Ducati's. There are also some payments made for drawings he made in 1948 on behalf of the Milan headquarters, where the administrative department had already moved during the war.

The following story of the great Bolognese Company that employed thousands of workers is well known. Reconstruction, crises, controlled administration, closing of the factory (1949), reopening and nationalization. The Cavalieri Ducati brothers, more and more deprived of power, left the company that even today, after fifty years and several restructurings, carries the family name. They returned to their activities dividing their time between the United States, Bologna (headquarters of Via Guidotti) and Milan, where they founded the "REOM" Association (Societa' per il Commercio e l'Industria Elettrica Ottica Meccanica) with Bruno Cavalieri Ducati as its president.

For Stefano, although important, the work with Ducati was more limited. The crisis of the Milanese industry, due to the drastic export cut-down, made Stefano return to Bologna, where he worked as a free-lance designer for some time. He began to work for the Bolognese Company at the end of the 1930's as project head in the R&D division he was soon promoted to technical director. Among this projects, he developed a 16 mm. sound motion-picture projector, which would be released in 1941.
During the war years, he was also transferred to the optical factory in Cavalese where he joined Guglielmo in designing optical instruments for the war industry.
After returning to Bologna, he continued to work in his previous position at Ducati, even after the company first became nationalized.
Later he resigned in order to support the Ducati brothers still as a designer in their electromechanics activity at the Via Guidotti.



I FRATELLI DUCATI NEGLI UFFICI DELL'AZIENDA CON GERARCHI E UFFICIALI TEDESCHI NEGLI ANNI DELLA GUERRA.
THE DUCATI BROTHERS IN THEIR OFFICES, WITH OFFICIALS AND GERMAN OFFICERS DURING THE WAR YEARS.

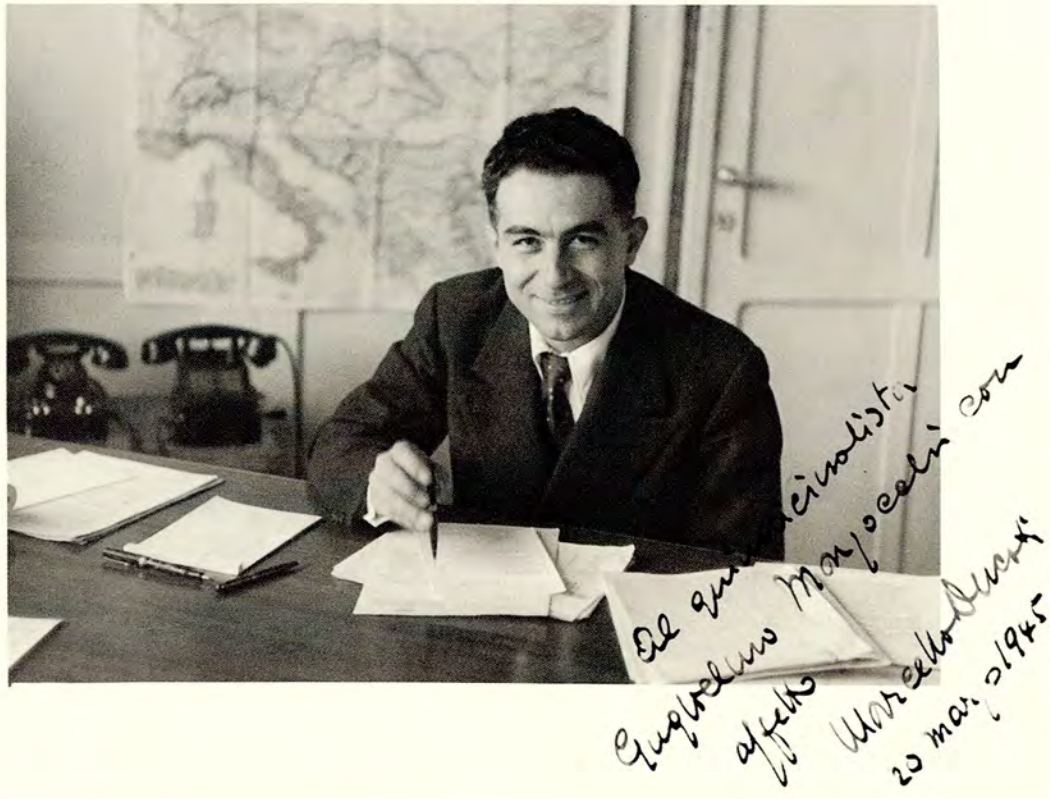


FOTO DI MARCELLO DUCATI CON DEDICA, 1945.
PICTURE OF MARCELLO DUCATI WITH INSCRIPTION, 1945.

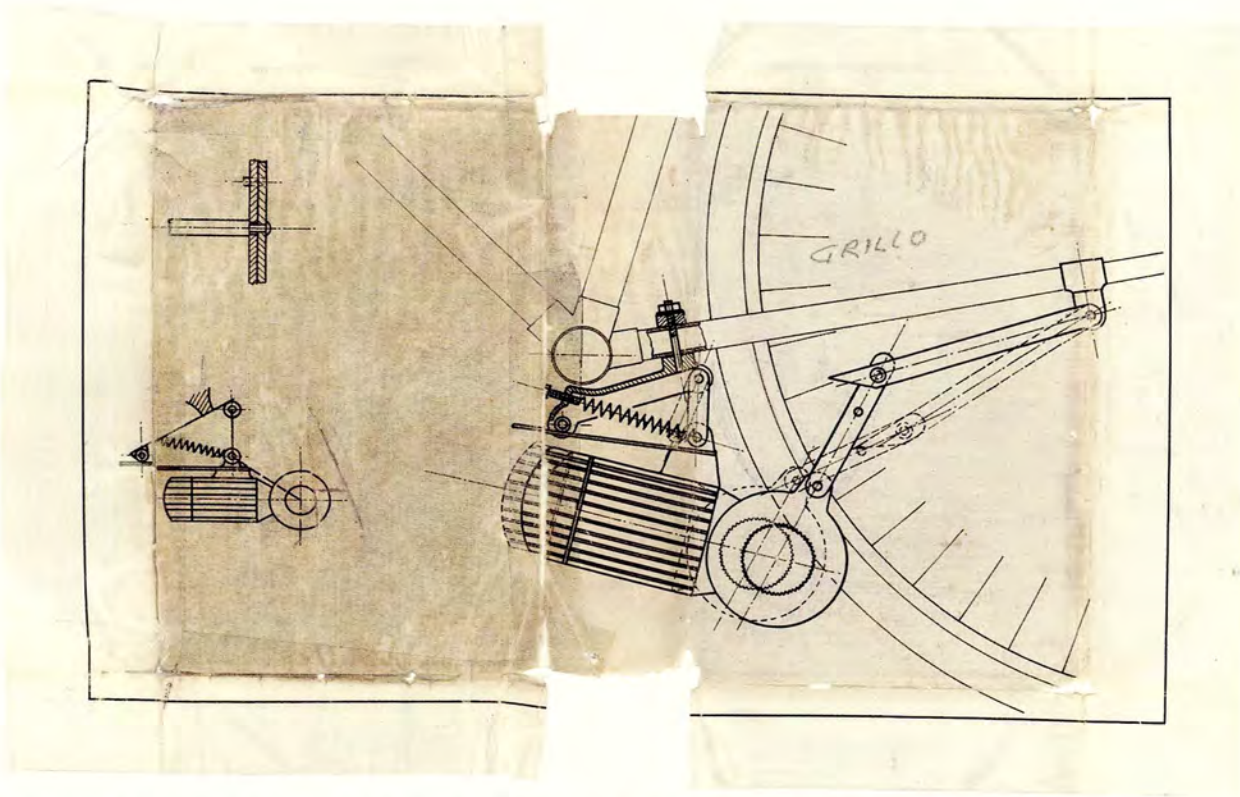


L'OFFICINA DI VIA ZANNONI

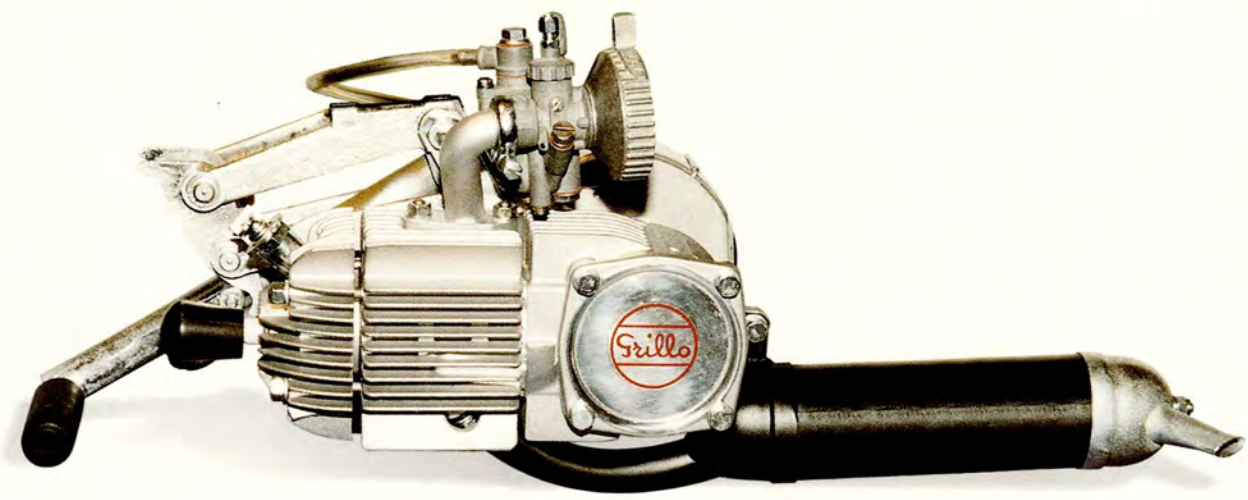
THE WORKSHOP ON VIA ZANNONI

Dicembre 1949. Alla XXVII Mostra del Ciclo e Motociclo di Milano viene presentata con grande successo l'IDROFLEX, una rivoluzionaria motoleggera da 105 cc. a integrale sospensione idraulica prodotta dalla casa costruttrice REOM (Società per il Commercio e l'Industria Radio Elettro Ottica Meccanica), appena fondata a Milano dai fratelli Cavalieri Ducati.
Al progetto e alla costruzione di questa moto avveniristica - motore orizzontale a due tempi, sospensioni anteriori e posteriori a molla interna e a smorzamento idraulico - avevano lavorato Stefano e Guglielmo Marzocchi. Due anni di ricerche, poi il montaggio, realizzato nella cantina della loro casa in via Zannoni 64 a Bologna. Soprattutto nelle ore serali, quando venivano a raggiungerli, a fine turno, quattro operai dipendenti della Ducati. Dopo la produzione di dieci moto di preserie, il progetto del motociclo è rilevato dalla REOM dei Ducati, che avevano contribuito alle spese della progettazione e dell'avanzamento dei lavori: d'ora in avanti sarà prodotto a Milano, all'interno di un accordo secondo cui i Marzocchi avrebbero continuato la lavorazione dei carter motori.

December 1949: The IDROFLEX is a big success at the 23rd Motorcycle Show in Milan. It is a revolutionary, lightweight motorcycle with 105 cc and a hydraulic integral suspension manufactured by the REOM Company (Societa' per il Commercio e l'Industria Radio Elettro Ottica Meccancia), which was recently founded by the Cavalieri Ducati Brothers in Milan.
Stefano and Guglielmo Marzocchi worked on the project and design of this futuristic motorcycle, featuring a two stroke horizontal engine, front and rear suspension with internal spring, and hydraulic damping unit. After two years of research, they assembled this motorcycle in the basement of their home on Via Zannoni 64, in Bologna. Working mostly at night, four Ducati employees joined them after they had finished their shifts. After the first ten prototypes, REOM, which had contributed to the design and development costs, took over the motorcycle project. From then on, the motorcycle was produced in Milan and according to an agreement, the Marzocchi brothers went to work on the engine case.



PROGETTO DI GUGLIELMO MARZOCCHI CON STUDIO PER IL RACCORDO DEL MOTORE DEL GRILLO AD UNA RUOTA DI BICICLETTA.
PROJECT BY GUGLIELMO MARZOCCHI. HOW TO CONNECT THE GRILLO ENGINE WITH A BICYCLE WHEEL.



IL MOTORE GRILLO.
THE GRILLO ENGINE.

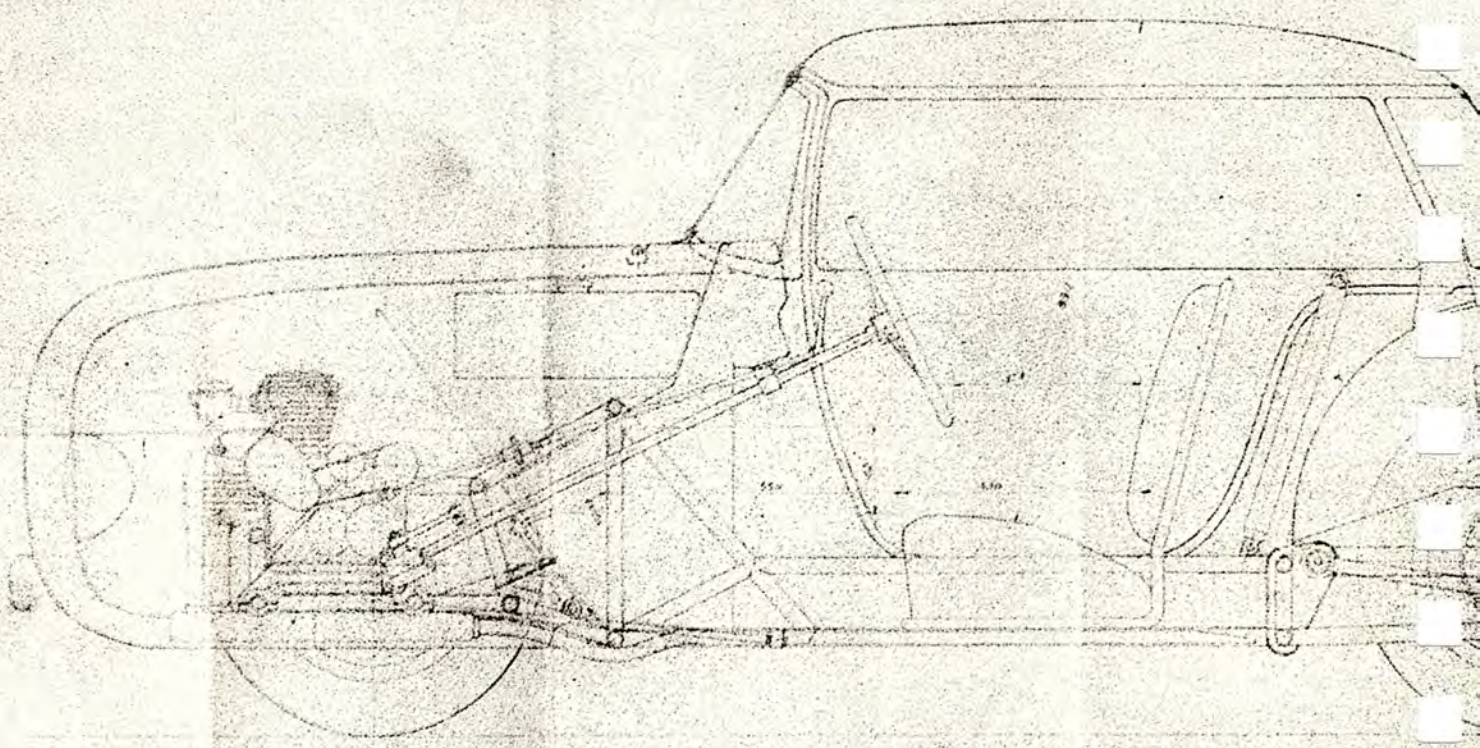


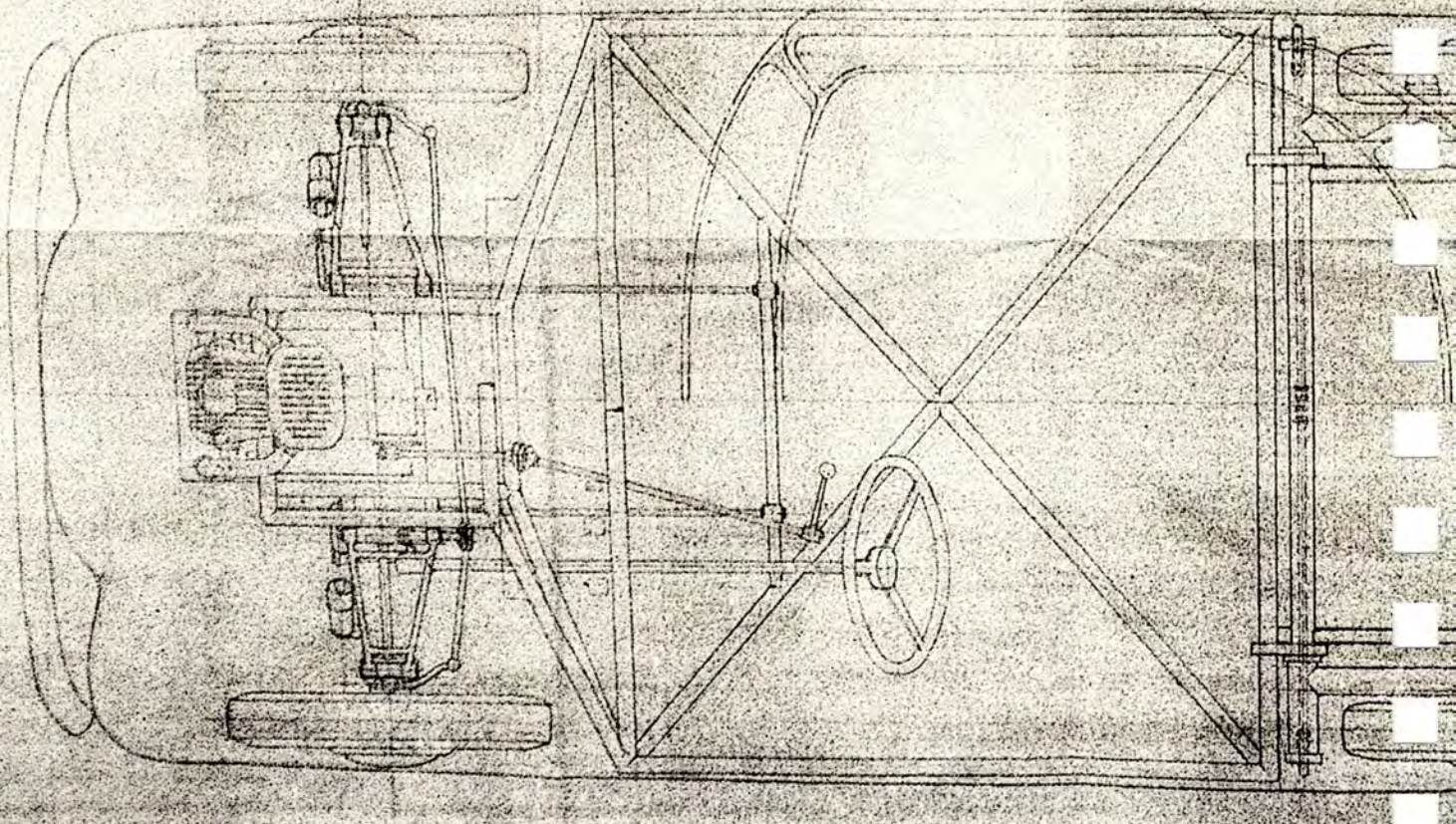
SUL GRILLO A PORTA CASTIGLIONE NEI PRIMI ANNI CINQUANTA.
EARLY 1950'S: RIDING THE GRILLO AT PORTA CASTIGLIONE.

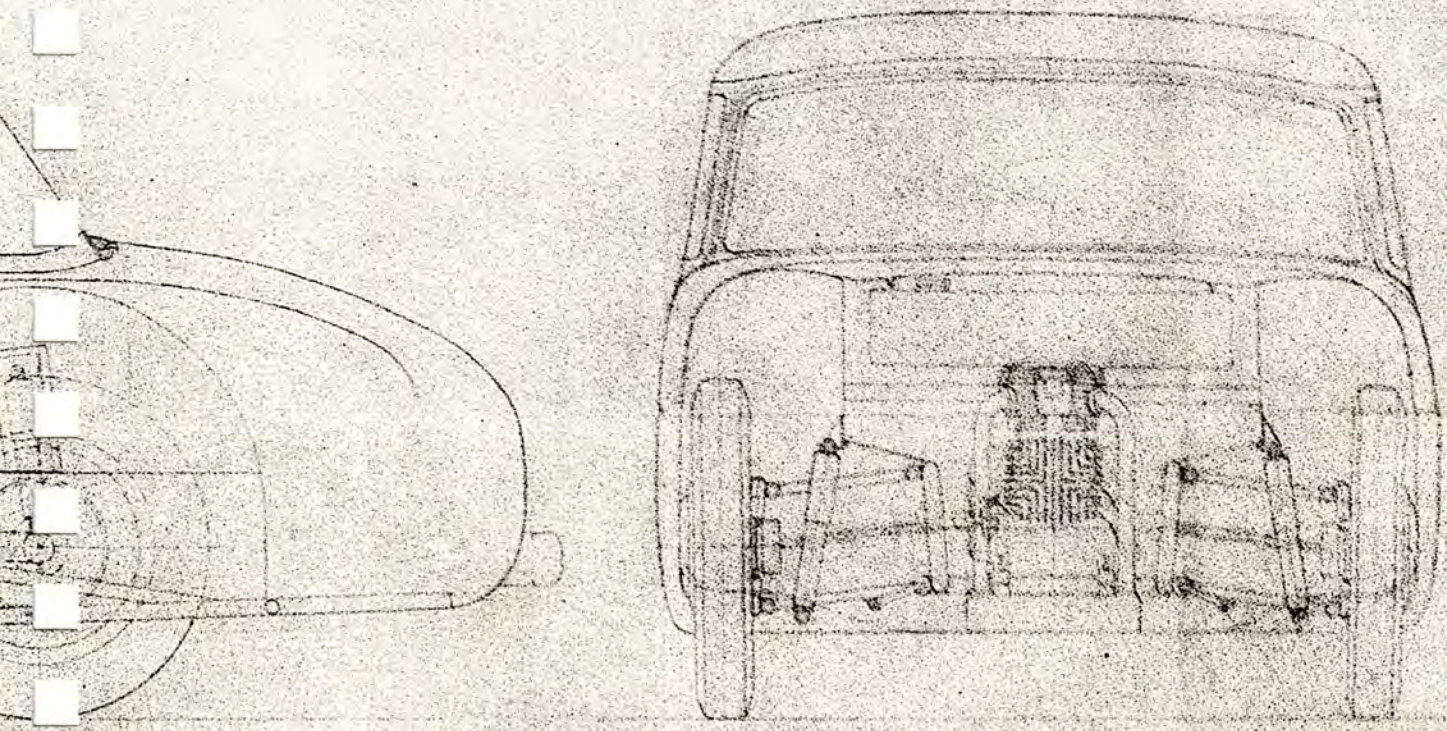
FOTO PAGG. 32 E 33
PROGETTO DI AUTOMOBILE A QUATTRO RUOTE MOTRICI, CIRCA 1950.
PICTURE ON PAGG. 32 AND 33
PROJECT OF 4 WHEEL-DRIVE CAR, ABOUT 1950.

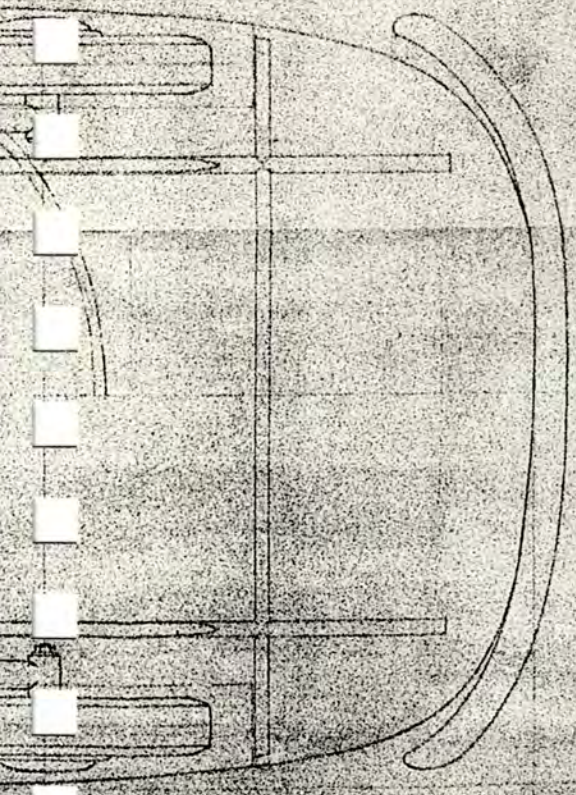
Il ricavato dalla vendita del progetto, andato provvidenzialmente ad assommarsi alla buonuscita dalla Ducati, permise dunque di allestire negli scantinati di casa un' *officina meccanica di precisione.*
Inizialmente i collaboratori si contano sulle dita di una mano: uno solo a tempo pieno, il montatore Calamelli, più gli operai della Ducati, che arrivavano a conclusione del loro turno in azienda: Bastelli, Cavina, Marescalchi, Righi ...
Il 25 gennaio del 1950 è assunto Athos Pierantoni, fresco del diploma di disegnatore meccanico all'Aldini Valeriani.
Ma i disegni erano prerogativa dei due fratelli, e il giovane Athos fu messo a controllare i pezzi che uscivano dall'officina... Sarebbe rimasto fino al '92, dal 1980 come direttore tecnico e di stabilimento.

The profit from the project's sale, and their termination pay from Ducati, allowed the Marzocchi brothers to set up a Mechanical Precision Workshop *in the basement of their home.*
In the beginning, there were not even a handful of workers: only one full time employee; Calamelli, the assembler; and Bastelli, Cavina, Marescalchi, Righi... Ducati workers, who worked in the workshop after their shifts at Ducati.
On January 25, 1950, Athos Pierantoni, who had just graduated from the Aldini Valeriani Institute as a mechanical project designer, was hired. But project design was the responsibility of the Marzocchi brothers, so the young Athos was in charge of inspection the parts that the shop produced. He worked for the Marzocchis until 1992, and was promoted to Director of the Technical Department and Factory in 1980.

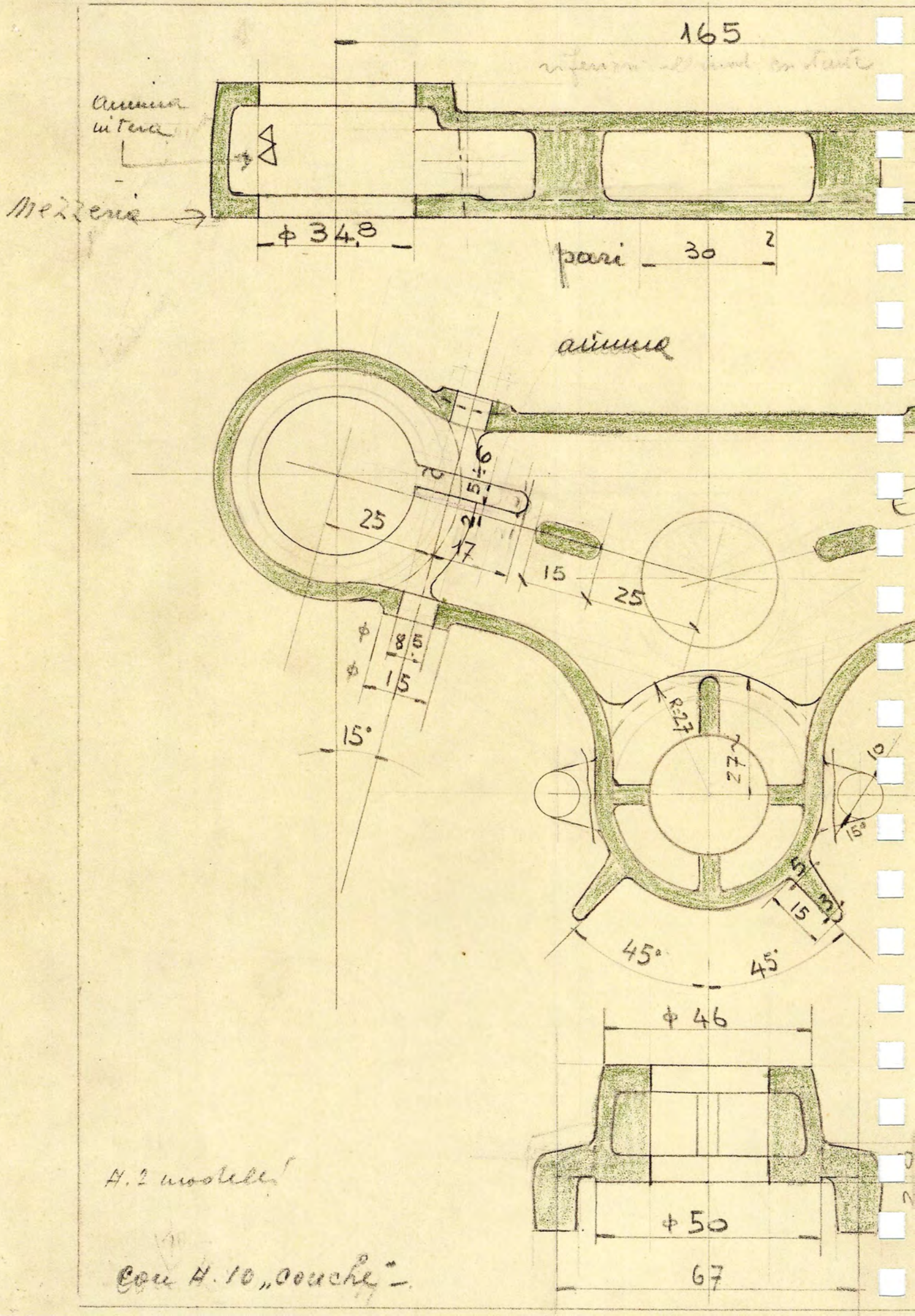






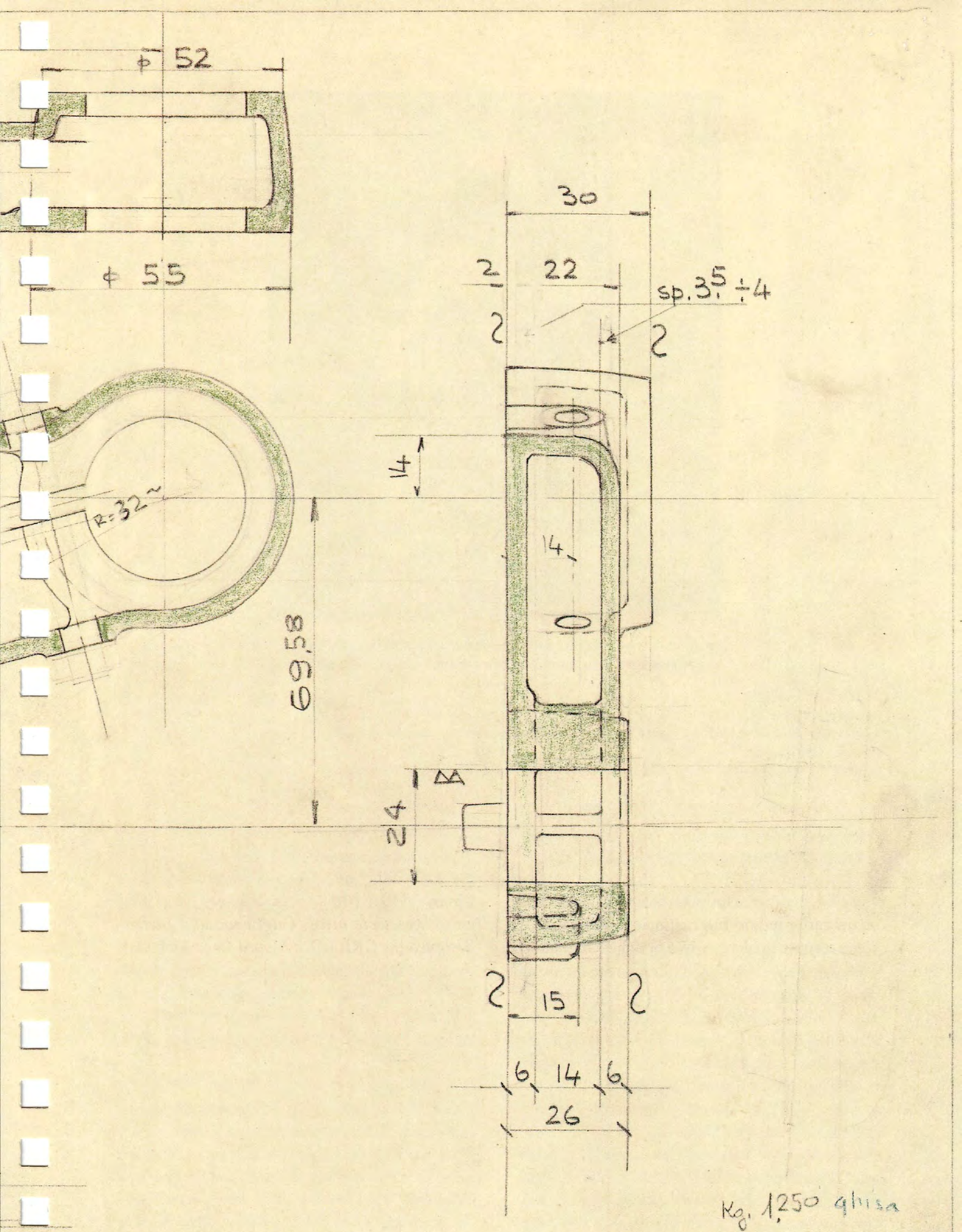


	Scala 1 : 5	MC 250	Dis.
cucia	1950	insieme sezionato	MC 250/3



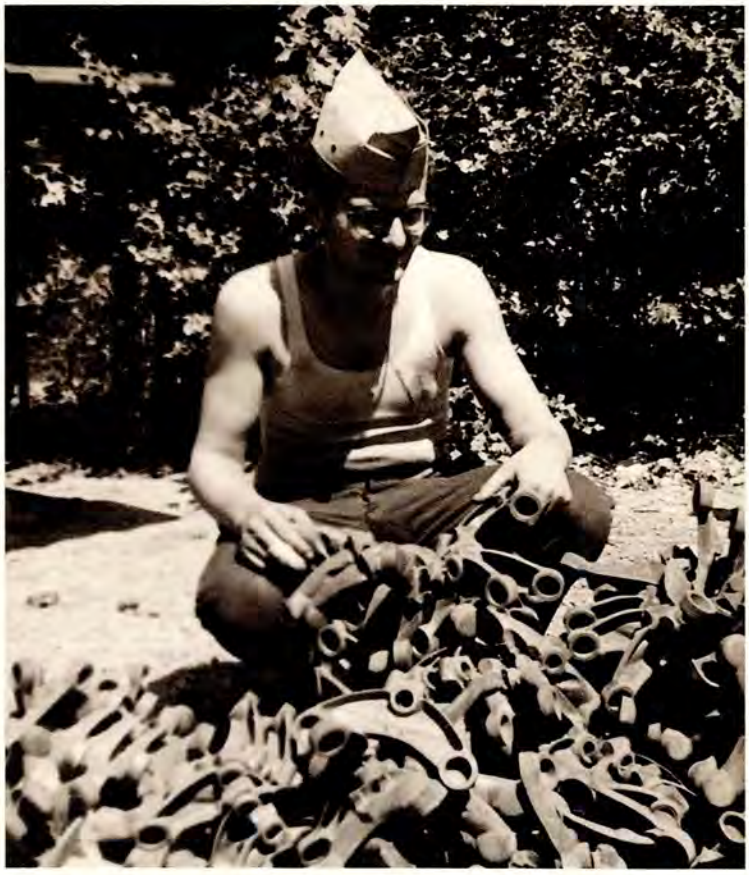
N. 2 modelli

Con N. 10 „conche"



Kg. 1,250 ghisa

Q x ins. 1	Scala	ghisa sferoidale	Disegno
MARZOCCHI BOLOGNA	1:1 5.9.52	crocera forcella	1F.7



NEL CORTILE DI VIA ZANNONI. ATHOS CONTROLLA I PEZZI USCITI DALL'OFFICINA.
IN THE COURTYARD ON VIA ZANNONI. ATHOS INSPECTS PARTS FROM THE WORKSHOP.

FOTO PAGG. 34 E 35
DISEGNO DI GUGLIELMO MARZOCCHI RAFFIGURANTE UNA CROCERA DI FORCELLA. BOLOGNA, 5.9.1952
PICTURE ON PAGG. 34 AND 35
BOLOGNA 5.9.1952: A DRAWING BY GUGLIELMO MARZOCCHI, SHOWING A FRONT SUSPENSION CROWN.

Idee, progetti, disegni... E' del '50 quello per un'automobile a quattro ruote motrici, che non avrà seguito.
Nel 1951, mentre viene incrementata la produzione dei carter motori (un centinaio a settimana), e viene assunto qualche nuovo operaio, Guglielmo e Stefano progettano il GRILLO, un ciclomotore di 49 cc. a rullo con avviamento a pedale e alzavalvola, telaio a tubo portante centrale con funzione di serbatoio della benzina - che mettono in produzione realizzando un centinaio di esemplari (di Guglielmo il numero 1, di Stefano il numero 2, e molti venduti agli amici) prima di cedere il brevetto alla società bolognese Nanni La Nova, che aveva i locali in via del Meloncello (dove negli anni della guerra avevano lavorato anche i fratelli Marzocchi, con macchinari acquistati insieme a Nanni e Miotti, propietari dell'officina. Vi si recavano di sera, ad effettuare lavorazioni meccaniche di precisione per conto della Ducati).

Ideas, projects, designs,...-like a 4-wheel-drive car (1950), which was later discontinued.
As the production of engine cases was stepped up in 1951 (100 pieces a week), and new employees were hired, Guglielmo and Stefano designed the GRILLO, a Moped 49 cc. kick-start engine with friction drive and closed valva-engine start adjustment, tube frame with internal gas line routing (the first owned by Guglielmo, the second owned by Stefano, many of them sold to their friends).
A hundred pieces were produced before the patent was sold to the Bolognese Company, Nanni La Nova, whose premises were in the Meloncello street (where the Marzocchi brothers used to work during the war, using the tools they had bought together with Nanni and Miotti, owners of the workshop. They used to go there in the evening, doing machining for Ducati).



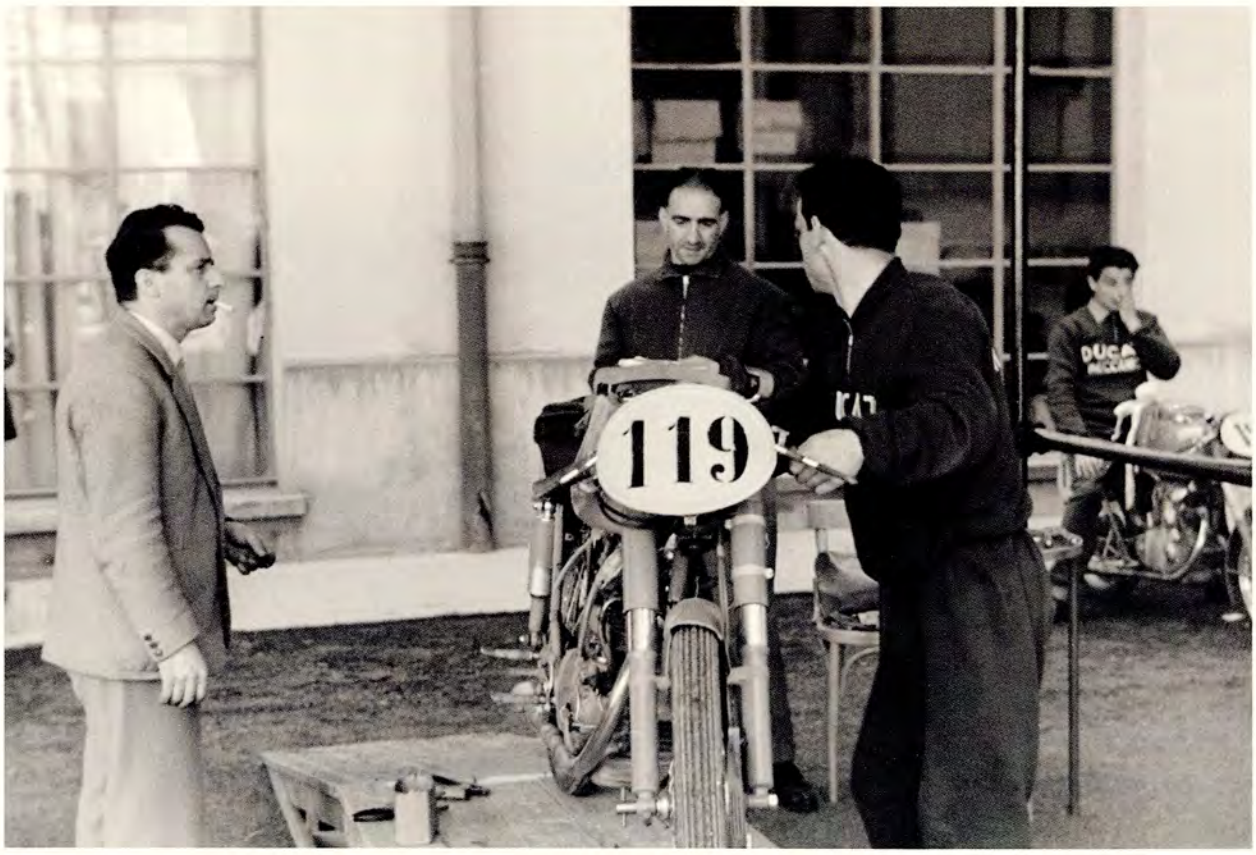
MOTO DUCATI GRAN SPORT 100 (MARIANNA) CON FORCELLA MARZOCCHI. BOLOGNA, ARCHIVIO MUSEO DUCATI.
GRAN SPORT 100 (MARIANNA) DUCATI MOTORCYCLE WITH A MARZOCCHI FRONT SUSPENSION. BOLOGNA, DUCATI MUSEUM ARCHIVES.

Frattanto, dalla fine del 1949, i due fratelli avevano avviato lo studio di una forcella idraulica telescopica e di un ammortizzatore idraulico: aveva inizio l'era delle sospensioni per motocicli, che, dopo gli alti e bassi di un mercato di mezzo secolo, vedono tuttora la Marzocchi ai primi posti nel mondo.
Nel 1952, nel clima di rinascita economica che investe tutto il paese, con conseguente incremento del trasporto su due ruote, si mettono a punto i primi modelli, che presto andranno ad equipaggiare moto di media cilindrata firmate Mondial, Ducati, Moto CM, Maserati...
Una decina gli operai dell'officina (si erano aggiunti Guidoreni, Lodi, Sostegno, Oscar, Carlo, Ermanno...) che spesso, alla sera, dopo l'orario di lavoro, si fermavano a parlare...Fra loro e con i fratelli Marzocchi, per commentare successi, per affrontare problemi...

Le richieste per le sospensioni aumentano, e si inizia a diversificare la produzione. Accanto a quella per le medie cilindrate, il cui mercato in continua espansione si arricchisce di marchi di prestigio come Parilla, Comet, Caproni... si dà avvio alla realizzazione di un tipo più economico, suscettibile di maggior diffusione.

In the meantime, in 1949, the two brothers started a new project of a telescopic hydraulic front suspension and a hydraulic rear suspension.
The era of the motorcycle suspensions began, and even after the ups and downs of the market over the past fifty years, Marzocchi is still among the leading suspension manufacturers worldwide.
The economic boost of Italy and the consequent increased use of two-wheel transportation vehicles, led to new models of suspensions that soon were mounted on medium weight motorcycles such as Mondial, Ducati, Moto CM, Maserati, ... (1952).
A dozen workers (Guidoreni, Lodi, Sostegno, Oscar, Carlo, Ermanno...) were hired, and they often stayed late after work and talked with the Marzocchi brothers about the company's successes, problems...

As the requests for suspensions increased, the product line was expanded. Besides the medium weight motorcycles, whose demand continued to rise and new prestigious brands, such as Parilla, Comet, Caproni are produced, a new and cheaper model was introduced, which would have reached a broader market.



GIANCARLO SUADONI METTE A PUNTO LA DUCATI MARIANNA CON FORCELLA MARZOCCHI PER IL 3° MOTOGIRO DEL 1955. BOLOGNA, ARCHIVIO MUSEO DUCATI.
1955. GIANCARLO SUADONI IS SETTING THE DUCATI MARIANNA WITH MARZOCCHI FORK FOR THE 3RD MOTOGIRO. BOLOGNA, DUCATI MUSEUM ARCHIVES.



UNA SQUADRA DI MOTO DUCATI CON FORCELLE MARZOCCHI IN PARTENZA AL BARGELLINO. BOLOGNA, ARCHIVIO MUSEO DUCATI (FOTO MAINI).
DUCATI MOTORCYCLE TEAM WITH MARZOCCHI FORKS AT THE STARTING LINE AT BARGELLINO. BOLOGNA, DUCATI MUSEUM ARCHIVES (MAINI'S PHOTO).



ARRIVO A BOLOGNA DEL 3° MOTOGIRO DEL 1955. IN SELLA ALLA MARIANNA ALDO TONELLI (63), GREGORIO TINI (82), ETTORE SCAMANDRI (112)...
BOLOGNA, ARCHIVIO MUSEO DUCATI.

1955. 3RD MOTOGIRO ARRIVAL AT BOLOGNA. ALDO TONELLI (63), GREGORIO TINI (82), ETTORE SCAMANDRI (112) RIDING MARIANNA.
BOLOGNA, DUCATI MUSEUM ARCHIVES.



NEL CORTILE DI VIA ZANNONI. ALCUNI OPERAI CON I BAMBINI ADRIANO E PAOLO.
IN THE COURTYARD ON VIA ZANNONI. SOME WORKERS WITH THE CHILDREN ADRIANO AND PAOLO MARZOCCHI.



NEL CORTILE DI VIA ZANNONI.
IN THE COURTYARD ON VIA ZANNONI.



IN VIA ZANNONI.
VIA ZANNONI.

Quasi contemporaneamente comincia l'impegno dei Marzocchi anche nel campo delle competizioni motociclistiche, formidabili banchi di prova, da allora in avanti, da cui trarre verifiche per la produzione di serie.
Negli anni Cinquanta i corridori - per i quali vengono preparate sospensioni personalizzate - si chiamano Tarquinio Provini, Francesco Villa, Giovanni Degli Antoni, Franco Farné, Guido Borri... Le gare, di velocità e di durata, *Motogiro*, o *Giro d'Italia*, e la *Milano-Taranto*, che a Bologna transitava da porta Saragozza. E, poiché non esistevano piste per le prove, queste venivano effettuate su strada. Si correva sul "chilometro", il rettifilo della Persicetana che dalla chiesa del Bargellino arriva alla doppia curva del ponte del Lavino di Sotto. Un appuntamento consueto per Guglielmo Marzocchi, che vi assisteva per la messa a punto delle sospensioni della casa.
La piccola officina si espande, e si specializza: nel corso del '53 abbandona la lavorazione dei carter Idroflex concentrandosi sulla produzione di forcelle ed ammortizzatori, in costante aumento. La cantina non basta più, e per dare spazio al montaggio Stefano e la sua famiglia debbono lasciare il loro appartamento al piano rialzato della palazzina. Il numero degli operai cresce: una trentina verso la fine dell'anno, cui va ad aggiungersi l'aiuto di alcuni artigiani esterni.

At almost the same time, Marzocchi started making suspensions for motorcycle races, and using high quality test benches, they achieved results that would also be important for the mass production.
Tarquinio Provini, Fancesco Villa, Giovanni Degli Antoni, Franco Farnè, Guido Borri... were among the motorcycle racers in the 1950's, racing with customized suspensions in high speed and endurance races, such as Motogiro, Giro d'Italia *and* Milano-Taranto. *The latter passed through Bologna at Porta Saragozza.*
As there were not any test tracks, the tests were carried out on the road. They raced on the "One Kilometer Track", a straight stretch of the Persicetana road, that went from the Bargellino church to the double turn at the Lavino di Sotto bridge.
Guglielmo Marzocchi was there to assist with the tuning of the company's suspensions.
The small workshop grew and became more specialized. In 1953, the production of the Idroflex case was halted and the manufacturing of front and rear suspensions was stepped up. The basement became too small, so Stefano and his family moved out of their home on the first floor in order to expand the space for the assembly line. By the end of the same year, around thirty employees and some external craftsmen worked at this site.

Poco dopo arriva anche Giuliana Vegetti, che ha appena concluso le classi di avviamento professionale, a fare da segretaria, e resterà in azienda fino al 1990.
Frattanto, per risolvere nella maniera più adeguata certi problemi di ordine tecnico, i due fratelli avviarono il progetto e la costruzione di alcune macchine utensili, grazie alle quali fra il '55 e il '56 furono in grado di mettere a punto una forcella più leggera, ed anche più economica, realizzata quasi completamente in alluminio.
Di lì a poco il nuovo settore delle macchine utensili sarebbe divenuto di competenza di Stefano, che nel corso del '56, seguito da una decina di collaboratori, si trasferiva in un locale di via Berretta Rossa, dove trovarono posto l'Ufficio Tecnico adibito alla progettazione delle attrezzature, l'Attrezzeria, cui competeva la costruzione di macchine ed accessori, ed il Reparto Saldatura.
Aumentano le commissioni, necessitano altri spazi, si pensa ad una nuova sistemazione. Stanno per chiudersi gli anni pionieristici, quando la casa di via Zannoni era insieme abitazione delle famiglie Marzocchi, *officina meccanica*, studio di progettazione, ufficio commerciale...
E il cortile, con "la casona" (la legnaia), i ciliegi, i noccioli, i pioppi..., luogo di giochi per i bambini (Carla e Adriano, Maria Pace e Paolo), mensa per gli operai... La strada campo di calcio, o di baseball, dove concludere l'ora dell'intervallo.
Con un notevole sforzo finanziario i fratelli Marzocchi acquistano un appezzamento di terreno a Casalecchio di Reno, dove viene edificato un "capannone" (lo stesso che, successivamente ampliato, la Marzocchi Pompe occupa dalla metà degli anni Settanta), che alla fine del '57 diventa la nuova *Fabbrica delle Forcelle.*
Insieme ai macchinari, ai materiali, ai tavoli da disegno, agli scarti di lavorazione che, come i fogli e le matite che la Giuliana ci regalava, servivano ai bambini per giocare, se ne vanno gli odori degli oli da officina, e quelli del "pranzo", che gli operai portavano da casa. Se ne va anche il cane, Lupo Marzocchi... Finiscono gli incontri consueti eppure avventurosi: con "lo Spazzonatore"- Medardo Varani -, con i corridori e i loro meccanici- Provini e "il Moretto"... che fermavano le loro moto davanti al cancello, e ci facevano salire...

Shortly thereafter, Giuliana Vegetti, who had just received a professional diploma, was hired as a secretary and stayed with the company until 1990.
Meanwhile, in order to resolve some technical problems adequately, the two brothers started on a project to construct machining tools. With those machines, it was possible to design a lighter and less expensive front suspension, which was almost completely made of aluminum.
A little later, Stefano began to work solely on the development of machining tools, and in 1956, he and a dozen coworkers moved to a new site on Via Berretta Rossa. The Technical Department, which designed tools, the Tool Department, which built machines and accessories, and the Welding Department, were established.
As the number of orders rose, the need for more space increased, and a new site needed to be found. The pioneer years were coming to an end. During those years, the house on Via Zannoni, was not only home to the Marzocchi family, but also housed the Mechanical Shop, *the Research and Development Department, and the Sales Department.*
There was a courtyard, which was a playground for the children (Carla and Adriano,Maria Pace and Paolo), and a cafeteria for the employees with the "casona" (wood-house), the cherry trees, the hazels, the poplar trees... During their break, they all played soccer or baseball outside on the street.
With considerable financial effort, the Marzocchi brothers managed to purchase a piece of land in Casalecchio di Reno, where a factory was built, and in 1957, became the new "Suspension Factory". Later, that same factory was expanded and since the late 1970's, has been used by the Marzocchi Pompe Company.
Machines, materials, drafting tables and production discards disappeared from the home on Via Zannoni, as did the paper and pencils used in the office by Giuliana and who gave them to the children for their play. The smell of the workshop and the meals, which the workers brought from home, vanished too.. as well as the dog, Lupo Marzocchi. The usual, though adventurous, meetings with "Polisher"- Medardo Varani -, the motorcycle racers, and their mechanics "Provini" and "Moretto", who also came to the house with their motorcycles and let the children ride them, were over.



IN VIA ZANNONI ATTORNO AD UNA MASERATI 125. 16 MAGGIO 1954.

VIA ZANNONI, AROUND A MASERATI 125. MAY, *16 1954.*





SALDO PRECED.TE	L.	946.265
VERSATE		
il ____ 19__	„	
» ____ » __	„	
» ____ » __	„	
TOTALE	L.	
IMPORTO DEL PRES.TE ASSEGNO	„	3.300.000
RIMANENZA	L.	

Emesso il 28.1.58

A favore G. Alberti

N° 524804 /E





DA BOLOGNA A CASALECCHIO

FROM BOLOGNA TO CASALECCHIO

Sulla parete di uno degli uffici della Marzocchi c'è una cornice con le fotografie di un capannone in costruzione, e in mezzo la matrice di un assegno da 3.300.000 lire, firmato da Guglielmo Marzocchi il 28.1.'58. Con quella cifra veniva finalmente saldata al signor Alberti l'ultima rata per l'acquisto del terreno di via Garibaldi a Casalecchio di Reno, dove nell'anno precedente era stata avviata la costruzione del *capannone* che avrebbe accolto la fabbrica delle forcelle, la cui produzione nell'officina di via Zannoni aveva ormai raggiunto le 200 unità al giorno.

Il trasferimento avviene alla fine del 1957, e il nuovo spazioso stabilimento accoglie anche i reparti di via Berretta Rossa.
Il mercato delle moto, e quindi delle sospensioni, è in costante aumento. Altri clienti, altri modelli (che i corridori richiedono personalizzati), produzione diversificata, e un confronto serrato con le case della concorrenza. Mentre continuano i successi sui campi di gara e su strada.

Hanging in one of the Marzocchi's offices is a picture with photos, showing the construction of the new factory and the copy of a check for 3.300.000 Italian Lira signed by Guglielmo Marzocchi on January 28, 1958. With this check, he paid off Mr. Alberti , who sold him the land on Via Garibaldi in Casalecchio di Reno.
The construction of that site, which was going to house the new suspension factory, had been started a year earlier, because the production on the old premises on Via Zannoni had already reached 200 units per day.

By the end of 1957, the factory was moved, and the new, bigger premises would house the departments that were previously located on Via Berretta Rossa. The motorcycle market was constantly growing and consequently the demand for suspensions was increasing too. New customers were found and other models were built (which needed to be specialized for the riders); and the production range was expanded because the competition was so stiff. In the meantime, motorcycle racers using the Marzocchi suspensions continued to be successful.







CASALECCHIO DI RENO, 1957. LE VARIE FASI DEL *CAPANNONE* IN COSTRUZIONE.

CASALECCHIO DI RENO. THE FACTORY UNDER CONSTRUCTION. 1957





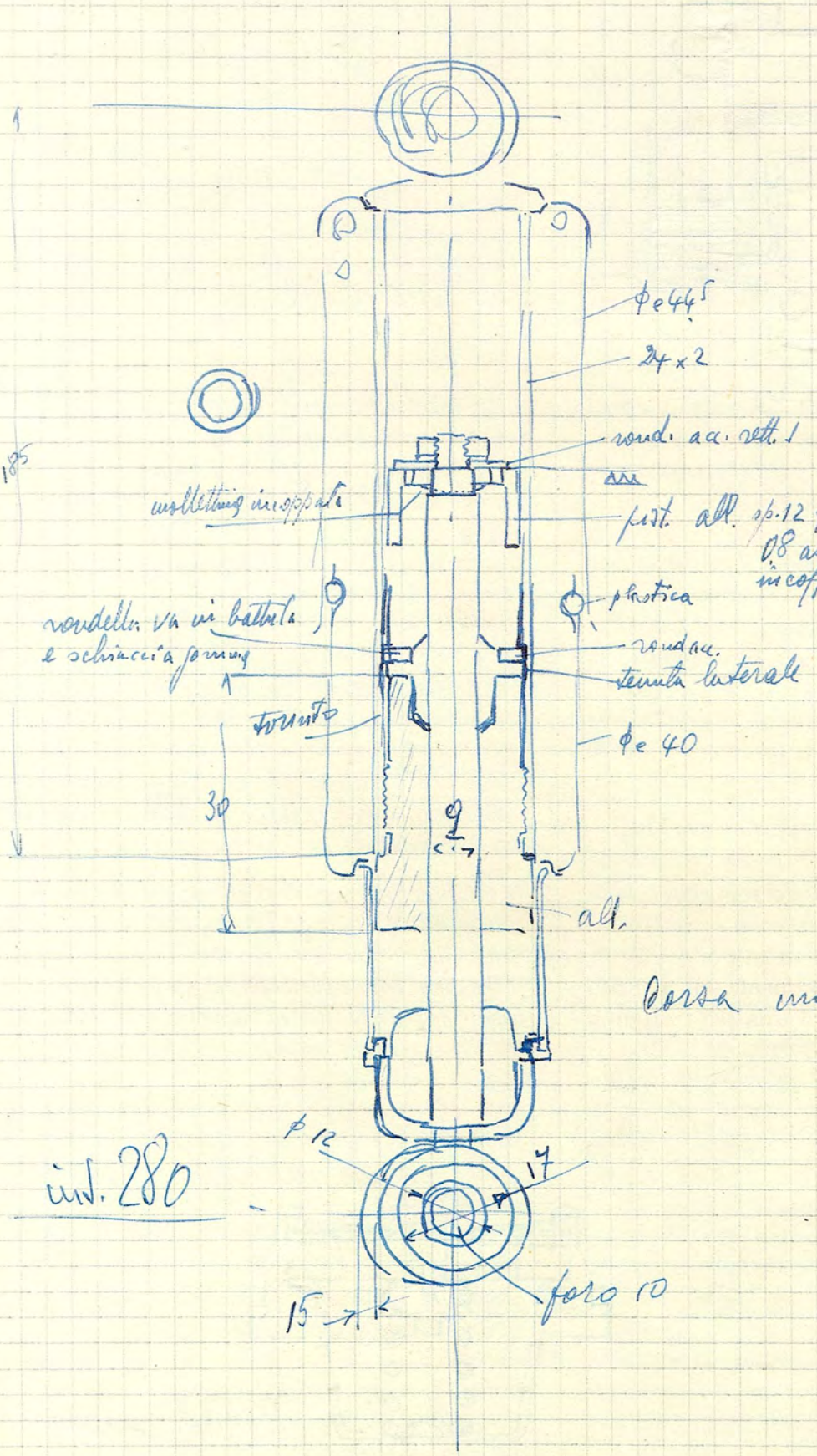
1957: Tarquinio Provini, su Mondial Bialbero 125 cc., è promosso campione del mondo.
1958: Leopoldo Tartarini e Marco Monetti, Ducati 175 equipaggiata con forcelle Marzocchi, concludono il Giro del Mondo. Partenza da Borgo Panigale il 30 settembre '57, dal piazzale antistante lo stabilimento della Ducati, con la benedizione del Cardinal Lercaro. Arrivo, sempre a Borgo davanti alla Ducati, il 5 settembre dell'anno successivo, dopo 60.000 chilometri attraverso 42 paesi e 5 continenti, fra intemperie, caldi equatoriali, rivoluzioni...

Nei primi anni Sessanta la produzione è in piena espansione, e viene costruito un secondo capannone. Sono gli anni del miracolo economico italiano, ma la preferenza accordata all'automobile come mezzo di trasporto e di svago si ripercuote negativamente sul mercato delle moto, che registra una pesantissima flessione soprattutto negli anni '64 e '65.
La crisi delle case costruttrici, che devono abbandonare il campo delle competizioni ed in alcuni casi anche il settore della produzione moto, si ripercuote di conseguenza anche sulle aziende fornitrici di componenti.
La Marzocchi, che ha da poco sostenuto consistenti spese per i lavori di ampliamento, ne viene investita in pieno. Gli ordini vengono stornati, la merce si accumula nei magazzini... Alcuni dipendenti (nel '63 erano arrivati a 50, tutti qualificati) si licenziano, per avviarsi a lavori più sicuri, spesso alle dipendenze dello Stato o del Comune.

1957: Tarqinio Provini won the World Championship with his Mondial Bialbero 125 cc.
1958: Leopoldo Tartarini and Marco Monetti, riding with Marzocchi front forks, won the World Tour with their Ducati 175. The start of the race was in Borgo Panigale on September 30, 1957, from the square in front of the Ducati premises. Cardinal Lercaro was present and gave his blessing to the riders before the start.
The finish was also in Borgo Panigale in front of the Ducati premises on September 5th the following year. The race stretched over 60,000 kilometers (37,500 miles), passed through 42 countries and 5 continents, and the riders had to adapt to bad weather, equatorial heat, military conflicts, etc.

In the early 1960's, production was growing and a second factory was built. Those years were Italy's Economic Wonder Years. However, the greater use of the car as a transportation vehicle for work and leisure negatively affected the motorcycle market, which had a considerable drop in sales, especially in 1964 and 1965.
This crisis, which caused the motorcycle manufacturers to abandon racing and in some cases, also had its consequences on the supplying industry.
The Marzocchi Company, which had recently incurred in considerable expenses for its expansion, was overwhelmed. The orders were cancelled, the goods remained in stock and some employees quit in order to find more secure jobs (before the crisis, in 1963, the company had about 50 qualified employees) aften with the national and local government.

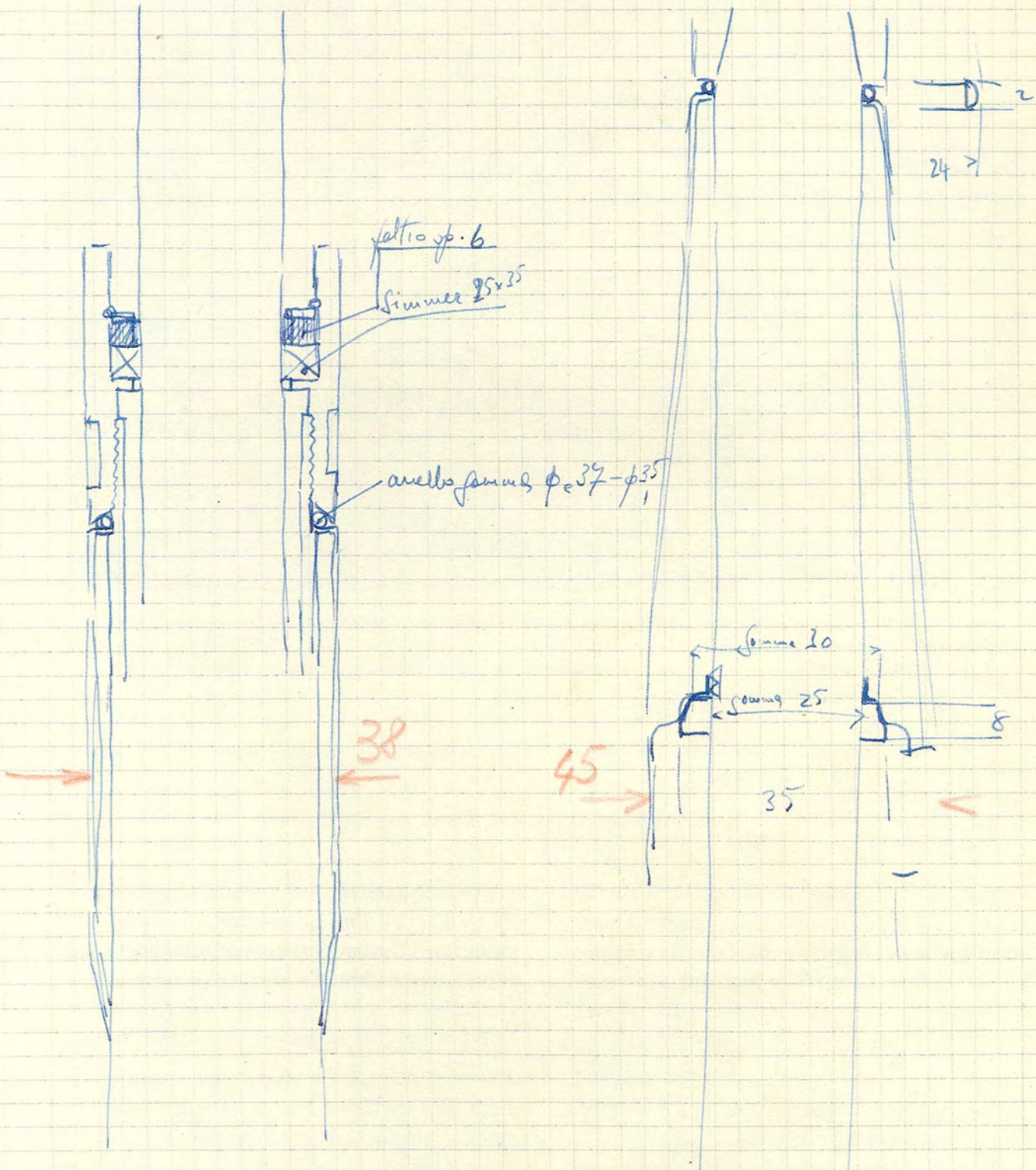
molla spire 16 3/4 di cui 7 p.11 e 9 p. 4
ll 157 - ϕ 25 - filo 5
con Kg 86 freccia 50
precarica 6



corsa max pis metallo 62

inv. 280 -

170 comprese scatole



Rimpiazzo fr. 75 Du. ott. 1960
Rettato solo esternamente

fodero ϕ 45
fiamba ϕ 32

Maserati Ciclo
interasse 130
fodero sup. 42
comignolo ϕ 20



GIRO DEL MONDO 1957-58. L'ARRIVO A BOLOGNA IN VIA RIZZOLI IL 5 SETTEMBRE 1958. TRA I CORRIDORI IN PRIMO PIANO, LEOPOLDO TARTARINI E MARCO MONETTI. BOLOGNA, ARCHIVIO MUSEO DUCATI.

1957-58 WORLD CUP. ARRIVAL IN BOLOGNA ON VIA RIZZOLI ON SEPTEMBER 5, 1958. AMONG THE RIDERS, A CLOSE UP OF LEOPOLDO TARTARINI AND MARCO MONETTI. BOLOGNA, DUCATI MUSEUM ARCHIVES.

FOTO PAGG. 48 E 49
DA UN QUADERNO DI RILIEVI DI GUGLIELMO MARZOCCHI: SCHIZZO DI AMMORTIZZATORE MECCANICO PER CICLOMOTORE. SHIZZI DI CAMPIONI PER MOTO DUCATI E MASERATI, OTTOBRE 1960.

PICTURE ON PAGG. 48 AND 49
SKETCHES FROM GUGLIELMO MARZOCCHI'S NOTEBOOK: MECHANICAL REAR SHOCK FOR SMALL MOTORCYCLE; DUCATI AND MASERATI MOTORCYCLE SAMPLES, 1960.

Nella paralisi quasi totale, è necessario riconvertire la produzione, e, limitando al massimo quella per le grosse cilindrate, ci si impegna in un tipo di forcellina meccanica più economica da montare sui ciclomotori. Fra i clienti produttori di "cinquantini", la Benelli e la Beta.

Nel giro di un anno questo mercato "minore", che ha raggiunto la produzione di 600 unità al giorno, permette all'impresa di risollevarsi.
Ma già da alcuni anni i Marzocchi avevano avviato un altro settore di produzione, quello delle pompe oleoidrauliche, del tutto nuovo per l'azienda, ma non per i fratelli. Bisogna arretrare agli inizi degli anni Quaranta, ai tempi della Ducati. E' ancora una volta il vecchio *Giornale d'Officina* tenuto da Guglielmo Marzocchi a fare da testimone...

In the middle of this paralysis, it was necessary to change the production line by drastically reducing the production of heavyweight motorcycle suspensions, and focusing on a mechanical and more economic front fork for small motorcycles. The Benelli and Beta companies are two of the "50cc motorcycle" manufacturers.

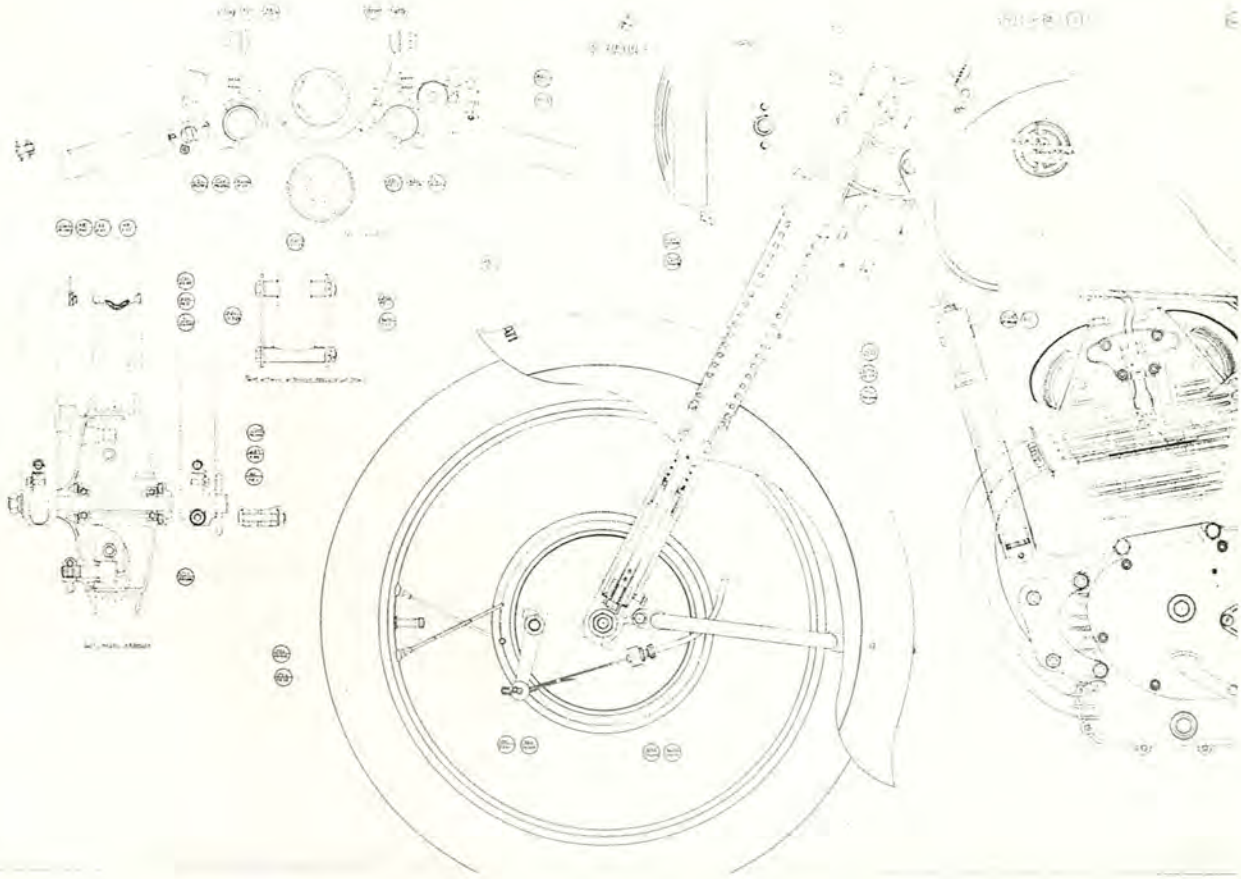
This market "niche" produced approximately 600 units per day, helped Marzocchi to get back into business in less than a year. Meanwhile, the Marzocchi brothers had also decided to diversify the production line in order to be better prepared for future economic crises. They started working in the hydraulic pumps field, which was new to the company but not to the two brothers. Now it is necessary to go back to the early 1940's, during the Ducati era, to view the Workshop Journal *kept by Guglielmo Marzocchi, which is once again the witness of those times:*



LA SQUADRA DI CALCIO DELLA MARZOCCHI.
THE MARZOCCHI SOCCER TEAM.



IN PARTENZA PER LA FIERA DI MILANO.
DEPARTURE FOR THE TRADE SHOW IN MILAN.



DISEGNO DI FORCELLA TELESCOPICA IDRAULICA CON MOLLE ELICOIDALI. BOLOGNA, MUSEO DUCATI.
DRAWING OF A HYDRAULIC TELESCOPIC FRONT FORK WITH HELICOIDAL SPRINGS. BOLOGNA, DUCATI MUSEUM.

Il 24.4.41 partiti per rilievo pompe ingranaggi Mantovani Giannini Bargelesi ing. De Stefani ed io. Il 26 abbiamo iniziato i primi 6 campioni...
25.10.41. .. oggi è stata finita la prima pompa a ingranaggi.
7.11.41. ... partite le prime 6 pompe a ingranaggi.
... 9 febbraio 1942 vengono finite le prime due pompe di produzione.

Tornano alla mente le passate esperienze, e viene ripreso il progetto di pompa ad ingranaggi che negli anni della guerra era stato avviato all'interno della Ducati per conto della fabbrica aeronautica tedesca Messerschmitt.
Dopo un periodo di studi, di sperimentazioni, di verifiche, il modello di pompa idraulica ad ingranaggi alla fine è pronto, e dalla fabbrica di Casalecchio esce la pompa n. 1.
Subito dopo si dà il via alla produzione di serie, che troverà applicazione sulle macchine agricole, sulle centraline delle macchine utensili, sugli autoveicoli in genere, e via via nei più svariati campi industriali, grazie all'ampliamento della gamma di applicazione del prodotto stesso.

On April 24, 1941, Mantovani, Giannini, Bargelesi, Engineer De Stefani and I began to work on the gear pump molds.
The assembly of the first six samples was started on April 26th...
On October 25, 1941 the first gear pump was finished.
On November 7, 1941 the first six gear pumps were shipped out.
On February 9, 1942 the first two production pumps were finished...

Past experiences are remembered and the gear pump project is taken out again, which was first started at Ducati on behalf of Messerschmitt, a German aeronautics company.
After a period of studies, experiments and tests, the hydraulic gear pump is completed and the first pump was produced by the Casalecchio company.
Immediately thereafter, mass production was started and the pumps were used for agricultural machines, for the operational units of machining tools, and for vehicles in general.

Come già per le sospensioni, anche per le pompe i fratelli Marzocchi si fanno carico della progettazione e della costruzione delle macchine utensili atte a realizzarle al meglio.

Ma mentre si consolida il mercato delle pompe, e quello delle forcelle segna una ripresa, così da richiedere la costruzione di due nuovi capannoni, sopravvengono altri gravi problemi.
Alla fine degli anni Sessanta la fabbrica Ceriani, entrata sul mercato da alcuni anni, brevetta un tipo di forcella molto simile a quella dei Marzocchi, che non essendosi tutelati con la registrazione di alcun marchio, nonostante un impegno quasi ventennale nel campo delle sospensioni, dove erano stati dei veri pionieri, sono costretti a bloccare la produzione. La Ceriani controlla ormai tutto il settore, i fratelli Marzocchi, ancora una volta al loro tavolo da disegno, studiano e mettono a punto alcune modifiche tecniche da apporre ai loro prodotti, che consentono all'impresa di reinserirsi sul mercato.

La ripresa della Marzocchi coincide con quella delle case costruttrici, nel settore della grossa cilindrata e in quello in ascesa delle moto da fuoristrada.
Tutti nuovamente impegnati, anche sui campi di gara. Di fuoristrada e su circuito.
Superate le due gravi crisi economiche- quella più generale che aveva investito tutto il mercato italiano e l'altra legata alla concorrenza - il decennio si chiude in positivo, all'interno di una crescita di entrambi i settori produttivi che all'inizio degli anni Settanta porterà alla separazione delle due attività.
Viene così affittato un capannone nella vicina via Parini, dove è trasferita la produzione delle sospensioni e dove si dà inizio allo studio e alla produzione di forcelle e ammortizzatori da fuoristrada.
La sollecitazione alla costruzione di questo nuovo tipo di sospensioni era partita da Giovanni Collina, campione del mondo di regolarità, che fece montare i primi esemplari sperimentali sulla sua moto Morini, facendo le prove per la loro messa a punto sul greto del fiume Reno, vicino alla fabbrica. In breve tempo si poté contare sull'impegno della Morini ad utilizzare in esclusiva le sospensioni Marzocchi nelle competizioni.

Thanks to the broadening of the product range, the pumps were used in various industrial fields.
As with the suspensions, the Marzocchi brothers themselves designed and built the machining tools to manufacture their pumps.

While the pump and the suspension market recovered, making the construction of two new factories necessary, other more serious problems arose.
By the end of the 1960's, the Ceriani Company, which had emerged in that market a few years earlier, patented a front suspension very similar to the one produced by Marzocchi.
Even though the Marzocchi Company had been working for over twenty years in that field and had been real pioneers in the market, they had never registered a trade mark and were now forced to interrupt production.
The Ceriani Company now controlled the entire market, and the Marzocchi brothers returned to their drawing tables to refine their designs and add some technical changes to their products allowing them to continue working in that market.

The upturn of the Marzocchi Company coincided with that of the manufacturers of heavyweight and off road motorcycles.

Marzocchi was once again working for the off-road and road racing teams.
After two serious economic crises were overcome (one affecting the entire Italian market and the other one relating to the competition issue), the decade came to a positive end.
Both production areas were growing and by the beginning of the 1970's, the suspension and the gear pump businesses were split.
A close factory on Parini Street was rented and the suspension division was moved there to produce forks and rear shocks.
The fork development was initiated by Giovanni Collina, Enduro World Champion, who mounted this new type of suspension onto his Morini bike and tested it on the shore of the Reno river, close to the factory.
The Morini bikes soon were equipped with Marzocchi suspensions in racing.
In order to guarantee adequate service to the riders using Marzocchi front forks, Stefano's son, Adriano Marzocchi, was put in charge of racing assistance.



INSEGNA DELLA MARZOCCHI POMPE A CASALECCHIO DI RENO.
THE MARZOCCHI POMPE SIGN.

Per seguire le moto da cross equipaggiate con sospensioni Marzocchi fu ripresa con sistematicità l'assistenza sui campi di gara, che venne affidata ad Adriano, figlio di Stefano, entrato in azienda alla fine degli anni Sessanta con un incarico volto prevalentemente allo sviluppo di nuovi mercati.

Frattanto viene incrementata anche la produzione di serie che, soprattutto attraverso la partecipazione alle fiere del settore, comincia ad essere proposta anche sui mercati esteri, e che raggiunge gli Stati Uniti grazie al Catria della Benelli Motori ed allo Scrambler Ducati.

Proprio dalla Ducati arriva, nel '71, la richiesta di una forcella speciale per moto da grossa cilindrata, dotata di attacchi per i freni a disco.
I fratelli Marzocchi, con l'aiuto dei loro collaboratori, elaborano un progetto di forcella a perno avanzato, rivoluzionario per i tempi, che presentano al direttore tecnico, ingegner Fabio Taglioni. Entusiastica la risposta.
Approntate le attrezzature e gli stampi, si dà il via alla produzione.

Adriano first began working with the company in the late 1960's, and was mainly in charge of the Development of new markets.

Meanwhile, mass production was stepped up, and through participation in specialized trade shows, foreign markets, were also reached.
Benelli Motori's Catria and Ducati's Scrambler started being distributed in the U.S.

In 1971, Ducati requested the development of a special front fork with disc brakes for heavyweight motorcycles.
The Marzocchi brothers and their colleagues designed a new fork with a front axle which was revolutionary for that time, and showed the project to the technical director, Engineer Fabio Taglioni.
His response was enthusiastic.
As soon as the machining tools and molds were completed, production began.
The forks with the front axle would be renowned as PA ("Perno Avanzato"), mainly thanks to the outstanding victories of Ducati



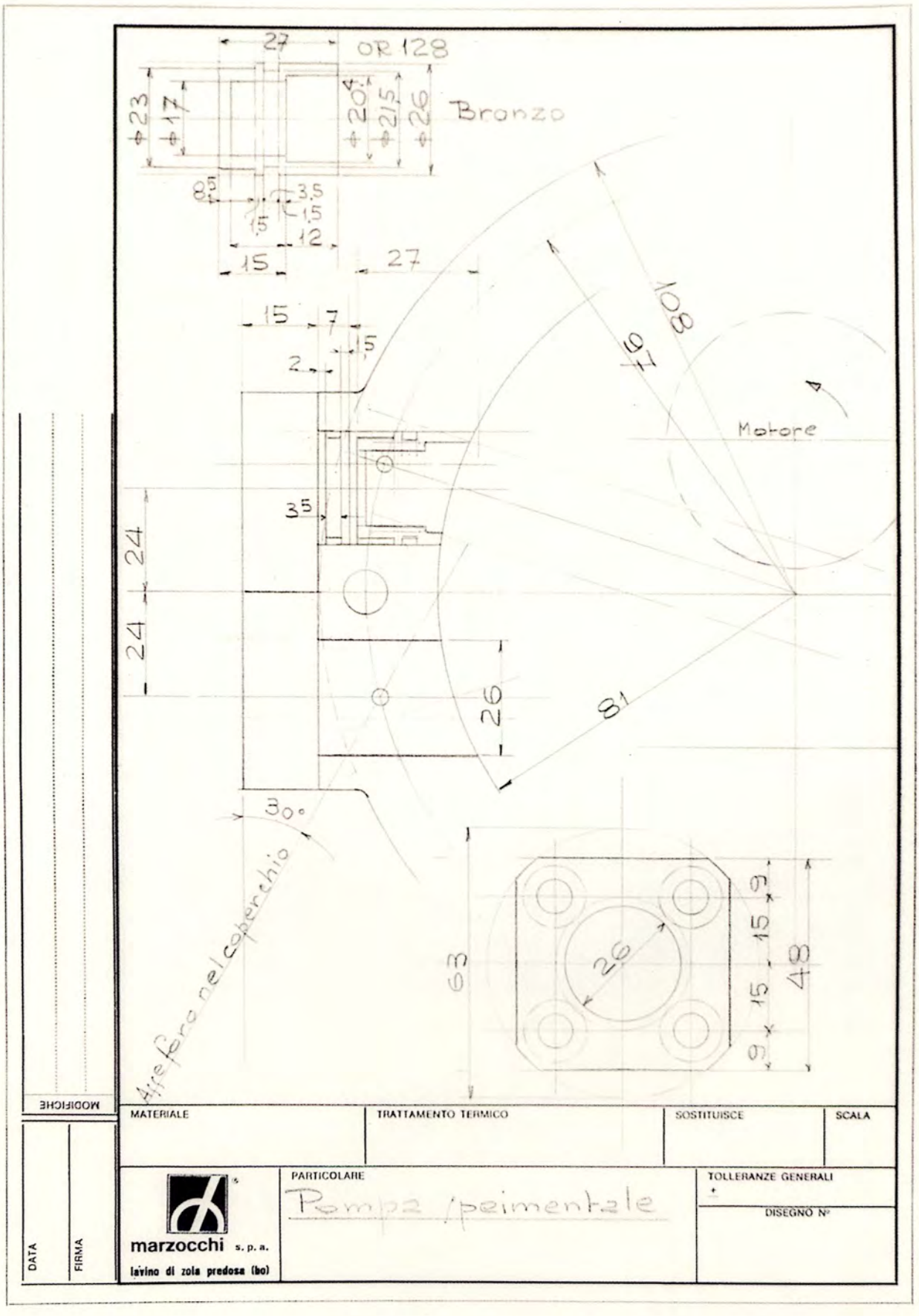
POMPA N. 1.
PUMP N. 1.

Le forcelle PA (a perno avanzato) diverranno famose, anche grazie alle strepitose vittorie della Ducati nelle gare della 500 cc. e della 750 cc., che nel 1972 trionfa a Imola al mondiale delle maximoto.

Le sospensioni Marzocchi sono, per il livello tecnologico e per il design, tra le prime del mondo. Nel 1974 la fabbrica delle sospensioni, divenuta dal '71 la MARZOCCHI S.p.A, viene trasferita in un nuovo stabilimento a Lavino di Zola Predosa. A Casalecchio resta la MARZOCCHI POMPE.

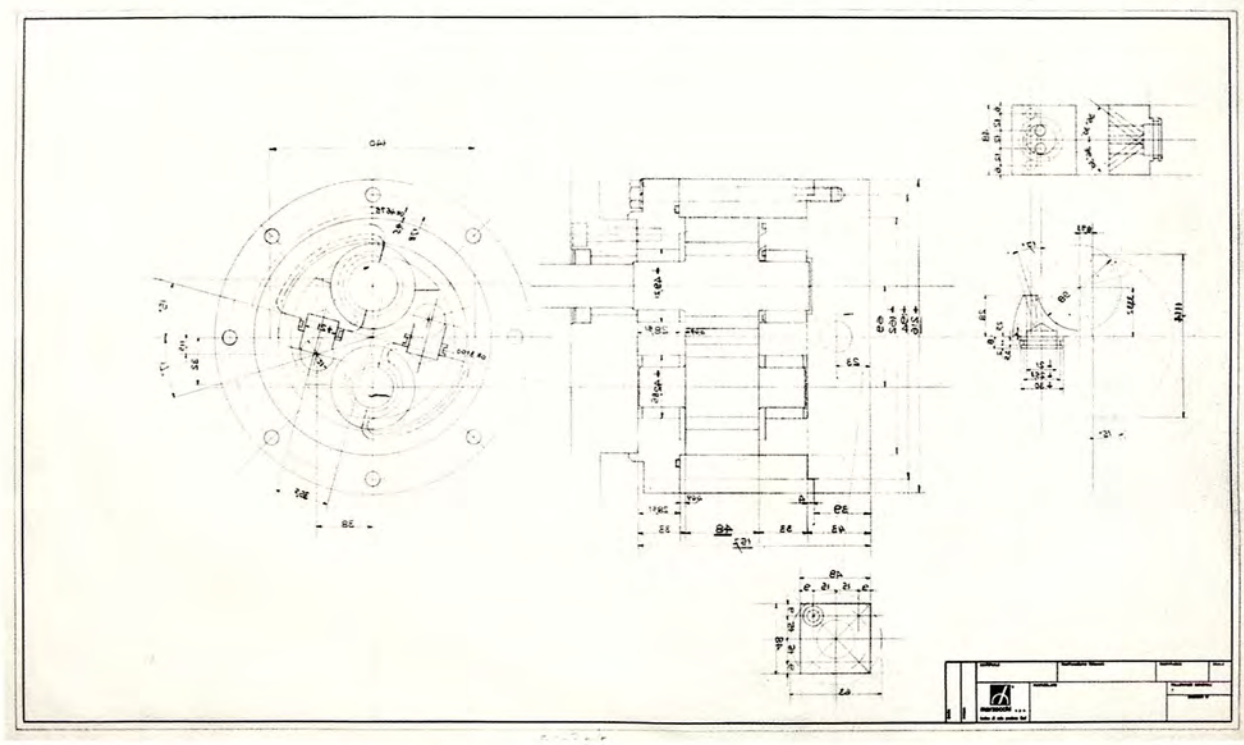
in the 500 cc. and 750 cc. class races in Imola at the 1972 World Championship.

The Marzocchi suspensions was one of the most important companies in the world in technology and design.
In 1974, the suspension factory, which was renamed MARZOCCHI S.p.A. in 1971, was moved to a new site in Lavino di Zola Predosa, while the MARZOCCHI POMPE Company remained at its original location in Casalecchio.

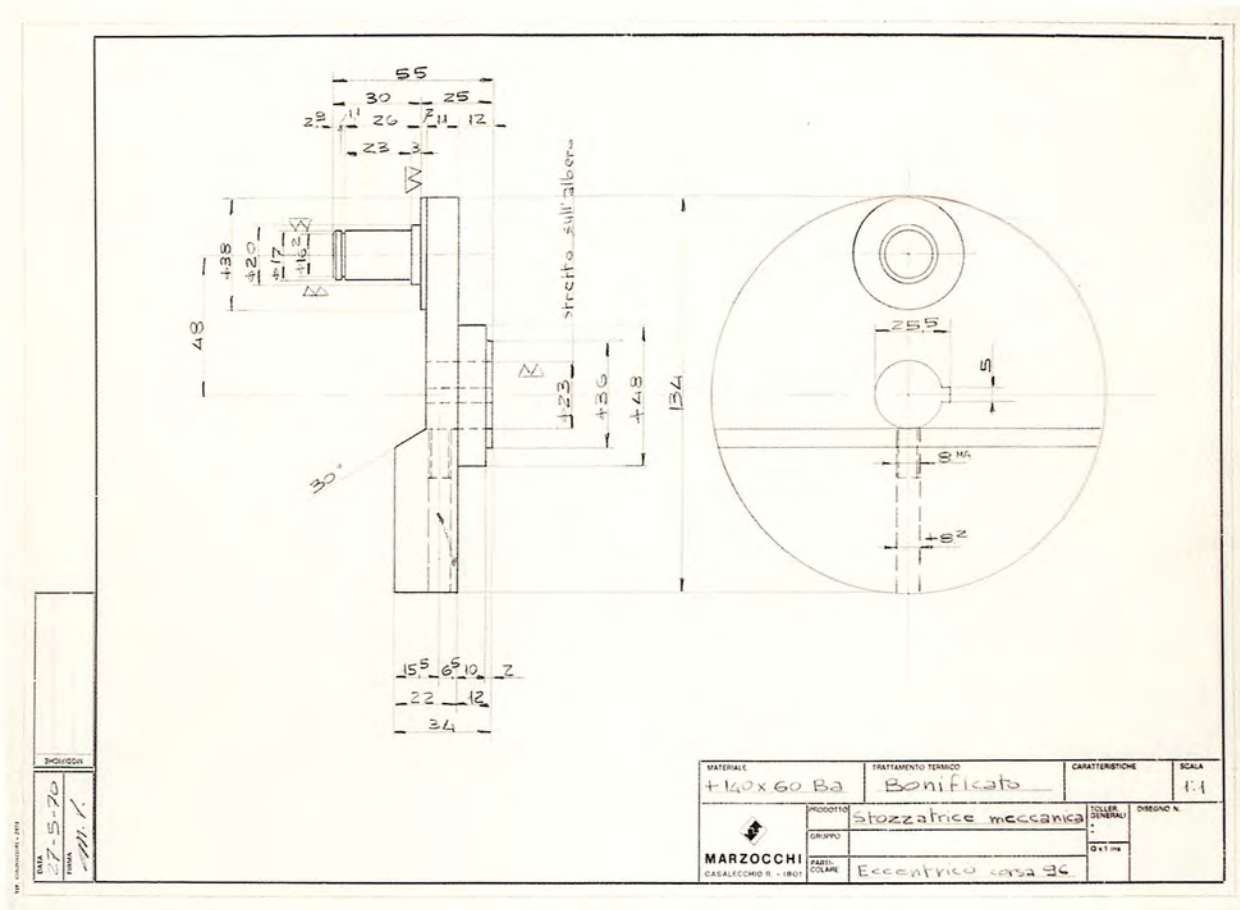


PROGETTO DI GUGLIELMO MARZOCCHI DI POMPA IDRAULICA SPERIMENTALE (PARTICOLARE).

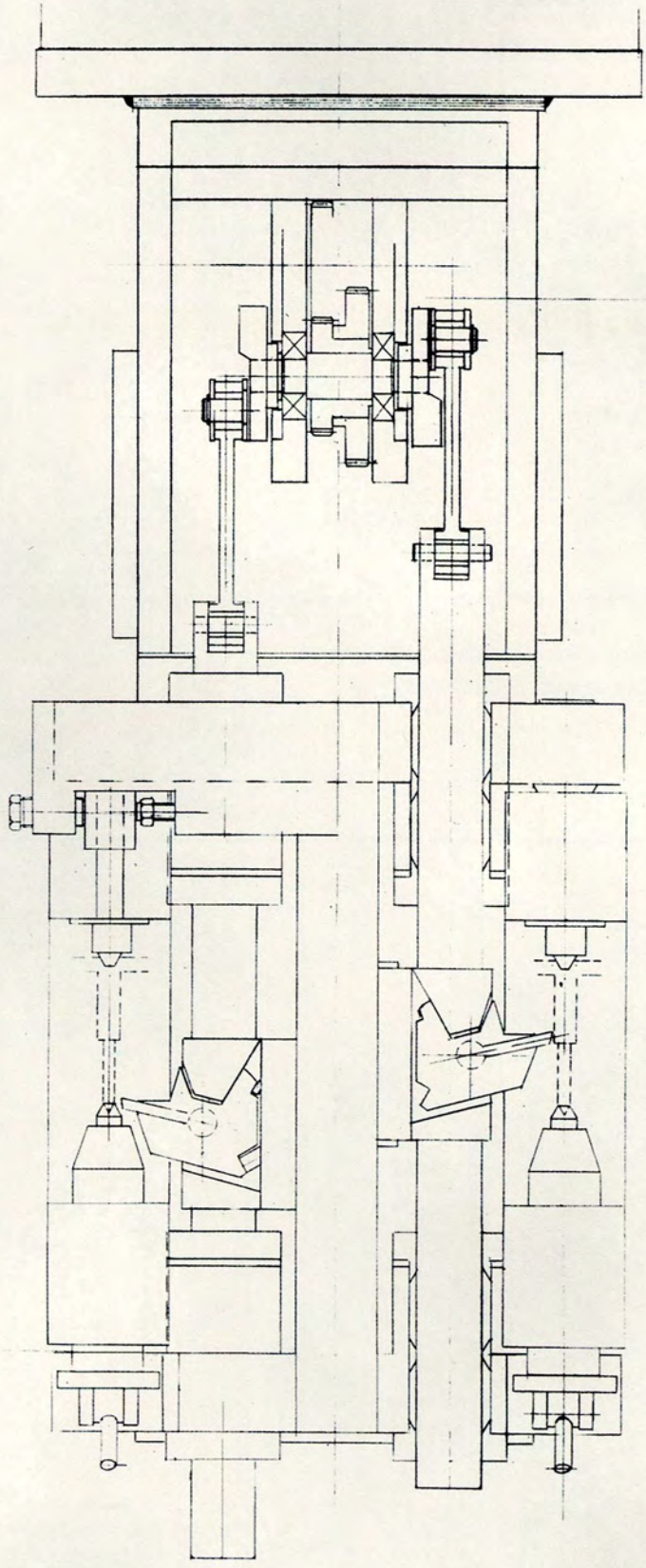
PROJECT BY GUGLIELMO MARZOCCHI: EXPERIMENTAL HYDRAULIC PUMP (DETAIL).



PROGETTO DI GUGLIELMO MARZOCCHI DI POMPA IDRAULICA SPERIMENTALE.
PROJECT BY GUGLIELMO MARZOCCHI: EXPERIMENTAL HYDRAULIC PUMP.

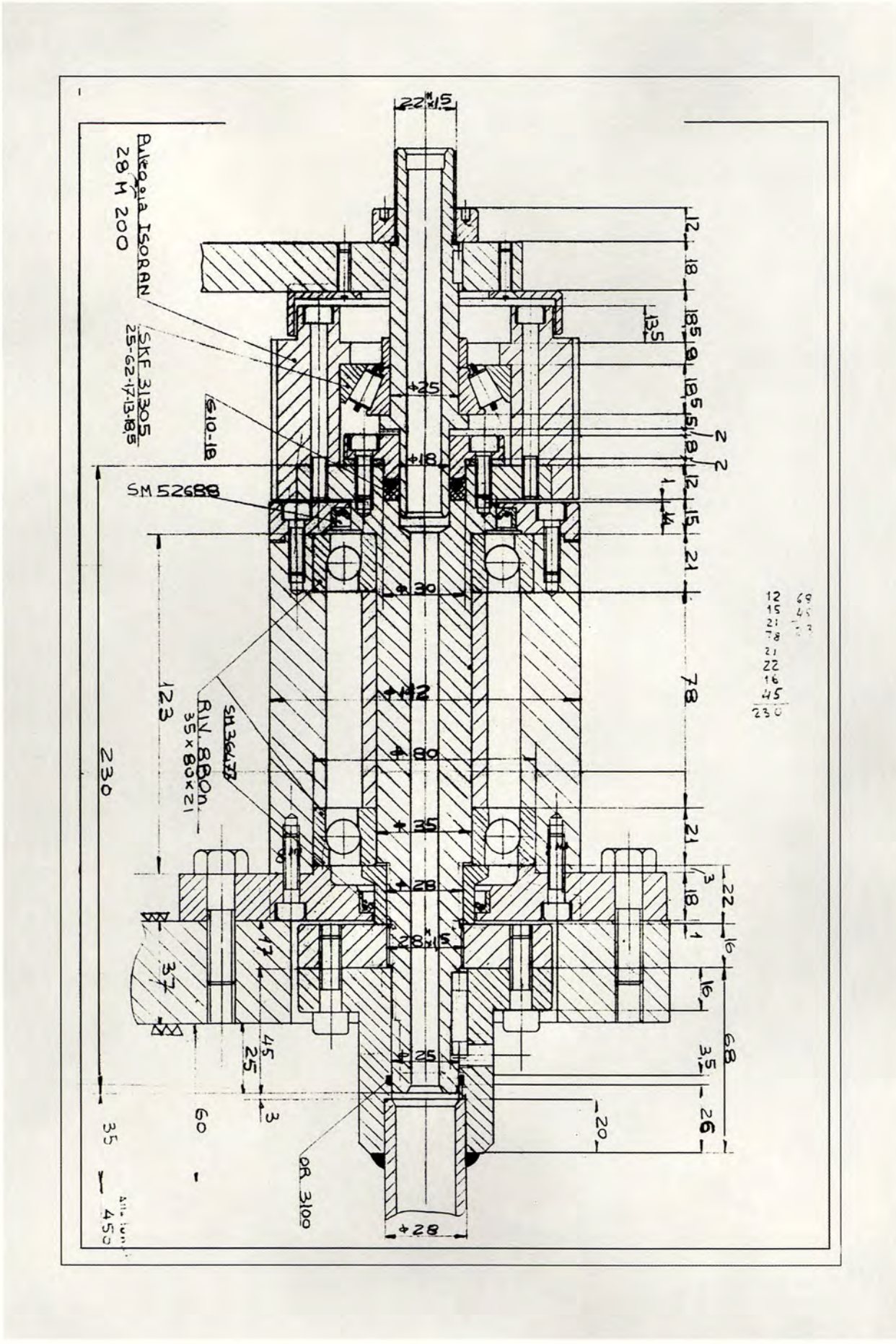


PROGETTO DI STEFANO MARZOCCHI DI STOZZATRICE MECCANICA DATATO 27.5.1970 E SIGLATO M.S. (PARTICOLARE).
PROJECT BY STEFANO MARZOCCHI OF SLOTTING MACHINE, DATED 27.5.1970 AND SIGNED M.S. (DETAIL).



PROGETTO DI STEFANO MARZOCCHI DI STOZZATRICE IDRAULICA PER LAVORAZIONE ESTERNA DELLE BOCCOLE DI GUIDA DELLE POMPE. TOLLERANZA ± 7.

PROJECT BY STEFANO MARZOCCHI OF SLOTTING MACHINE FOR EXTERNAL MACHINING OF PUMP GUIDE BUSHINGS. TOLERANCE ± 7.



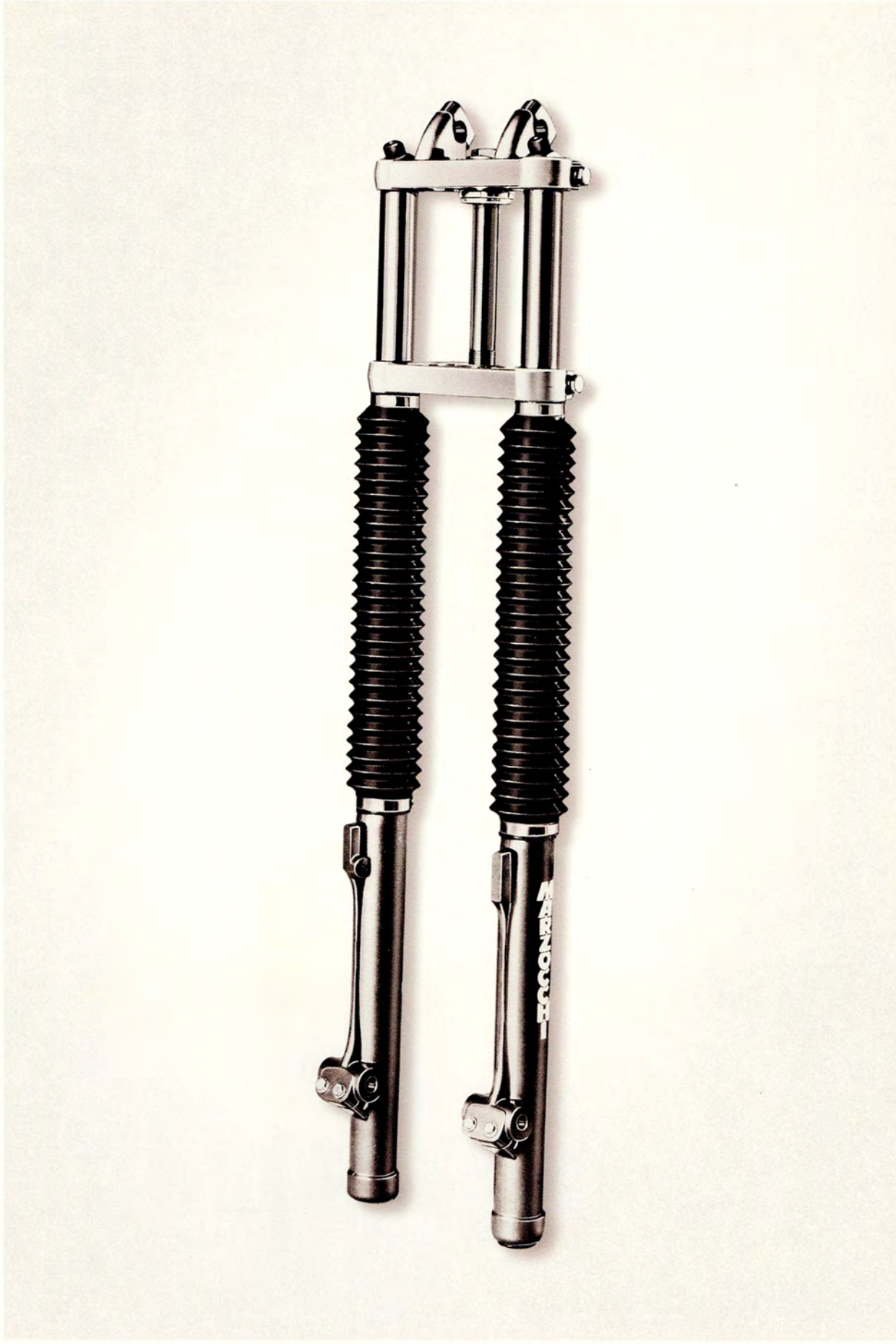
PROGETTO DI STEFANO MARZOCCHI DI MANDRINO PORTAUTENSILE PER BARENATRICE MULTIPLA PER LAVORAZIONE INTERNA PORTA RUOTA.

PROJECT BY STEFANO MARZOCCHI OF SPINDLEARBOR ON BORING MACHINE FOR FORK SLIDERS INTERNAL MACHINING.



ATHOS PIERANTONI SU UN PROTOTIPO DI LAVERDA SEGONI CON FORCELLA PA DAVANTI ALL'OFFICINA DI CASALECCHIO.

ATHOS PIERANTONI RIDING A LAVERDA SEGONI PROTOTYPE WITH FRONT AXLE FORK IN FRONT OF THE WORKSHOP AT CASALECCHIO.



FORCELLA A PERNO AVANZATO MODELLO "PIFFERO", 1972.

1972. FRONT AXLE FORK "PIPE" MODEL.



GLI ANNI SETTANTA E OTTANTA A ZOLA PREDOSA

THE 1970'S AND 1980'S IN ZOLA PREDOSA

Negli anni Settanta il mercato delle moto è ovunque in ascesa, e lo stabilimento di Zola Predosa vi risponde pienamente. La ricerca è continua, vengono sviluppati nuovi modelli e nuovi materiali. Per l'enduro è prodotta una forcella a perno centrale con la base ad ala di gabbiano in grado di ottenere un'escursione da 250 mm., che sarà messa a punto con la collaborazione del pilota russo Ghennadi Moiseev (sue le vittorie, nel '74, '77, '78, ai Mondiali 250, su KTM). Successivamente vengono realizzate le PA, le forcelle a perno avanzato, per il motocross, gli AG Strada, i primi ammortizzatori con serbatoio del gas separato, e ancora le forcelle ZTi Magnesium, grazie alle quali la Marzocchi conquista una rinomanza mondiale. Le montano come primo equipaggiamento KTM, SWM, Fantic Motor, Montesa...

Sempre presente nelle competizioni, sempre ai primi posti nelle varie specialità, dal cross all'enduro al circuito.

In the 1970's the motorcycle market constantly grew, and the factory in Zola Predosa is able to match its demands. Research became the central point of the production. New models and new materials were carefully studied and used to provide the best possible product features and development. A front fork for Enduro with central axle and seagull-like lower crown with a maximum travel of 250 mm was produced. Its testing was done with the help of the Russian rider Ghennadi Moiseev, who won the 1974, 1977 and 1978 250cc World Championships on his KTM motorbike. The development of the front axle suspensions for Motocross followed, as well as the AG Strada rear shocks with separated gas reservoir, and the ZTi Magnesium front forks, which helped Marzocchi to gain worldwide fame. The latter were assembled as OEM forks on KTM, SWM, Fantic Motor and Montesa motorcycles.

Marzocchi has always participated in racing, and their motorbikes have always been winners in the different categories, such as Cross, Enduro and Circuit.



IL REPARTO MONTAGGIO DELLA MARZOCCHI S.P.A. A ZOLA PREDOSA.

ASSEMBLY LINE AT MARZOCCHI S.P.A., ZOLA PREDOSA.



IL COMPLESSO INDUSTRIALE DELLA MARZOCCHI S.P.A. A ZOLA PREDOSA.
ZOLA PREDOSA, THE MARZOCCHI S.P.A. INDUSTRIAL AREA.

Dopo i successi alla 200 Miglia di Imola del 1972 - il primo e secondo posto a Paul Smart e Bruno Spaggiari, entrambi in sella ad una Ducati 750 GT con forcella a perno avanzato - i titoli mondiali. Quello conquistato nel '75 da Johnny Cecotto su Yamaha Diemme 350 cc., e nel 78, all'Isola di Man, da Mike Hailwood su Ducati 900 SS. IL sodalizio con la casa bolognese continuerà anche negli anni Ottanta: per la bicilindrica TT sono approntati forcella con gambe in magnesio e ammortizzatori a gas utilizzati nel Motomondiale. Si corre insieme anche fra le sabbie del deserto, nei rallies di Dakar, de l'Atlas, dei Faraoni... E fra i ghiacci. Con la Pantah Ice Trophy, che monta forcella e forcellone oscillante con due ammortizzatori.
Ma anche la Honda, alla fine degli anni Settanta, monta forcelle Marzocchi: per la 4 tempi a pistoni ovali, una forcella speciale in magnesio (ZTi).

Frattanto, a supporto delle due aziende principali, la MARZOCCHI S.p.A. e la MARZOCCHI POMPE, vengono create alcune imprese altamente specializzate. La prima era stata, nel '66, la LARM, rivolta al settore commerciale. Nel 1975 è costituita l'ATMA, engineering delle aziende Marzocchi, addetta allo sviluppo e alla fabbricazione di attrezzature e macchine operatrici speciali, di banchi prova di collaudo e di ricerca

Paul Smart and Bruno Spaggiari won the 200 Miles of Imola Race in 1972, both riding a Ducati 750GT with front axle fork.
Johnny Cecotto won the World Championship title with the Diemme motorbike 350 cc. in 1975 and in 1978, Mike Hailwood won with the Ducati 900SS on the Island of Man.
Teamwork with the Bolognese manufacturer continued throughout the 1980's.
In fact, a front suspension with magnesium tubes and gas rear shocks was designed for the bicylindric TT, which was used in the World Motorcycle Race.
The cooperation between Marzocchi and Ducati showed its strenght during the Dakar's, de l'Atlas and Pharaons' rallies, as well as during the races on ice with the front suspension with swing arm and two rear shocks used in the Pantah Ice Trophy.

In the meantime, to support the two leading companies, Marzocchi S.p.A. and Marzocchi Pompe, some highly specialized small enterprises were established.
In 1966, the first was the LARM Company, which was in charge of sales and marketing.
In 1975, the ATMA Company was founded, which developed and produced tools, special machining units, and research and test benches for



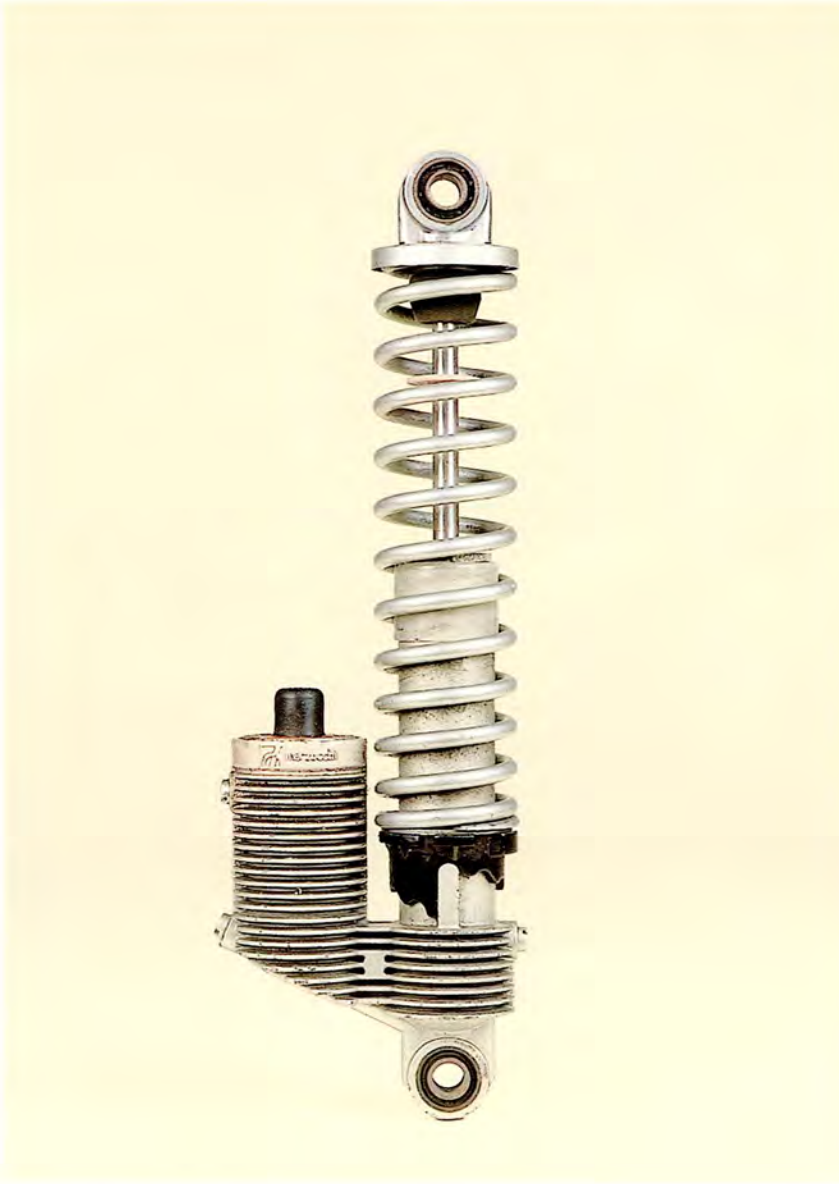
PRIME PROVE CON AMMORTIZZATORE AG1 NEL 1973.
1973, FIRST TESTS WITH AG1 REAR SHOCK.

(alla sua guida, dal 1989, Barbara, figlia di Adriano, e con lei la terza generazione Marzocchi). Nell'81 sarà la LAVIN, per la rettifica degli ingranaggi e i lavori di tornitura.
Verso la fine degli anni Settanta il complesso - quasi 8.000 metri quadrati coperti dopo l'aggiunta di un nuovo capannone nel 1977, un organico di circa 140 addetti, 500 forcelle e 1.000 ammortizzatori al giorno- può vantare, accanto ai reparti di produzione, di montaggio e di collaudo, anche un reparto esperienze in cui opera un banco di prova realizzato in collaborazione con il Professor Claudio Bonacini della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna, per il vaglio dei nuovi modelli che si intendono mettere in produzione.

Ma gli anni Ottanta aprono con una flessione del mercato. Alla crisi generale che ha investito l'economia italiana si assomma infatti una massiccia concorrenza dall'estero, ma soprattutto dei colossi giapponesi, che sono entrati prepotentemente nel settore delle sospensioni, sorretti da imponenti risorse finanziarie e da un'elevata capacità di assorbimento da parte delle case costruttrici del loro paese.

the Marzocchi businesses. (ATMA is headed since 1989 by Barbara Marzocchi, Adriano doughter, and with her the Marzocchi 3rd generation).
Then in 1981, the LAVIN Company was established as a specialist in the grinding and drilling of gear units.
In the late 1970's, the businesses occupied almost 8,000 square meters of developed land included the new building dated 1977, employed about 140 people, and produced 500 front forks and 1,000 rear shocks per day. Besides a Production, Assembly and Quality Control Department, there was the R&D Department, which, with the Professor Claudio Bonacini, of the Engineering Faculty of the University of Bologna, developed a test bench where future mass production models would be tested.

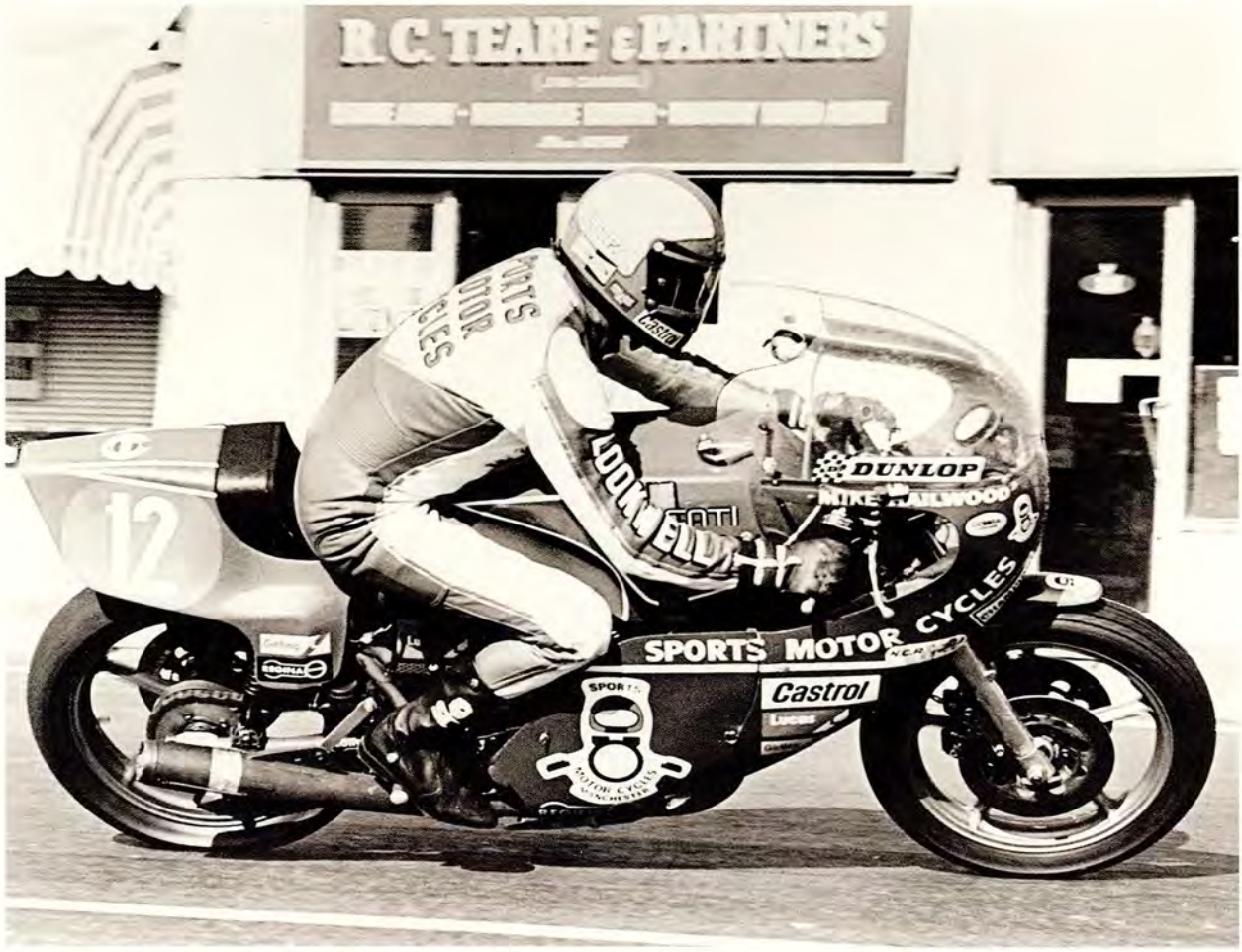
But in the early 1980's the market changed.
The business had to deal with an economic crisis in Italy, as well as the strong competition from abroad, especially from the giant Japanese enterprises.
Japan entered the motorcycle market thanks to remarkable financial resources and a high demand from their domestic manufacturers.



AMMORTIZZATORE AG1.
AG1 REAR SHOCK.

Il divario economico fra il Giappone e l'Italia è toccato con mano nell'ottobre 1983, quando Paolo Marzocchi, figlio di Guglielmo, in azienda dalla metà degli anni Settanta, e il direttore tecnico Athos Pierantoni si recano a Tokio.
La visita del colosso Honda e della fabbrica di sospensioni Showa non può che confermare le eccezionali capacità economiche e produttive del Sol Levante.
Per farvi fronte non resta che puntare, ancora una volta, sulla ricerca e sul livello tecnologico delle proprie sospensioni, che nella produzione di primo equipaggiamento continuano a vantare una qualità nettamente superiore rispetto a quella nipponica.

The economic gap between Japan and Italy was clearly shown in October 1983, during a visit to Tokyo by Paolo Marzocchi (Guglielmo's son, who had been working for the company since the mid 1970's) and Athos Pierantoni, the Technical Director.
Their visit to the gigantic Honda Company and the suspension manufacturer Showa, confirmed the great production capability and economic potential of the country of the "Rising Sun".
To face this challenge, once again Marzocchi focused on enhancing research and technology for their suspensions for OEM production.
They could still offer a higher quality product than their Japanese competitors.



ISOLA DI MAN,1978. MIKE HAILWOOD SU DUCATI 900 SS ALLA CONQUISTA DEL TITOLO MONDIALE TT.

1978, MAN ISLAND, MIKE HAILWOOD ON DUCATI 900 SS, RIDING TOWARD VICTORY IN THE TT WORLD CHAMPIONSHIP.

Sulla metà del decennio la sfida giapponese si fa più serrata, ma a raccoglierla e a contrastarla la fabbrica bolognese può contare ora, oltre che sui clienti ormai storici (Beta, Ducati, Morini, Montesa...), su altri marchi. Le italiane Guzzi, Honda Italia, e, con un rapporto che è quasi di esclusiva, Aprilia e Cagiva. Fra le case europee, la tedesca BMW (sua la vittoria della Paris-Dakar nell'83). Accanto al settore di primo equipaggiamento, la Marzocchi incrementa contemporaneamente quello dei ricambi, che proprio attraverso l'applicazione sulle moto giapponesi raggiunge in pratica tutto il mondo con il modello AG Strada.

In the mid 1980's, the Japanese challenge became tougher, but the Bolognese company stood up to it thanks to its loyal customers (Beta, Ducati, Morini, Montesa...), and other manufacturers such as Guzzi and Honda Italia.
Marzocchi was practically the exclusive supplier to Aprilia and Cagiva, and among their European customers was the German manufacturer, BMW (which won the 1983 Paris-Dakar Rally).
Marzocchi's spare parts supply increased parallel to the OEM and with the mounting of the AG Strada suspension on Japanese motorcycles, spare parts were supplied worldwide.

Frattanto la Marzocchi era scesa in gara anche nella Formula 1, equipaggiando con i propri ammortizzatori e le proprie pompe le Ferrari. I primi ammortizzatori sono forniti dalla Marzocchi nel 1982.
Quanto alle pompe, la collaborazione era iniziata nel 1979, quando la casa di Maranello

In the meantime, Marzocchi also began working for the automobile Grand Prix and started to equip the Ferraris with their rear shocks and pumps. Marzocchi supplied the first rear suspension in 1982.
The union between Ferrari and the Marzocchi pumps started in 1979, when the Maranello



MONTESA ENDURO, CON FORCELLA A PERNO CENTRALE CON CORSA DI 252 mm E CROCERA AD *ALA DI GABBIANO*.
MONTESA ENDURO, FRONT AXLE FORK, 252 mm TRAVEL WITH "V" LOWER CROWN.

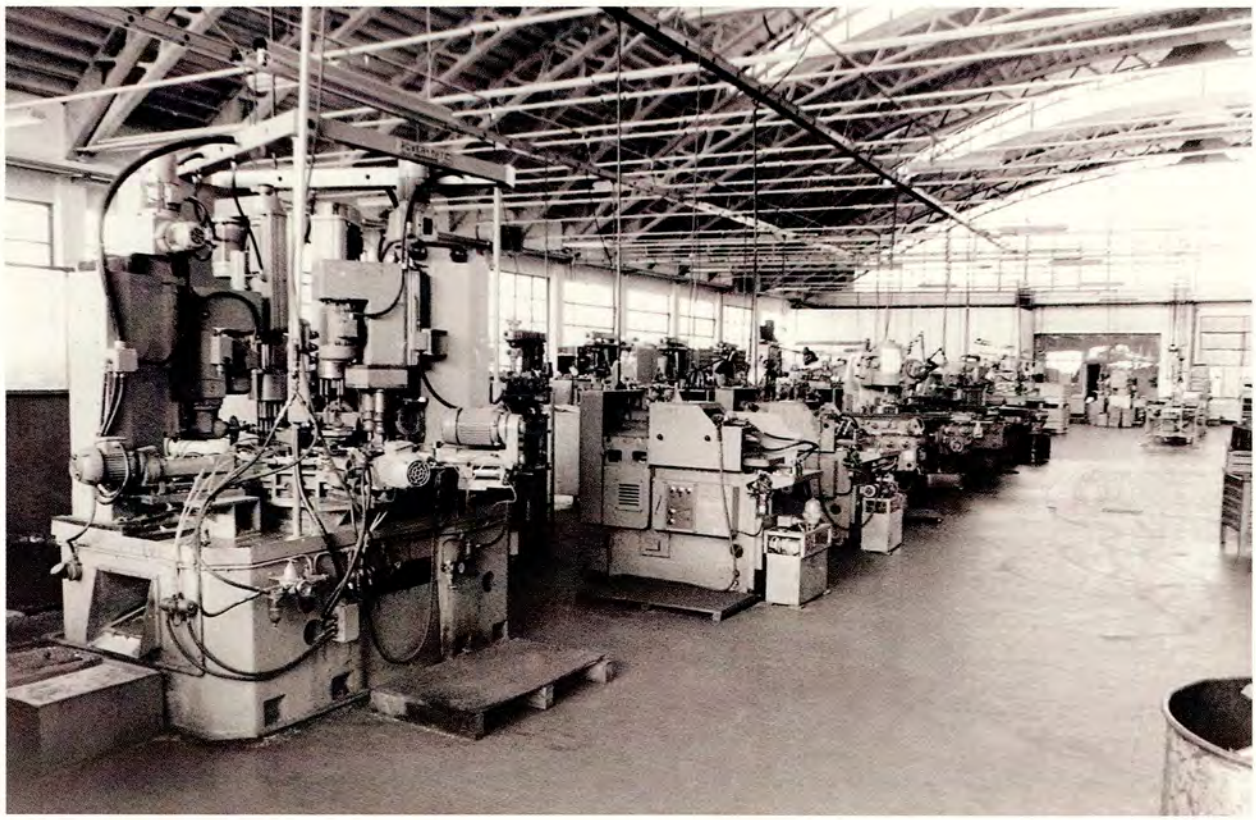


CIMATTI ENDURO VINCITRICE DEL CAMPIONATO DI FRANCIA ENDURO 1979.
CIMATTI ENDURO WINNER OF THE ENDURO FRENCH CHAMPIONSHIP IN 1979.



MARZOCCHI S.P.A., CENTRO DI LAVORO.

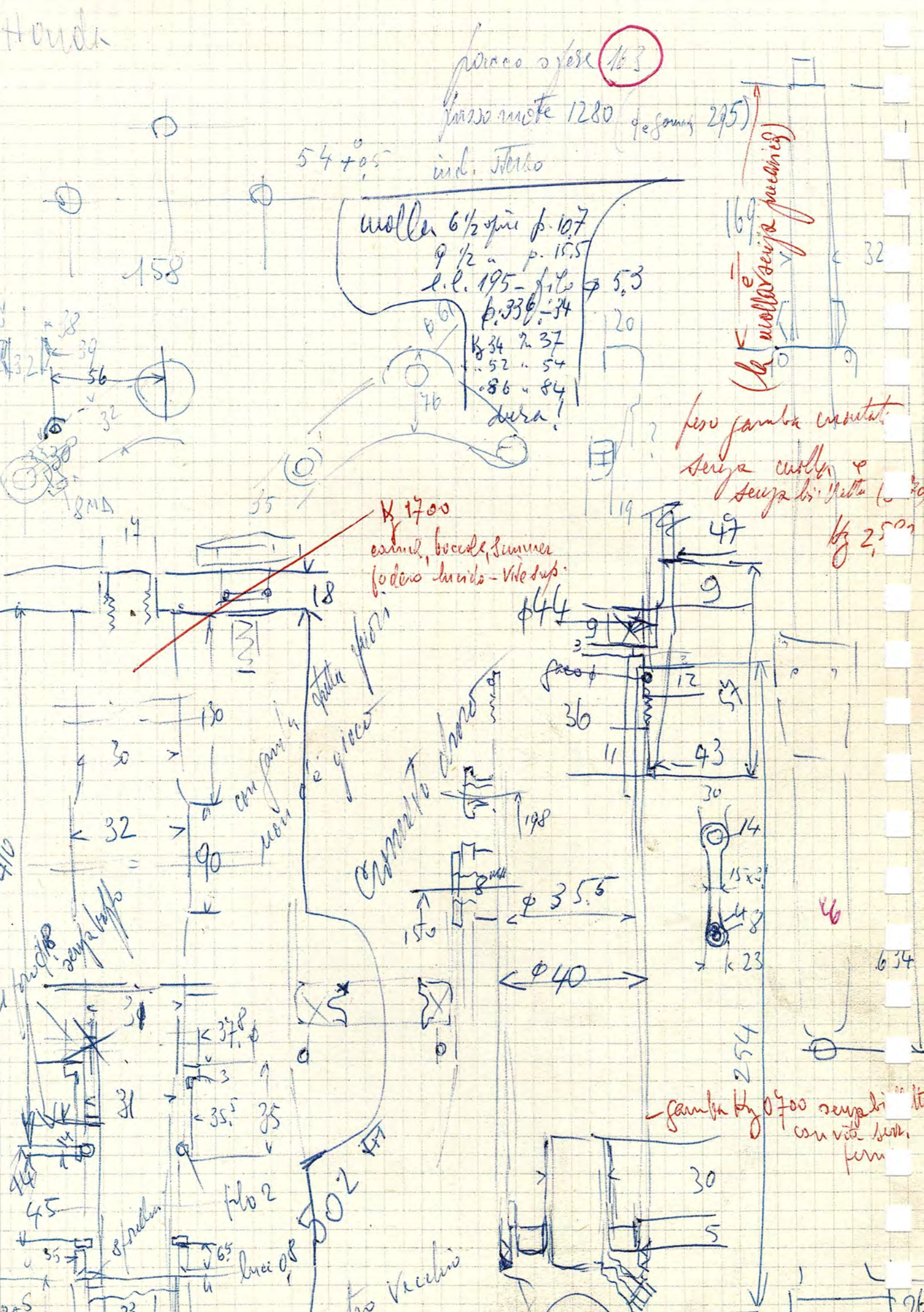
MARZOCCHI S.P.A., MACHINING CENTER.



REPARTO OFFICINA.
WORKSHOP.



REPARTO MONTAGGIO.
ASSEMBLY LINE.


Honda
passo ruote 1280 (peso moto 295)
54 +0,5
ind. Storto
molla 6½ spire ϕ 10,7
9½ " p. 15,5
l.l. 195 - ϕ filo ϕ 5,3
p. 336 - 34
K 34 a 37
" 52 " 54
" 86 " 84
dura!
158
169
32
20
19
K 1700
carter, boccole, simmer
fodero lucido - Vite sup.
peso gamba completa
senza molla, ϕ
senza bussola
kg 2,5
47
9
ϕ44
12
36
11
43
30
14
15
ϕ 35,5
ϕ 40
198
130
90
32
18
17
gamba K 1700 senza bussola
con vite lunga
45
35
31
ϕ 50,2
foro 2
luci ϕ8
foro vaschetta



TOKIO, 1983. PAOLO MARZOCCHI E ATHOS PIERANTONI IN VISITA ALLA FABBRICA DI SOSPENSIONI SHOWA.
TOKIO, 1983, PAOLO MARZOCCHI AND ATHOS PIERANTONI DURING THEIR VISIT AT THE SHOWA SUSPENSION FACTORY.

FOTO PAG. 72
UNA PAGINA DEL QUADERNO DI RILIEVI DI GUGLIELMO MARZOCCHI
PICTURE ON PAG. 72
A PAGE OF SKETCHES FROM GUGLIELMO MARZOCCHI'S NOTEBOOK.

propose alla Marzocchi di studiare un nuovo modello di pompa in grado di coniugare elevato rendimento, massima affidabilità, ingombri minimi e pesi ridottissimi. Messi a punto i prototipi, superati i test sui banchi di prova e sulle vetture, l'ingegner Mauro Forghieri, direttore tecnico del Reparto Corse, decide di adottare le pompe Marzocchi su tutte le vetture di Formula 1.
Il primo successo è del 3 luglio 1981: sul circuito di Zandvoort Didier Pironi vince alla guida della Ferrari 126 C/2. Il mese successivo è la volta di Patrick Tambay al GP di Germania.
Il 29 aprile 1984 Michele Alboreto su Ferrari F1 126 C/4 equipaggiata con ammortizzatori e pompe Marzocchi si aggiuduca a Zolder il GP del Belgio.

racing car manufacturer engaged the Bolognese company to develop a pump that combined high performance with maximum reliability, and minimum space and weight.
After the prototypes were completed and the tests were passed on the test benches and vehicles, Engineer Mauro Forghieri, Technical Director of the Racing Department, decided to use the Marzocchi pumps on GP automobiles. The first victory took place on July 3, 1981: Didier Pironi won the GP of Zandvoort with his Ferrari 126 C/2. The following month, the victory of the Grand Prix of Germany went to Patrick Tambay.
On april 29th, 1984 Michele Alboreto, on Ferrari F1 126 C/4 equipped with Marzocchi rear shocks and pumps won the Belgian GP at Zolder.



LORIS VIGNOCCHI, TECNICO DELLA MARZOCCHI S.P.A., METTE A PUNTO LE SOSPENSIONI ZTI DELLA YAMAHA 500 DI GIACOMO AGOSTINI, 1977.

1977, LORIS VIGNOCCHI, MARZOCCHI S.P.A. TECHNICAL DIRECTOR SETTING THE ZTI SUSPENSION OF GIACOMO AGOSTINI'S YAMAHA 500.



DUCATI TT PANTAH DEL 1980: QUELLA UFFICIALE CON CARENATURA INTEGRALE, E LA VERSIONE SEMICARENATA, EQUIPAGGIATE CON SOSPENSIONI MARZOCCHI, FORCELLA REGISTRABILE IN MAGNESIO E AMMORTIZZATORI A GAS. BOLOGNA, ARCHIVIO MUSEO DUCATI.

DUCATI TT PANTAH, 1980: THE OFFICIAL ONE, WITH FAIRING, AND THE HALF FAIRING VERSION, BOTH EQUIPPED WITH MARZOCCHI SUSPENSION, MAGNESIUM ADJUSTABLE FORK AND GAS REAR SHOCKS. BOLOGNA, *DUCATI MUSEUM ARCHIVES.*



GUZZI LE MANS CON AMMORTIZZATORE AG STRADA.

GUZZI LE MANS WITH AG ROAD REAR SHOCK.



CAGIVA DUCATI 900 CON FORCELLA PA M1 VINCITRICE DELLA PARIS DAKAR 1990 CON IL PILOTA EDI ORIOLI (CHE REPLICHERÀ LA VITTORIA NEL 1994). BOLOGNA, MUSEO DUCATI.

CAGIVA DUCATI 900 WITH M1 *FRONT AXLE FORK, WINNER OF THE PARIS DAKAR 1990, WITH THE RIDER EDI ORIOLI (WHO DOUBLED ITS SUCCESS WITH HIS VICTORY IN 1994).* BOLOGNA, DUCATI MUSEUM.



PANTAH ICE TROPHY 1990 EQUIPAGGIATA CON SOSPENSIONI MARZOCCHI. BOLOGNA, MUSEO DUCATI.

PANTAH ICE TROPHY 1990's EQUIPPED WITH MARZOCCHI SUSPENSIONS. BOLOGNA, DUCATI MUSEUM.



FANTIC TRIAL EQUIPAGGIATA CON FORCELLA PA M1.
FANTIC TRIAL, EQUIPPED WITH PA M1 FORK.

Dall'87 saranno quattro le pompe Marzocchi montate sulle "Rosse": benzina, cambio, regolazione sospensioni, lubrificazione motore. Alla guida di tante vittorie, Berger, Mansell, Prost... Accanto alla Ferrari, altri team: Minardi, Tyrrel, Lotus, Lamborghini... Oltre alla F1, i Rallies. Per incarico della Peugeot viene studiata una pompa a tre stadi. Sarà montata sulla 205 T16 E2, vittoriosa su innumerevoli circuiti, campione del mondo del Rally Marche e Piloti nell'85 con Salonen e Harjanne e nell'86 con Kankkunnen e Piironen.

Stanno per chiudersi gli anni Ottanta, e si profila una nuova attività. Alla fiera del Ciclo e Motociclo del 1989 la ribalta è per le nuove biciclette Mountain Bike di produzione americana, per le quali si intuisce un futuro di grande mercato. La Marzocchi raccoglie tempestivamente questo segnale e, come già precedentemente per i vari settori delle moto, inizia le ricerche per avviare una nuova produzione, quella delle sospensioni per biciclette. Il modello STAR FORK, progettato nell'89, entra in produzione nel 1990. Ma i successi delle Mountain Bike sono storia del nuovo decennio.

Beginning in 1987, four Marzocchi pumps were being used for the "Reds": in the gas, gear, suspension adjustment and engine lubrification. Berger, Mansell, Prost,...were at the wheel of many victories. Ferrari was not the only team with Marzocchi pumps. Minardi, Tyrrel, Lotus, Lamborghini,...also used them. Marzocchi also supplied pumps for rally racing. Peugeot ordered the design of a three stages pump which would be used on the Peugeot 205 T16 E2, winner of countless circuits, World Champion of the Drivers and Makers Rallies in 1985 with Salonen and Harjanne and in 1986 with Kankkunnen e Piironen.

In the late 1980's, a new market segment emerged. At the 1989 Motorcycle Trade Show, American Mountain Bikes were presented and a promising future for a huge market was announced. Marzocchi immediately understood the grand possibilities for this new field, and as with the different motorcycle types, began the development of a suspension for bicycles.
The STAR FORK was designed in 1989, and mass production began in 1990. The mountain bike was to belong to a new decade.

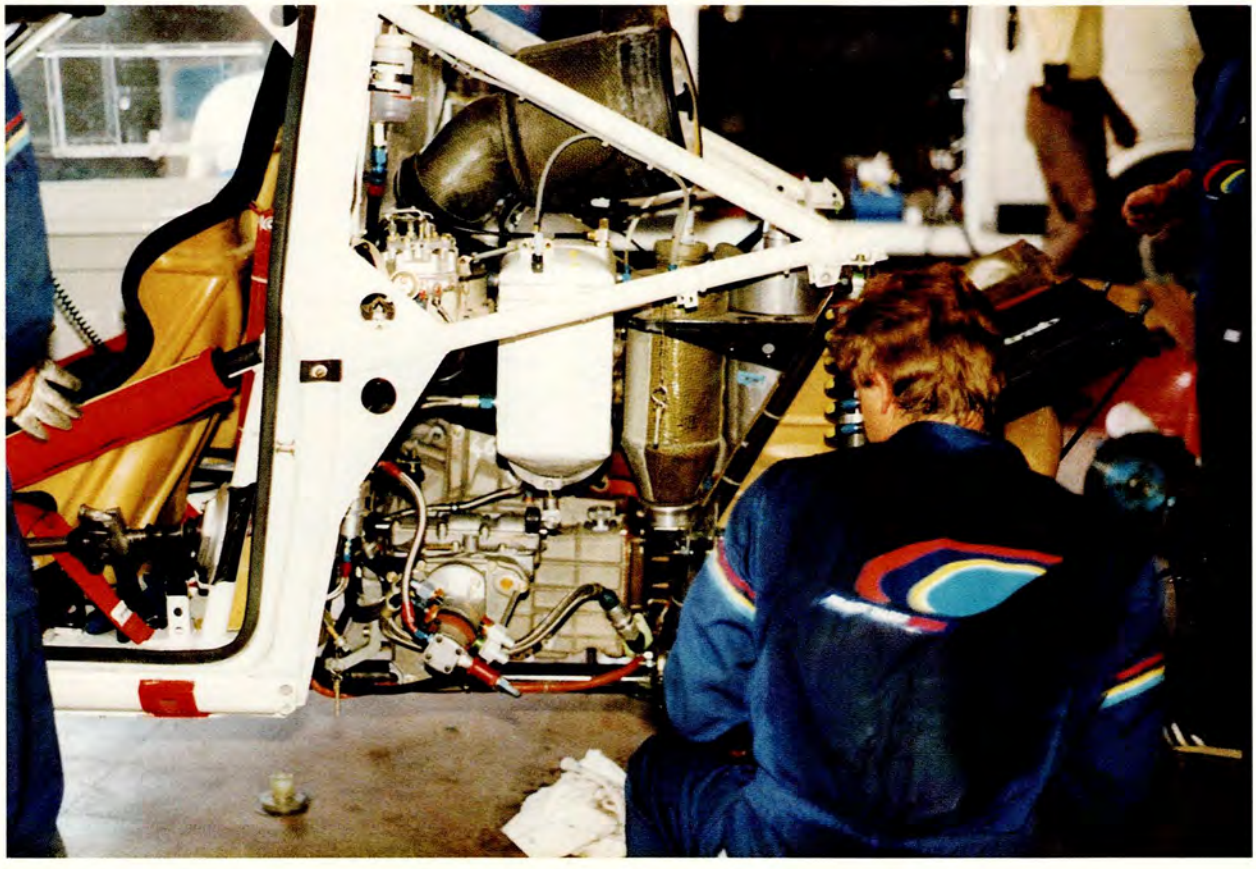


MICHELE ALBORETO ALLA GUIDA DELLA FERRARI F1 126 C/4, VINCITORE A ZOLDER DEL GP DEL BELGIO IL 29 APRILE 1984.

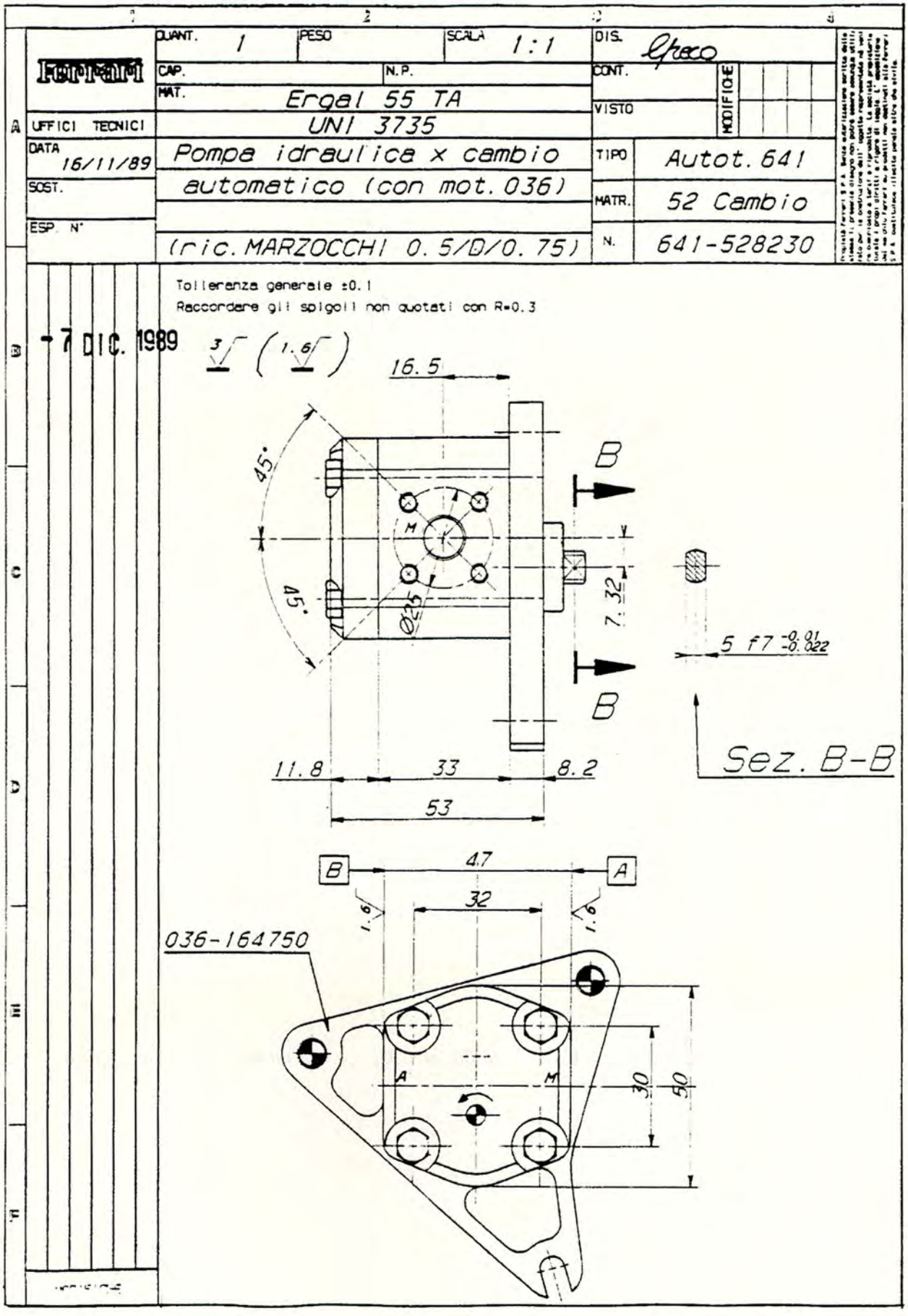
MICHELE ALBORETO DRIVING FERRARI F1 126 C/4, WINNER OF THE BELGIAN GP AT ZOLDER ON APRIL 29TH , 1984.



PEUGEOT 205 T16 E2 DI VATANEN E HARRYMAN, VINCITRICE DEL RALLY DI SAN REMO IL 20 SETTEMBRE 1984.
PEUGEOT 205 T16 E2, DRIVEN BY VATANEN AND HARRYMAN, WINNER OF THE SAN REMO RALLY ON SEPTEMBER 20TH ,1984.



POMPA A TRE STADI: LUBRIFICAZIONE, DIFFERENZIALI E CAMBIO, MECCANICA BENZINA, MONTATA SULLA PEUGEOT 205 T16 E2, 1984.
THREE STAGES PUMP: LUBRIFICATION, DIFFERENTIAL AND GEAR BOX, GASOLINE, ASSEMBLED ON PEUGEOT 205 T16 E2, 1984.



PROGETTO DI POMPA IDRAULICA PER CAMBIO AUTOMATICO PER FERRARI F.1/90-641, 16.11.1989.

DESIGN OF AN AUTOMATIC TRANSMISSION HYDRAULIC PUMP FOR F.1/90-641 FERRARI CARS, 16.11.1989.



POMPA IDRAULICA CON RELIEF VALVE CAMBIO AUTOMATICO PER FERRARI F1/90-641.
HYDRAULIC PUMP WITH RELIEF VALVE, AUTOMATIC TRANSMISSION, FOR FERRARI F1/90-641.



MONOAMMORTIZZATORE REGISTRABILE.
ADJUSTABLE MONOSHOCK.



LE CORSE

THE RACES

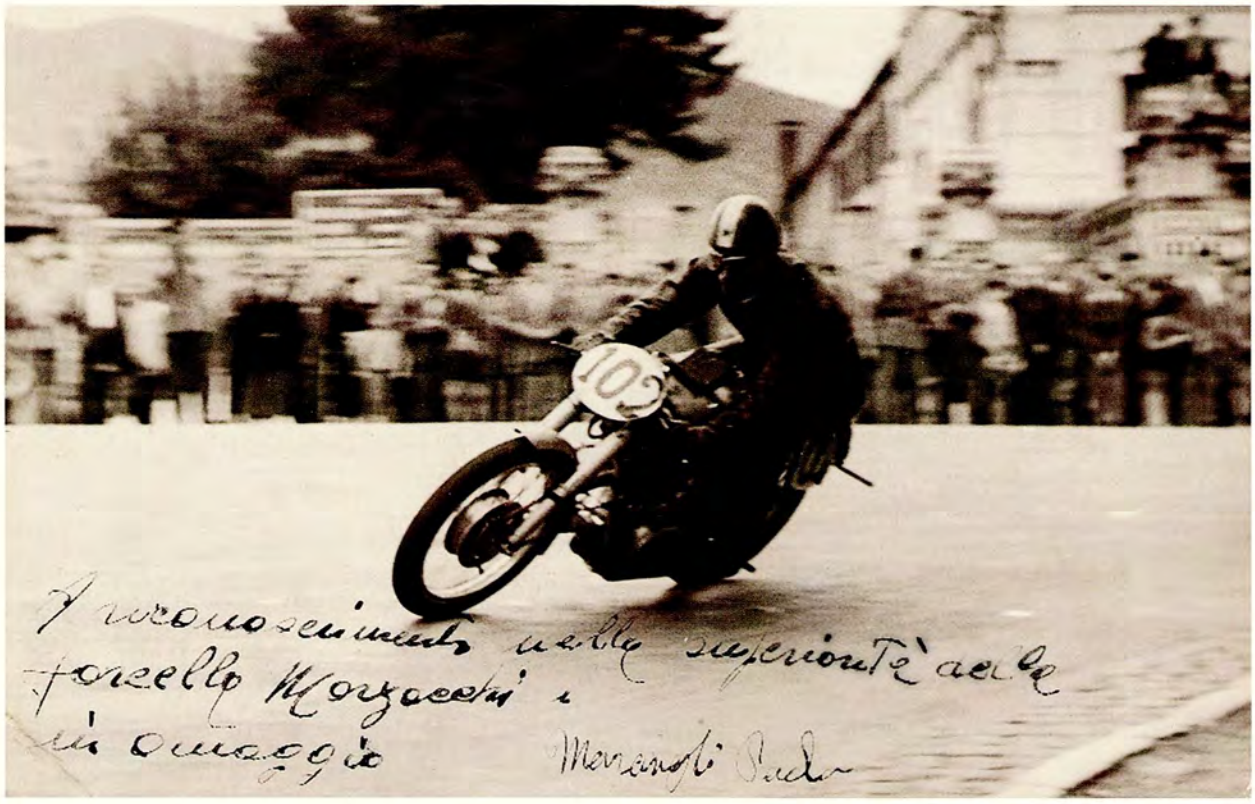




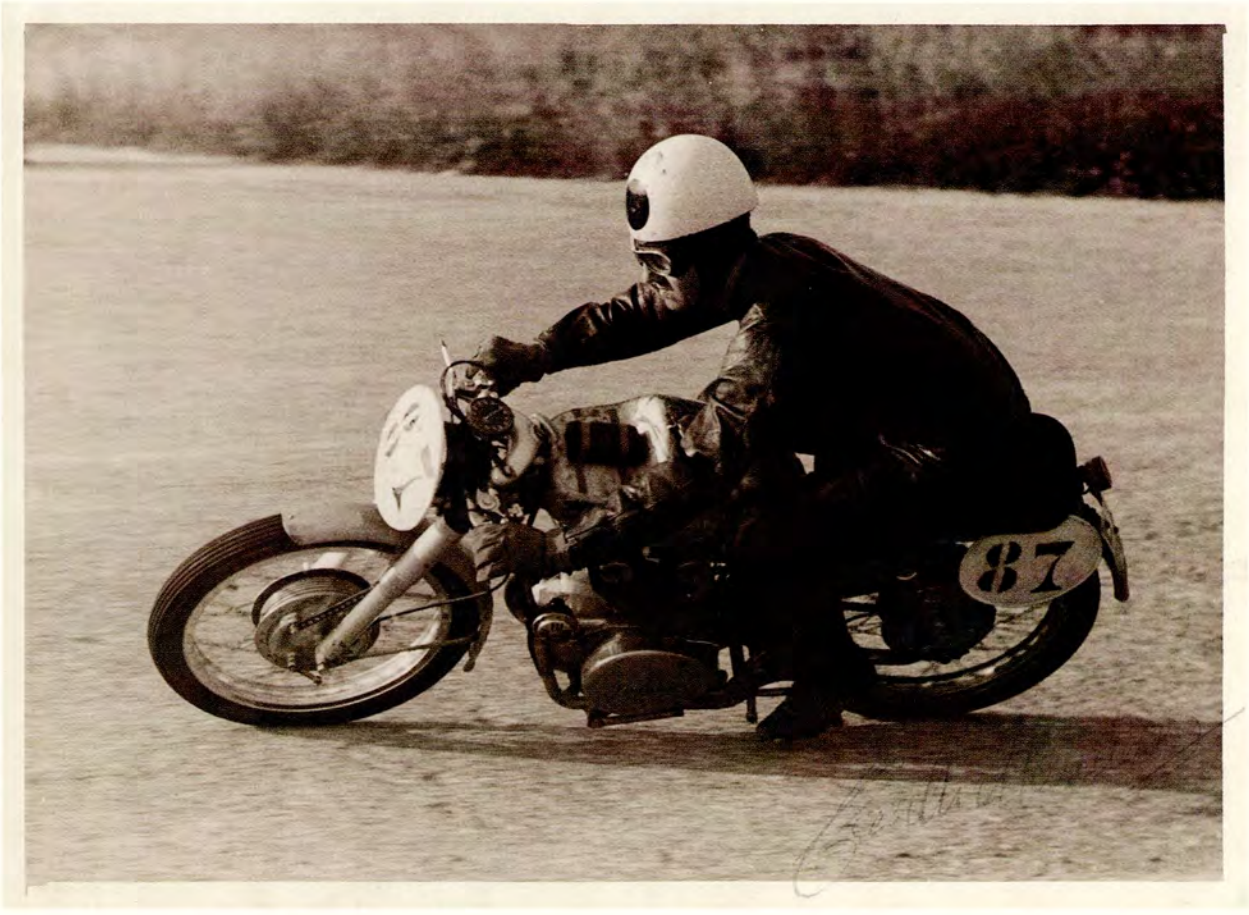
GUIDO BORRI ALLA SETTIMA TAPPA DEL SECONDO MOTOGIRO 1954.
1954, GUIDO BORRI AT THE SEVENTH STAGES OF THE SECOND MOTOGIRO.



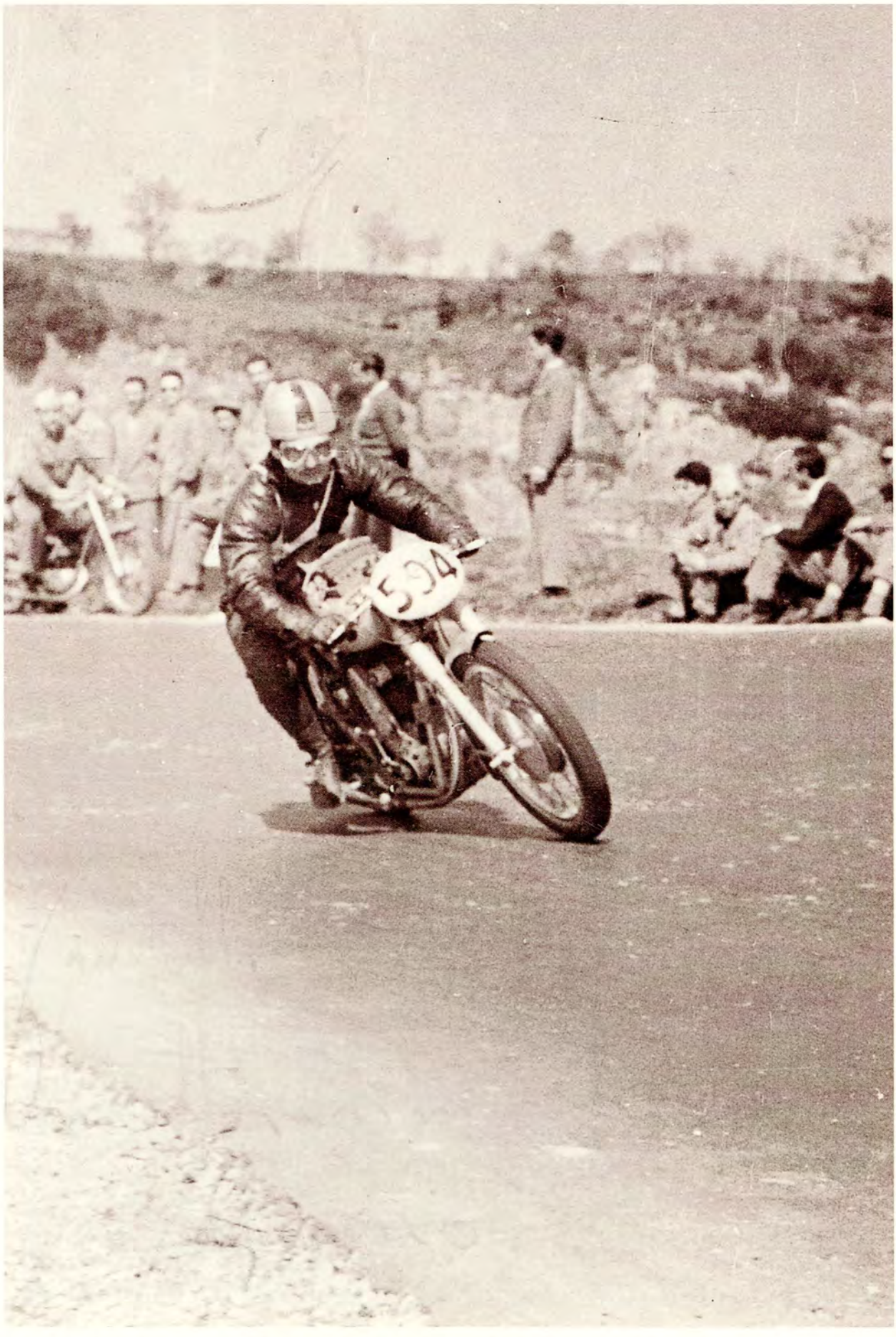
VITTORIA MASSANO SU CIRCUITO A FINE ANNI '50
VITTORIA MASSANO RACING IN THE LATE 50's



PAOLO MARANGHI SU MONDIAL 175.
PAOLO MARANGHI ON MONDIAL 175.



MAURIZIO MASELLI SU MONDIAL 175.
MAURIZIO MASELLI ON MONDIAL 175.

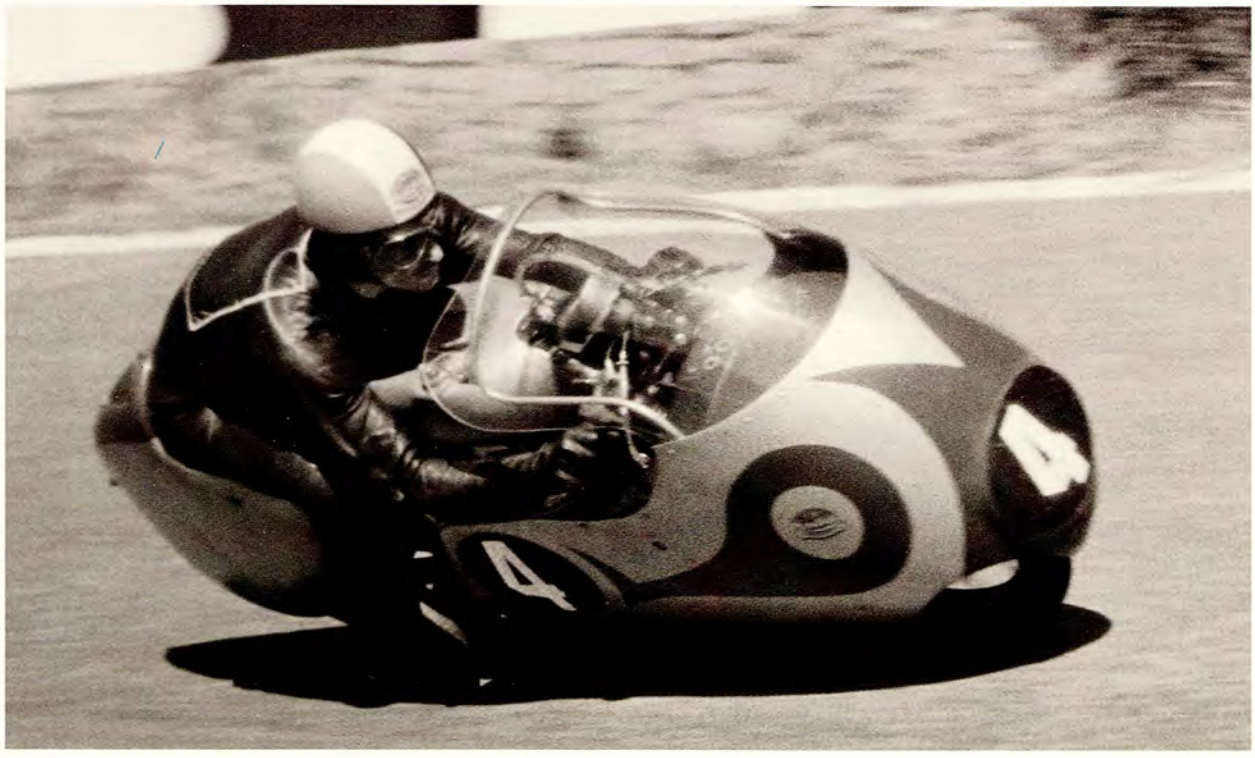


RIO FERRARIO SU MONDIAL, "AI FRATELLI MARZOCCHI CON MOLTA SIMPATIA" (DEDICA IN CALCE ALLA FOTOGRAFIA).
RIO FERRARIO SU MONDIAL, *"TO MARZOCCHI BROTHERS WITH AFFECTION"*, (PHOTO WITH DEDICATION).



BOLOGNA. IL CORRIDORE PROVINI CON LA NUOVA MONDIAL 250 CC. BICILINDRICA CHE PARTECIPERÀ QUEST'ANNO AI CAMPIONATI (DESCRIZIONE SUL RETRO DELLA FOTO) (FOTO WALL).

BOLOGNA.THE PILOT PROVINI WITH THE NEW MONDIAL 250 CC. TWO CYLINDERS, WHICH WILL ATTEND THIS YEAR THE CHAMPIONSHIPS (DESCRIPTION ON THE BACK OF THE PHOTO) (WALL'S PHOTO).



TARQUINIO PROVINI SU MONDIAL BIALBERO 125 CC., CAMPIONE MONDIALE 1957.

TARQUINIO PROVINI WORLD CHAMPION ON TWO CAMSHAFTS MONDIAL 125 CC., 1957.



FRANCO FARNÉ SU DUCATI DESMO 125 IN UNA GARA DEL CAMPIONATO ITALIANO. RICCIONE, 1958. BOLOGNA, ARCHIVIO MUSEO DUCATI (FOTO TERRENI).
FRANCO FARNÉ ON DUCATI DESMO 125 DURING A RACE OF THE ITALIAN CHAMPIONSHIP. RICCIONE, 1958. BOLOGNA, *DUCATI MUSEUM ARCHIVES (TERRENI'S PHOTO).*



MOTO DUCATI EQUIPAGGIATE CON FORCELLE MARZOCCHI. BOLOGNA, ARCHIVIO MUSEO DUCATI.

DUCATI MOTORCYCLES EQUIPPED WITH MARZOCCHI FORKS. BOLOGNA, *DUCATI MUSEUM ARCHIVES.*



BALBONI, VILLA E IL MECCANICO BORTOLOTTI INTORNO ALLA DUCATI 203 (UNA 175 MAGGIORATA) DOPO LA CONQUISTA DEL 1° PREMIO ASSOLUTO ALLA 24 ORE DI BARCELLONA DEL 1960. BOLOGNA, ARCHIVIO MUSEO DUCATI (FOTO ROCA).

BALBONI, VILLA AND THE MECHANIC BORTOLOTTI WITH DUCATI 203 AFTER THE VICTORY OF "24 ORE" OF BARCELLONA, 1960.

BOLOGNA, DUCATI MUSEUM ARCHIVES (ROCA'S PHOTO).



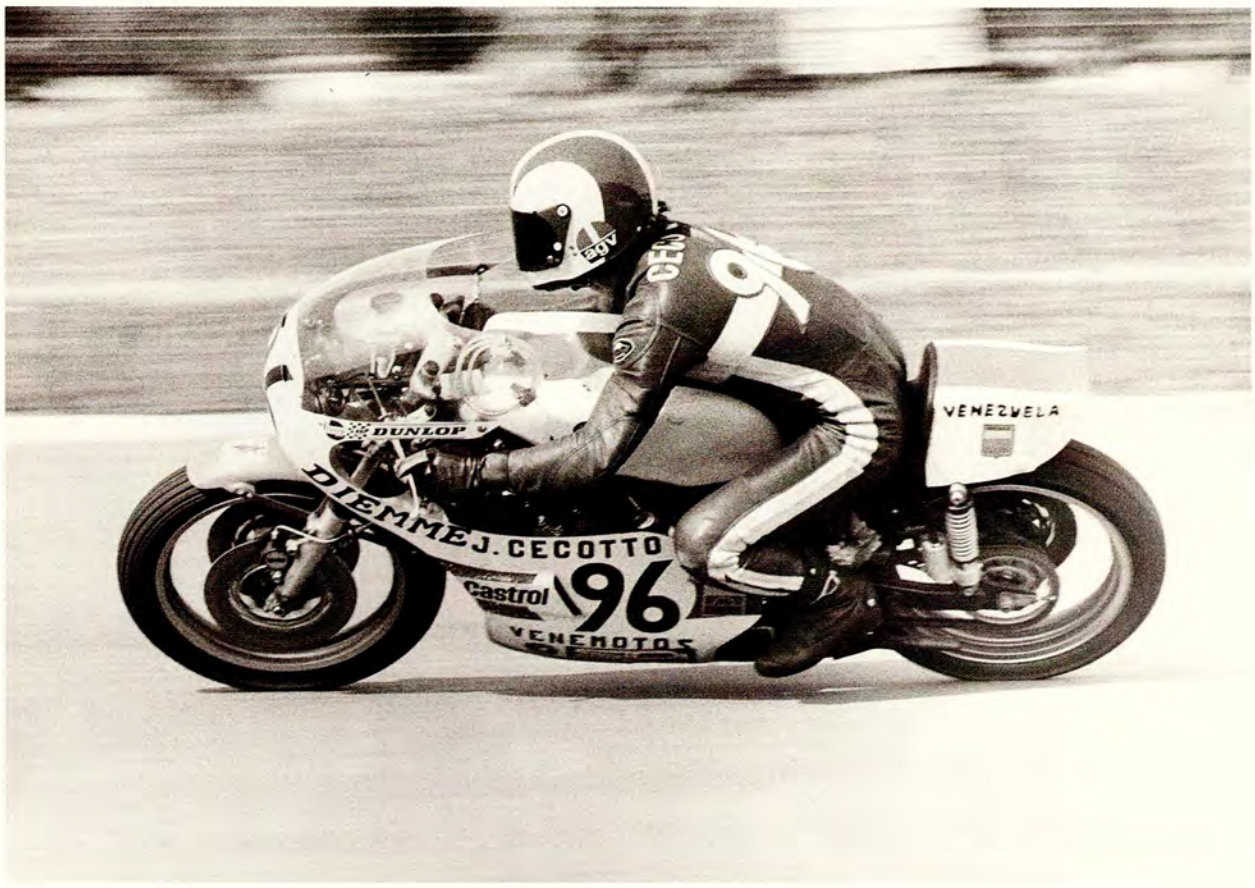
PRIME GARE DI FUORISTRADA.
FIRST OFF-ROAD RACES.



LA NAZIONALE ITALIANA (LAUREATI, BRISSONI, VERGANI, SIGNORELLI, COLLINA) SU SWM ALLA SEI GIORNI DI BERGAMO, 1971.
THE ITALIAN NATIONAL TEAM (LAUREATI, BRISSONI, VERGANI, SIGNORELLI, COLLINA) ON SWM AT THE "SEI GIORNI DI BERGAMO", 1971.



BRUNO SPAGGIARI SULLA DUCATI 750 DESMO ALLA 200 MIGLIA DI IMOLA 1972. BOLOGNA, ARCHIVIO MUSEO DUCATI.
BRUNO SPAGGIARI ON DUCATI 750 DESMO AT THE "200 MIGLIA" OF IMOLA 1972. BOLOGNA, DUCATI MUSEUM ARCHIVES.



JOHNNY CECOTTO SU YAMAHA DIEMME 350 CC. ALLA CONQUISTA DEL MONDIALE NEL 1975.
JOHNNY CECOTTO ON YAMAHA DIEMME 350 CC. TOWARD THE VICTORY OF THE WORLD CHAMPIONSHIP ON 1975.



IN ANTICIPO SUI RALLIES UFFICIALI, DUE DUCATI FUORISTRADA ATTRAVERSANO IL DESERTO DELL'AFGHANISTAN NEL 1977.
BEFORE THE BEGINNING OF THE OFFICIAL RACES, TWO DUCATI MOTORBIKES CROSSING THE DESERT OF AFGHANISTAN IN 1977.


DUCATI





GASTON RAHIER SU BMW R80 G/S, VINCITORE DELLA PARIS-DAKAR 1983.
GASTON RAHIER ON BMW R80 G/S, WINNER OF PARIS-DAKAR 1983.



AURIOL SU CAGIVA, ALLA PARIS-DAKAR 1986.
AURIOL ON CAGIVA, PARIS-DAKAR 1986.



GASTON RAHIER, SU BMW R 80 G/S VINCITORE DELLA PARIS-DAKAR 1984.

GASTON RAHIER ON BMW R 80 G/S, WINNER OF PARIS-DAKAR IN 1984.



TARRES SU BETA TR 34, CAMPIONE DEL MONDO TRIAL 1987.
TARRES ON BETA TR 34, TRIAL WORLD CHAMPION IN 1987.



PARKER SU KTM, CAMPIONE MONDIALE 125 1989.
PARKER ON KTM, 125 WORLD CHAMPIONSHIP, 1989.



GASTON RAHIER, SU BMW R 80 G/S VINCITORE DELLA PARIS-DAKAR 1984.

GASTON RAHIER ON BMW R 80 G/S, WINNER OF PARIS-DAKAR IN 1984.



TARRES SU BETA TR 34, CAMPIONE DEL MONDO TRIAL 1987.
TARRES ON BETA TR 34, TRIAL WORLD CHAMPION IN 1987.



PARKER SU KTM, CAMPIONE MONDIALE 125 1989.
PARKER ON KTM, 125 WORLD CHAMPIONSHIP, 1989.



SALA SU KTM, CAMPIONE MONDIALE DI REGOLARITÀ 250 1994.
SALA ON KTM, 250 ENDURO WORLD CHAMPION , 1994.



FARIOLI SU KTM AL CAMPIONATO MONDIALE ENDURO 1994.
FARIOLI ON KTM, ENDURO WORLD CHAMPIONSHIP, 1994.



HANSSON SU HONDA, CAMPIONE DEL MONDO 500 1994.
HANSSON ON HONDA, 1994 WORLD CHAMPIONSHIP 500.



SALA SU KTM, CAMPIONE DEL MONDO ENDURO 250 1995.
SALA ON KTM, 1995 250 ENDURO WORLD CHAMPION.



CHICCO CHIODI SU HUSQVARNA CON FORCELLA SHIVER, CAMPIONE MONDIALE 125 MX 1998 E 1999.

CHICCO CHIODI ON HUSQVARNA WITH "SHIVER" FORK, 1998 AND 1999 125 MX WORLD CHAMPION.

ALBO D'ORO MARZOCCHI

Strada

Anno	*Cilindrata*	*Pilota*	*Nazione*	*Moto*
1957	125	Provini Tarquinio	Italia	Mondial
1975	125	Pileri Paolo	Italia	Morbidelli
1975	350	Cecotto Johnny Alberto	Venezuela	Yamaha
1976	50	Nieto Angel	Spagna	Bultaco
1976	125	Bianchi Pierpaolo	Italia	Morbidelli
1977	250	Lega Mario	Italia	Morbidelli
1978	125	Lazzarini Eugenio	Italia	MBA
1979	125	Nieto Angel	Spagna	Minarelli
1980	50	Lazzarini Eugenio	Italia	Iprem
1980	125	Bianchi Pier Paolo	Italia	MBA
1981	50	Tormo Ricardo	Spagna	Bultaco
1981	125	Nieto Angel	Spagna	Minarelli
1982	50	Dorflinger Stefan	Svizzera	Kreidler
1982	125	Nieto Angel	Spagna	Garelli
1983	125	Nieto Angel	Spagna	Garelli
1984	125	Nieto Angel	Spagna	Garelli
1985	125	Gresini Fausto	Italia	Garelli
1986	80	Martinez Jorge	Spagna	Derbi
1986	125	Cadalora Luca	Italia	Garelli
1987	80	Martinez Jorge	Spagna	Derbi
1987	125	Gresini Fausto	Italia	Garelli
1988	80	Martinez Jorge	Spagna	Derbi
1988	125	Martine Jorge	Spagna	Derbi

Fuoristrada - Trial

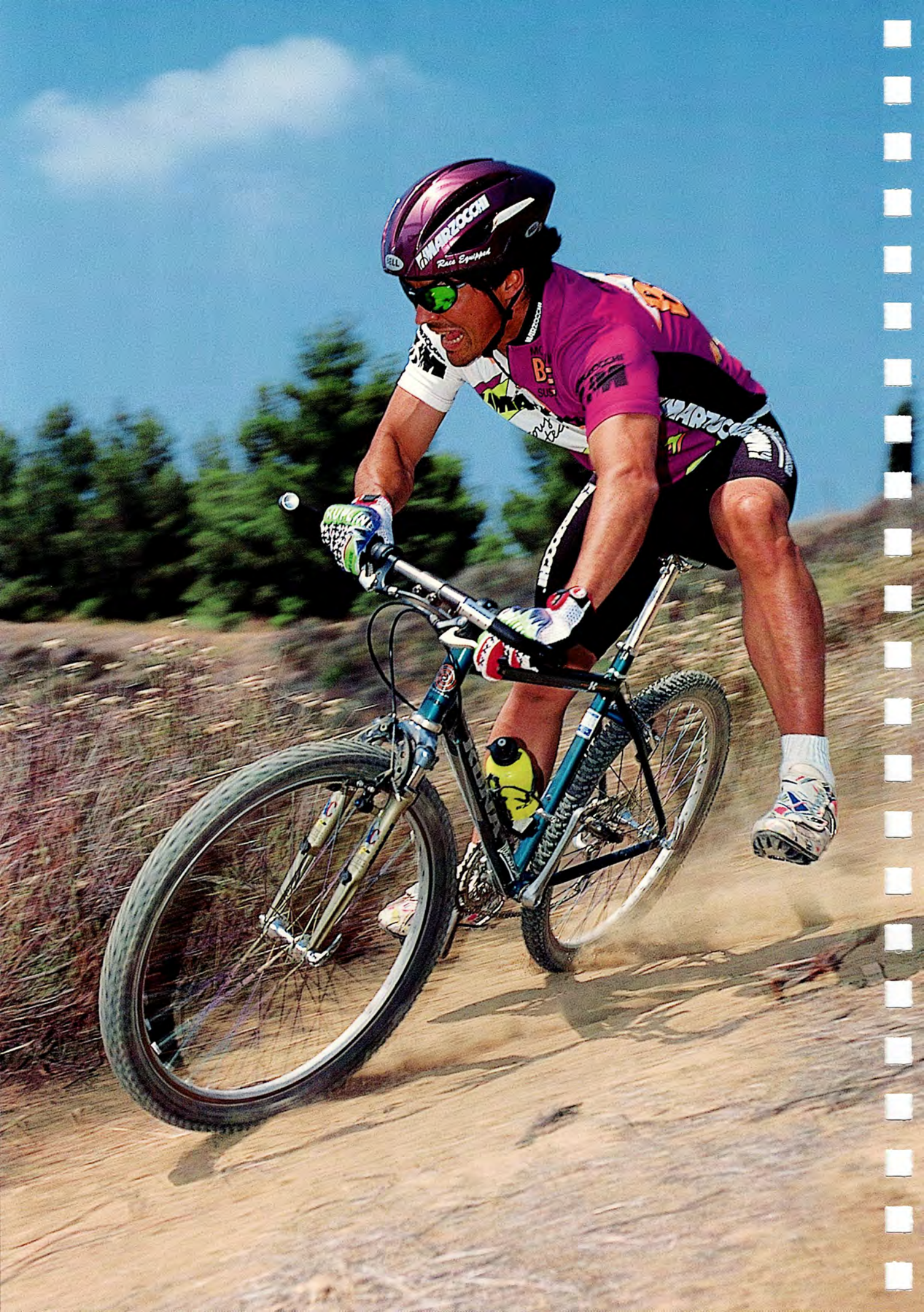
Anno	*Cilindrata*	*Pilota*	*Nazione*	*Moto*
1981		Burgat	Francia	SWM
1985		Michaud	Francia	Fantic
1986		Michaud	Francia	Fantic
1987		Tarres	Spagna	Beta
1988		Michaud	Francia	Fantic

Fuoristrada - Motocross

Anno	*Cilindrata*	*Pilota*	*Nazione*	*Moto*
1985	125	Vehkonen	Finlandia	Cagiva
1989	125	Parker	Italia	KTM
1998	125	Chiodi	Italia	Husqvarna
1999	125	Chiodi	Italia	Husqvarna
1977	250	Moiseev	URSS	KTM
1978	250	Moiseev	URSS	KTM
1984	250	Kinigadner	Austria	KTM
1994	500	Hansson	Lussemburgo	Husqvarna

Fuoristrada - Motocross

Anno	*Cilindrata*	*Pilota*	*Nazione*	*Moto*
1976	125	Gritti	Rep. Fed. Tedesca	KTM
1977	125	Strossenreuther	Rep. Fed. Tedesca	KTM
1979	125	Brissoni	Italia	SWM
1980	125	Brissoni	Italia	SWM
1981	125	Brissoni	Italia	Fantic
1982	125	Strossenreuther	Rep. Fed. Tedesca	KTM
1983	125	Marinoni	Italia	KTM
1986	125	Sauer	Danimarca	KTM
1988	125	Signorelli	Italia	KTM
1989	125	Edmondson	Inghilterra	KTM
1990	125	Edmondson	Inghilterra	KTM
1991	125	Nilsson	Svezia	KTM
1992	125	Nilsson	Svezia	KTM
1994	125	Edmondson	Inghilterra	Gas Gas
1994	250 2 T	Sala	Italia	KTM
1995	250 2 T	Sala	Italia	KTM
1996	250 2 T	Edmondson	Inghilterra	Gas Gas
1992	400 4 T	Rinaldi	Italia	KTM
1994	400 4 T	Rinaldi	Italia	KTM
1997	400 4 T	Rinaldi	Italia	KTM
1993	500 4 T	Farioli	Italia	KTM
1978	500 2 T	Croci	Italia	KTM
1979	500 2 T	Andreini	Italia	SWM
1980	500 2 T	Andreini	Italia	SWM
1993	500 2 T	Sala	Italia	KTM
1981	80 2 T	Signorelli	Italia	Fantic
1983	80 2 T	Muraglia	Italia	Accossato
1984	80 2 T	Muraglia	Italia	Accossato
1985	80 2 T	Passeri	Italia	Accossato
1986	80 2 T	Passeri	Italia	KTM
1987	80 2 T	Rossi	Italia	TM
1988	80 2 T	Rossi	Italia	TM
1989	80 2 T	Muraglia	Italia	TM
1993	80 2 T	Rossi	Italia	TM
1975	250	Gritti	Italia	KTM
1977	250	Gritti	Italia	KTM
1978	250	Brissoni	Italia	SWM
1979	250	Gualdi	Italia	Kramer
1980	250	Marinoni	Italia	SWM
1981	250	Gritti	Italia	Kramer
1982	250	Brissoni	Italia	Husqvarna
1988	250	Wicksell	Svezia	KTM
1989	250	Wicksell	Svezia	KTM
1978	350	Andrioletti	Italia	KTM
1979	350	Taiocchi	Italia	KTM
1980	350	Taiocchi	Italia	KTM


BELL
MARZOCCHI
Race Equipment
MARZOCCHI

GLI ANNI NOVANTA.
IL MERCATO INTERNAZIONALE

THE 90'S.
THE INTERNATIONAL MARKET

Forcelle ed ammortizzatori per tutti i tipi di moto, per tutte le cilindrate, ed ora anche per le biciclette. Pompe ad ingranaggi per i più svariati campi di applicazione. E, nel corso degli anni Novanta, la conquista di un mercato sempre più internazionale.

L'impresa, spinta dal forte incremento delle richieste di forcelle ed ammortizzatori per Mountain Bike soprattutto negli Stati Uniti, nel 1992 apre a West Covina, in California, il MARZOCCHI SUSPENSION CENTER (MSC) per l'assistenza dei propri prodotti sul mercato americano. Vengono così acquisiti nuovi prestigiosi clienti. Nel 1995 il Centro si trasferisce a Valencia, in California, e all'assistenza viene affiancata la commercializzazione. Frattanto la fabbrica di Zola Predosa mette a punto nuovi modelli per la Mountain Bike trasferendo a questa produzione l'esperienza maturata in più di 40 anni nel campo delle moto. Dopo la STAR FORK e le varie versioni della XC, nel '96 esce la forcella BOMBER, nuova per i materiali, il funzionamento, il design.

Marzocchi entered the international market at the beginning of the 1990's, producing suspension components for every kind of motorbike and bicycle, and gear pumps for numerous applications. Consequently, spurred by an increasing demand for mountain bike forks and rear shocks, especially on the American market, they decided to create their own customer service center in the United States.

1992 witnessed the opening of the MARZOCCHI SUSPENSION CENTER (MSC) in West Covina, California, which enabled Marzocchi to conquer major brands. In 1995 the Center was transferred to Valencia, California, along with the service, a sales organization was established.

The new models for the mountain bike market which were being developed benefited from Marzocchi's 40-years of experience in the motorcycle field.

The first production fork, STAR FORK, was followed by the various XC models, which in 1996 were replaced by the BOMBER models- new in materials, function and design.



STAR FORK, '90.



ZOKES, '93.



XC 500, '94.



XC 600, '95.



BOMBER, '96.



BOMBER MONSTER TRIPLE, '99.



Z2 ATOM 80, 2000.



Z2 X-FLY, 2000.

Continuamente aggiornata, è tuttora all'avanguardia, dopo aver conquistato importanti successi in gara. Nel 1997 la MONSTER T, forcella da discesa con canne in alluminio di 40 mm. di diametro, con la quale Corrado Herin conquista la Coppa del Mondo. Altro recente successo con le forcelle Bomber quello di Daniele Pontoni, vincitore nel '99 del Campionato italiano di Cross Country. Ma c'erano già state altre vittorie, grazie a una delle prime mountain bike full suspended il cui telaio era stato progettato nel 1993 dall'Ufficio Tecnico di Zola Predosa, con la quale il ciclista Dave Cullinan conquistava il podio nel campionato statunitense Norba e in quello mondiale.
Dal 1991 la Marzocchi, intenzionata ad ampliare la propria gamma, aveva iniziato la produzione di forcelle per scooter, sfruttando ancora una volta l'esperienza maturata nel campo delle moto di grossa cilindrata e giungendo ad annoverare tra i propri clienti importanti case costruttrici come Aprilia, BMW, Beta, MBK, Peugeot.

Per le moto da fuoristrada agli inizi degli anni '90 è realizzato un nuovo modello di forcella, la MAGNUM, che verrà utilizzata da numerosi corridori ed otterrà una lunga serie di vittorie nei mondiali cross ed enduro.
Nel 1994 Hansson su Honda si aggiudica il Mondiale Cross 500 e Giovanni Sala su KTM quello Enduro 250 nel '94 e '95.
Nel 1998 la Marzocchi presenta la forcella Up Side Down SHIVER. E' subito la vittoria con Chicco Chiodi nel Campionato Mondiale Cross 125 su Husqvarna, replicata nel 1999, e con Eriksson sempre su Husqvarna nel Campionato Mondiale Enduro '98 e '99.
In questi anni il numero delle case costruttrici che decidono di equipaggiare le proprie moto con forcelle Marzocchi va sempre più aumentando: Aprilia, Ducati, Guzzi, BMW, Cagiva, MV Agusta, Husqvarna, Beta, KTM, Honda, e ancora Derbi, Gas Gas, Muz, Sachs e le statunitensi Victory ed Excelsior Henderson, specializzate nella produzione di modelli Cruiser.

Parallelamente anche la Marzocchi Pompe sviluppa nuove tecnologie che le permettono di realizzare modelli di pompa con caratteristiche di efficienza e di durata sempre più elevata e per campi di applicazione sempre più vasti, così da collocarsi, anche in termini di volumi, tra i primi produttori europei. Nel frattempo, grazie ad una ricerca e

The constant improving of these models led to many accomplishments, among which was the Downhill World Cup won by Corrado Herin on the 1997 MONSTER T, a downhill fork with 40 mm. diameter aluminum stanchion tubes.
Recently, Bomber forks also led Daniele Pontoni to gain the 1999 Cross Country Italian Championship.
The first achievements of the Bombers were attained thanks to one of the first fully suspended mountain bikes.
The frame developed by the technical department in Zola Predosa enabled Dave Cullinan to win both the World Cup and the NORBA Championships in the United States.
In 1991, once again exploiting the experience of making large motorbikes suspensions, Marzocchi started widening their range of products.
They started manufacturing scooter forks for world famous companies such as Aprilia, BMW, Beta, MBK and Peugeot.

Also, at the beginning of the 1990's, a new fork model design, MAGNUM, was completed for the off-road motorbike. The MAGNUM was used by a lot of riders and which obtained a lot of victories in the World Championship of both Cross and Enduro categories through the success of Hansson on Honda (1994 500 cc. Cross World Champion) and Giovanni Sala on KTM (1994 and 1995 250 Enduro World Champion.)
1998 witnessed the birth of the SHIVER Upside-Down fork, which immediately won the 125 cc. Cross World Championship with Chicco Chiodi on Husqvarna.
Complimented in 1999, then in the Enduro World Championship by Erikkson on Husqvarna in 1998 and in 1999.
In the following years, more and more manufacturing companies decided to equip their motorbikes with Marzocchi forks: Aprilia, Ducati, Guzzi, BMW, Cagiva, MV Augusta, Husqvarna, Beta, KTM, Honda, Derbi, Gas Gas, Muz, Sachs, as well as Victory and Excelsior Henderson whom specialize in Cruiser models.

At the same time, Marzocchi Pompe developed new technologies which allowed them to manufacture highly efficient and exceptionally reliable pumps to be used in a wide range of fields.
Thus, leading Marzocchi to the top positions among European manufacturers both for quality



IL BANCO PROVA DELL'UFFICIO TECNICO DELLA MARZOCCHI S.P.A.

MARZOCCHI S.P.A. TECHNICAL DEPARTMENT: TEST BENCH.



ACQUISIZIONE DATI PER PROVA FORCELLA.
DATA ACQUISITION FOR FORK TEST.



DAVE CULLINAN, CAMPIONE DEL MONDO 1993.
DAVE CULLINAN, WORLD CHAMPION 1993.



CHRISTIAN TAILLEFER, TEAM PEUGEOT, ALLA CONQUISTA DEL RECORD DI VELOCITÀ SU GHIACCIO (147,17 Km/h) NEL GENNAIO 1994.
CHRISTIAN TAILLEFER, PEUGEOT TEAM, SPEED RECORD ON ICE (147,17 Km/h), JANUARY 1994.



GUNN-RITA DAHLE, TEAM DBS, 2° CLASSIFICATA NELLA COPPA DEL MONDO CROSS COUNTRY 1999.
GUNN-RITA DAHLE, DBS TEAM, SECOND IN THE WORLD CUP OF CROSS COUNTRY 1999.



KARIM AMOUR, TEAM GT FRANCE, 1° CLASSIFICATO DUAL SLALOM MARIBOR 1999. (FOTO PASCUCCI)
KARIM AMOUR, TEAM GT FRANCE, WINNER OF DUAL SLALOM AT MARIBOR 1999. (PASCUCCI'S PHOTO)



DANIELE PONTONI, TEAM SINTESI-VERLICCHI, 1° CLASSIFICATO AL CAMPIONATO ITALIANO CROSS COUNTRY 1999. (FOTO PASCUCCI)

DANIELE PONTONI, SINTESI-VERLICCHI TEAM, 1999 ITALIAN CROSS COUNTRY CHAMPION. (PASCUCCI'S PHOTO)



GIOVANNA BONAZZI, TEAM KASTLE, CAMPIONESSA DOWN-HILL.

GIOVANNA BONAZZI, TEAM KASTLE, DOWN-HILL CHAMPION.



CORRADO HERIN, TEAM SINTESI-VERLICCHI, CAMPIONE DEL MONDO DOWN-HILL 1997. (FOTO PASCUCCI)

CORRADO HERIN, SINTESI-VERLICCHI TEAM, DOWN-HILL WORLD CHAMPION IN 1997. (PASCUCCI'S PHOTO)



USD "SHIVER" PER MOTOCROSS, 1999.
USD "SHIVER" FOR MOTOCROSS, 1999.



BOMBER RAC, 2000.
BOMBER RAC, 2000.

ad una sperimentazione continua, ottiene nuovi successi nelle competizioni automobilistiche. Nel 1991 una pompa tripla benzina-cambio-differenziali equipaggia la Citroën ZX che si aggiudica la vittoria nella Paris-Dakar e nel Rally Faraoni con i piloti Vatanen e Berglund. Una pompa analoga a quella che aveva equipaggiato la Peugeot 205 T16 E2 vincitrice dei mondiali Rally Marche e Piloti nell'85 e nell'86.

Nel '93 e nel '94 Nicola Larini vince il Campionato Sport Tedesco (DTM) alla guida della sua Alfa 155 Ti V6 . Nel '94 la Ferrari 333 SP si aggiudica numerosi GP del campionato IMSA, l'equivalente americano della nostra Sport Prototipi. Entrambe le vetture erano equipaggiate con pompe Marzocchi.

Nel 1997 una nuova attività nel campo delle auto ed un nuovo stabilimento: la TRW MARZOCCHI AUTOMATIVE PUMPS a Ostellato di Ferrara per la produzione di pompe per il servosterzo elettroidraulico, in società con il colosso americano TRW e con la presidenza della Marzocchi.
Tra i clienti, General Motors e Mercedes.

Ora il presente è il Duemila.
A Casalecchio una nuova pompa benzina per il motore BMW F 1.
A Zola nuove forcelle, per il cross, per l'enduro, per la strada, per i maxiscooter, progettate in base alle esigenze del cliente secondo la filosofia della Marzocchi.
E per la mountain bike la RAC, una rivoluzionaria forcella USD in carbonio.

and quantity. Moreover, new successes were achieved in the car competitions.
In 1991 a triple differential-gearbox- gasoline pump equipped ZX Citroën won both the Paris-Dakar race and the Pharahons Rally piloted by Vatanen and Berglund.
A similar pump was supplied for the E2 T16 206 Peugeot, which won the 1985 Rally world championship for pilots Kankkunen and Piironen.

In 1993 and 1994 Nicola Larini won the German Sport Championship (DTM) with his V6 Ti 155 Alfa and in 1994 Ferrari reached first place in the IMSA Championship (the equivalent of the Italian Sport Prototypes race.) Both cars were equipped with Marzocchi pumps.

In 1997 TRW MARZOCCHI AUTOMOTIVE PUMPS was set in Ostellato near Ferrara together with the American giant TRW, although the board of directors is chaired by Marzocchi. General Motors and Mercedes are one of their most important customers.

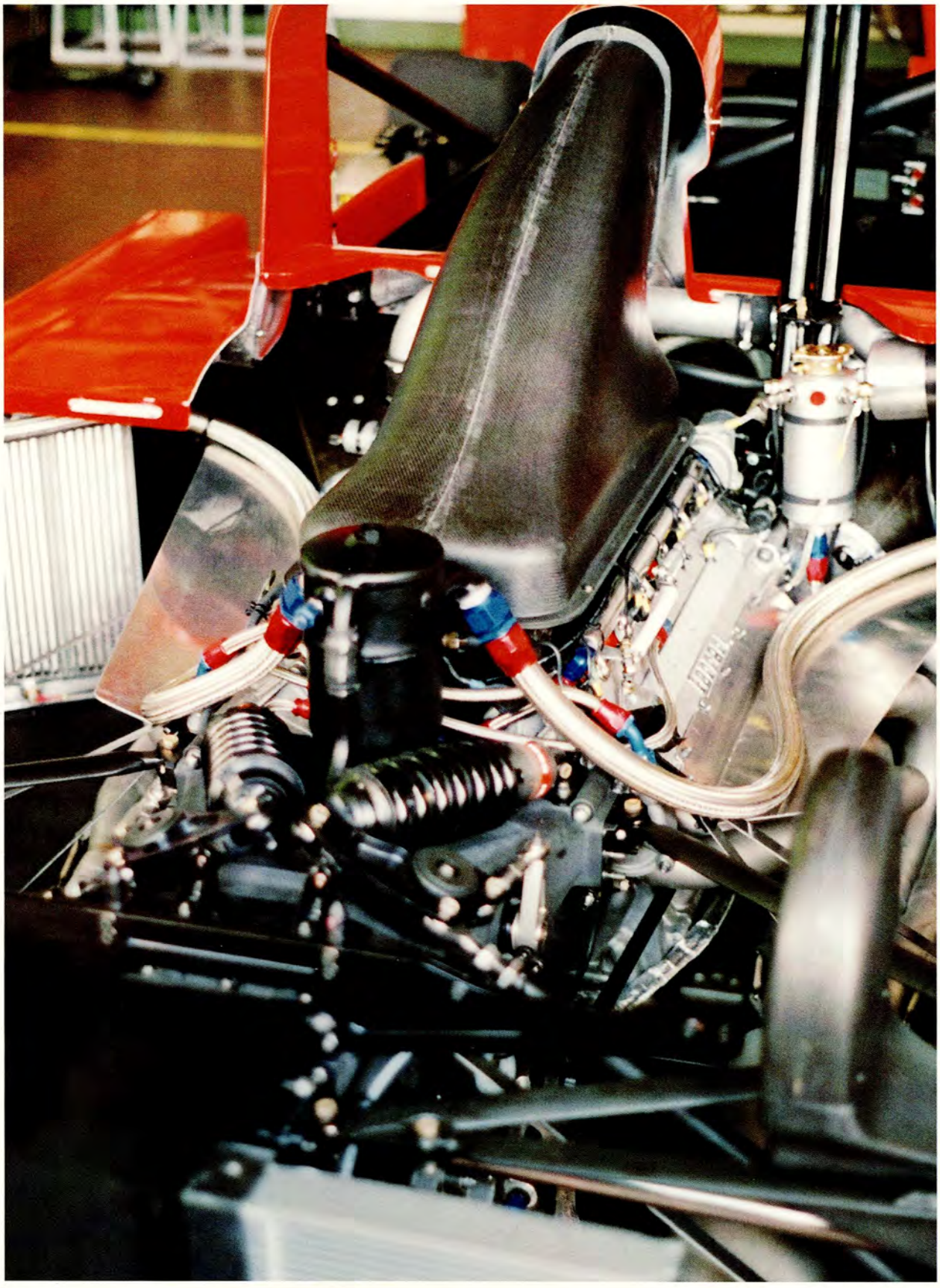
The challenge now continues with the new millenium: Formula 1 BMW motors will be equipped with a new gasoline pump designed in Casalecchio. Off-road, Enduro and Road motorbikes will mount new fork designs, which will be especially developed in Zola according to the customer's needs, following Marzocchi's philosophy. The mountain bike market will witness the birth of the RAC, a new revolutionary carbon fiber upside-down fork.



LA CITROËN ZX DEI PILOTI VATANEN E BERGLUND, VINCITRICE DEL RALLY FARAONI IL 15 OTTOBRE 1991. ARCHIVIO CITROËN FRANCE.
THE CITROËN ZX, WINNER OF THE PHARAON'S RALLY IN OCTOBER 15TH 1991 WITH THE DRIVERS VATANEN AND BERGLUND. CITROËN FRANCE ARCHIVES.

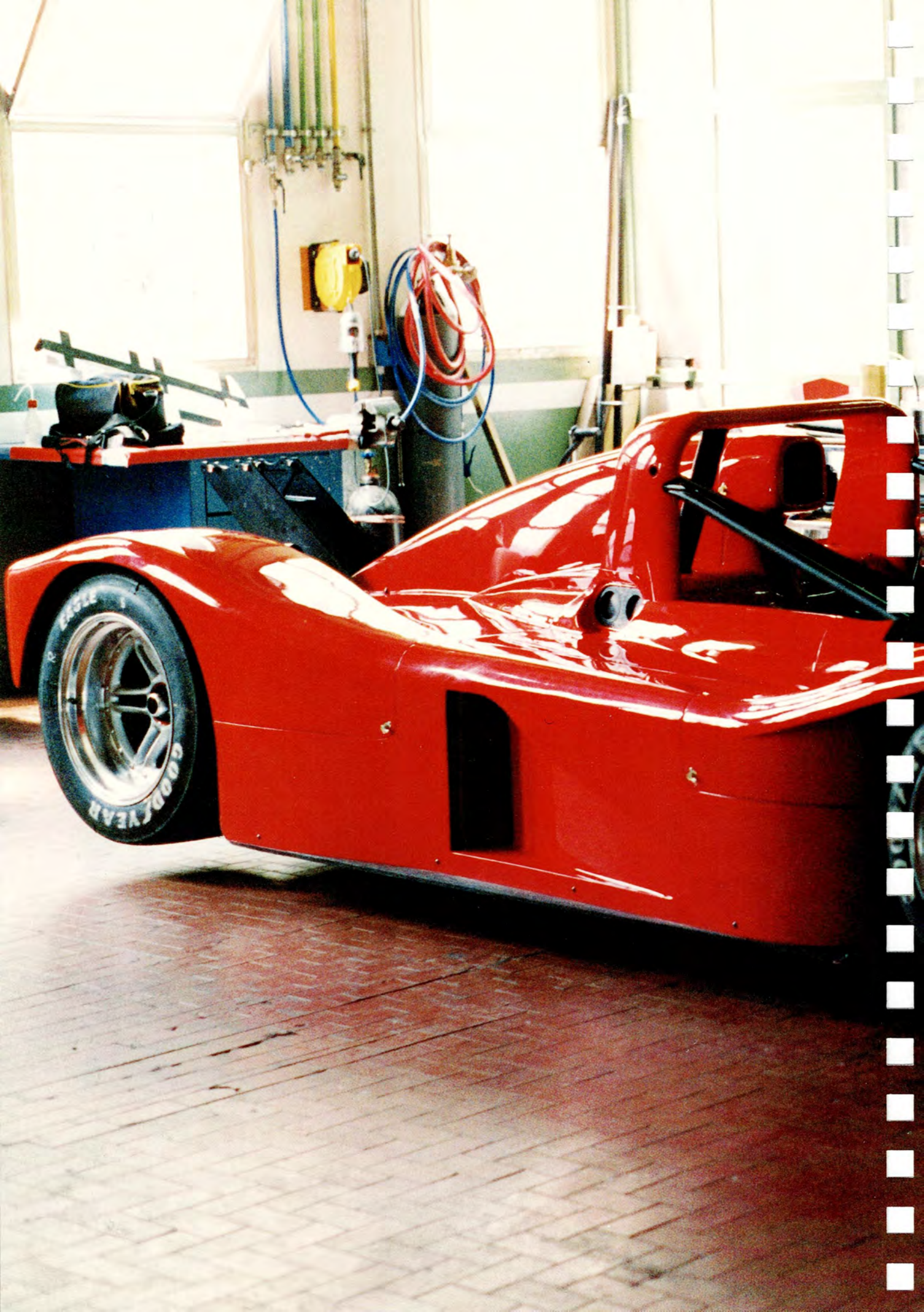


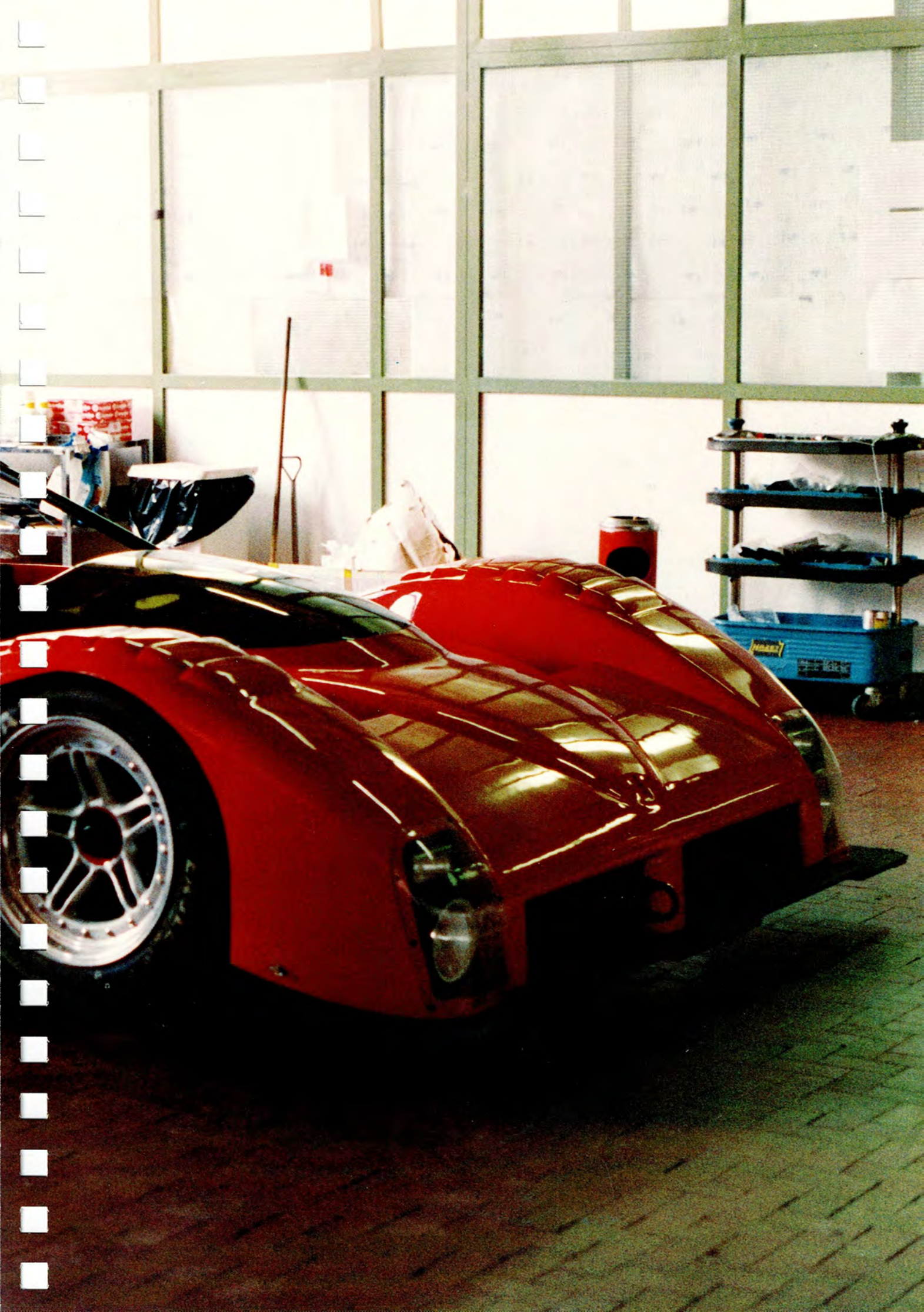
ALFA 155 Ti V6 DI NICOLA LARINI, VINCITRICE DEL DTM IL 19 SETTEMBRE 1993. ARCHIVIO "AUTO E SPORT".
ALFA 155 Ti V6, WINNER OF DTM ON SEPTEMBER 19TH 1993 WITH NICOLA LARINI. "AUTO E SPORT" ARCHIVES.

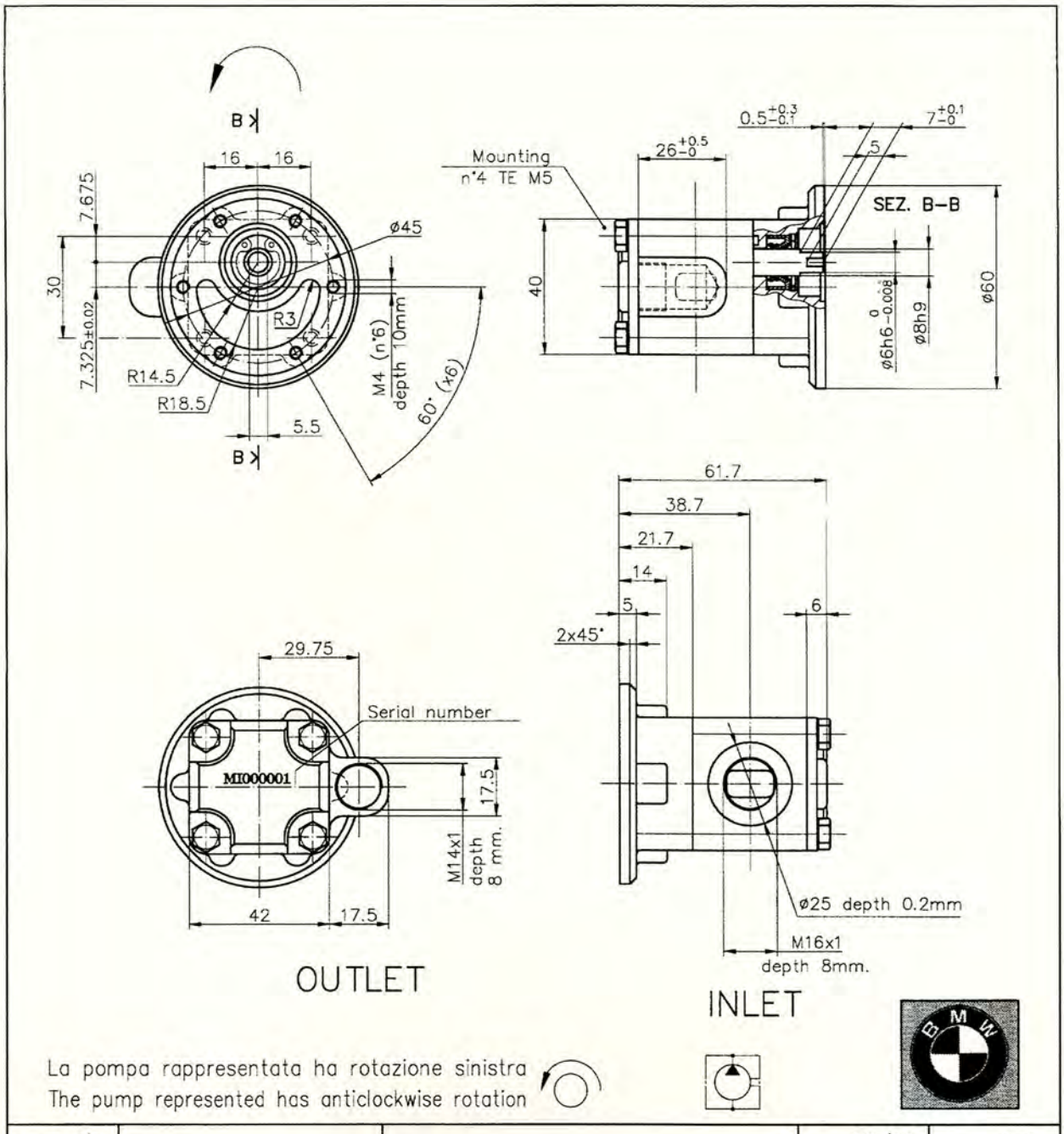


POMPA MECCANICA MARZOCCHI PER BENZINA MONTATA SU FERRARI IMSA F 333 SP, 1994.
THE MARZOCCHI FUEL PUMP WHICH EQUIPPED THE FERRARI F 333 SP IN 1994.

FOTO PAGG. 116 E 117
LA FERRARI IMSA F 333 SP VINCITRICE DI NUMEROSI GRAN PREMI IMSA NEL 1994.
PICTURE ON PAG. 116 AND 117
THE FERRARI IMSA F 333 SP, WINNER OF MANY GP IN 1994.


EAGLE
GOODYEAR





Proprieta' della ditta MARZOCCHI POMPE SRL. Senza autorizzazione scritta della stessa, il presente disegno non potra' essere comunque utilizzato per la costruzione dell'oggetto rappresentato ne' venire comunicato a terzi o riprodotto. La societa' proprietaria tutela i propri diritti a rigor di legge.

MATERIALE

TRATT. TERMICO

DATA 06/99 SCALA 1:1

DISEGNATO DA PAOLINI G.

TOLLERANZE PER DIMENSIONI LINEARI PRIVE DI INDICAZIONE DI TOLLERANZE SPECIFICHE CLASSE DI TOLLERANZA UNI ISO 2768 – m

Dim. Nom.	Scost. Lim.	Tolleranze
>0 a 0.5	±0.1	0.2
>0.5 a 6	±0.1	0.2
>6 a 30	±0.2	0.4
>30 a 120	±0.3	0.6
>120 a 400	±0.5	1.0

SMUSSI E RACCORDI

Dim. Nom.	Scost. Lim.
>0 a 0.5	±0.1
>0.5 a 3	±0.2
>3 a 6	±0.5

DIMENSIONI ANGOLARI In funzione del lato piu' corto dell'angolo considerato

Dim. Nom.	Scost. Lim.
fino a 10	±1°
>10 a 50	±0°30'
>50 a 120	±0°20'

TOLLERANZE GEOMETRICHE PER ELEMENTI PRIVI DI INDICAZIONE DI TOLLERANZE SPECIFICHE CLASSE DI TOLLERANZA UNI ISO 2768 – K

GRUPPO BMW MOTORSPORT

PROGETTO P209B/05/98

DENOMINAZIONE Pompa benzina
05 S f.14 Viton Alleggerita
porta di mandata frontale

MARZOCCHIPOMPE
HIGH PRESSURE GEAR PUMPS

CASALECCHIO DI RENO (BO) – ITALY

CONTROLLATO DA

SOSTITUISCE IL N° DISEGNO 563008
DATA 18/06/99

DIS. 563008 A

COD. *

Rif. CAD PC05VS3_209

Foglio 1 di 1 A4

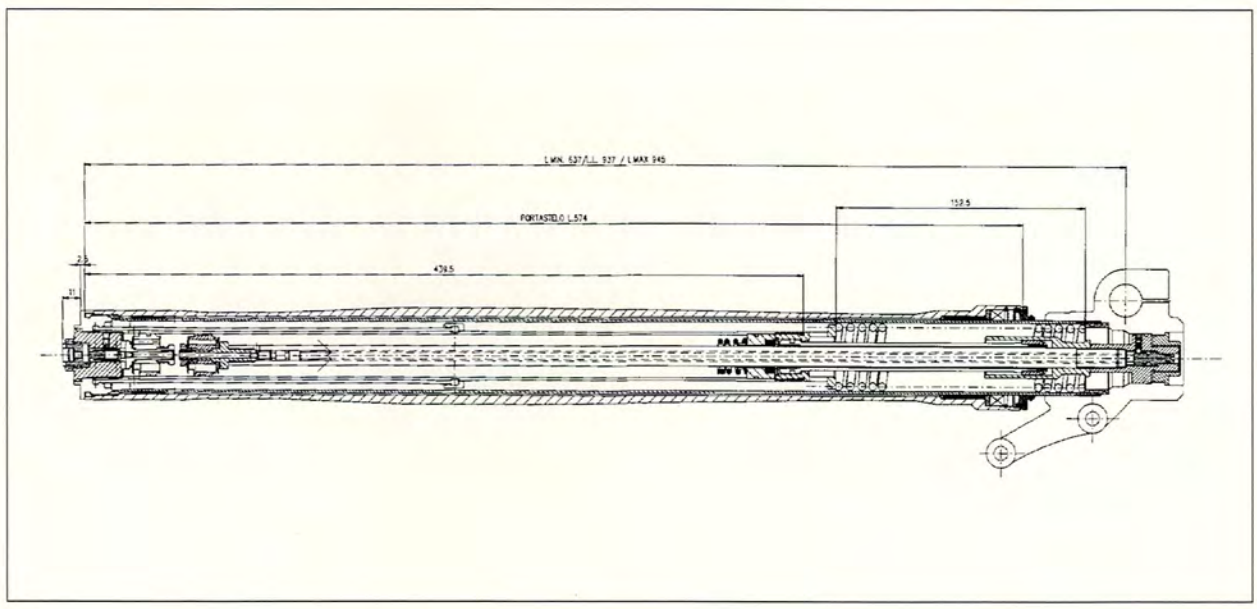
PROGETTO DI POMPA BENZINA PER BMW F 1, GIUGNO 1999.

JUNE '99, FUEL PUMP PROJECT FOR BMW F 1.



PROGETTAZIONE SU CAD 3D NELL'UFFICIO TECNICO DELLA MARZOCCHI S.P.A.

3D CAD DESIGNING AT TECHNICAL DEPARTMENT OF MARZOCCHI S.P.A.



PROGETTO DI FORCELLA USD "SHIVER FACTORY" PER MOTOCROSS, 1999.

1999, PROJECT OF "SHIVER FACTORY" USD FRONT FORK CROSS.



LE MAESTRANZE DELLA MARZOCCHI S.P.A. A ZOLA PREDOSA, NOVEMBRE 1999.
MARZOCCHI S.P.A. STAFF, ZOLA PREDOSA, NOVEMBER 1999.



LE MAESTRANZE DELLA MARZOCCHI POMPE A CASALECCHIO DI RENO, NOVEMBRE 1999.
MARZOCCHI PUMPS STAFF, CASALECCHIO DI RENO, NOVEMBER 1999.



LO STAFF DEL MARZOCCHI SUSPENSION CENTER (MSC), VALENCIA, CALIFORNIA, USA.
MARZOCCHI SUSPENSION CENTER (MSC) STAFF, VALENCIA, CALIFORNIA, USA.



LO STABILIMENTO TRW MARZOCCHI A OSTELLATO DI FERRARA.
TRW MARZOCCHI PLANT, OSTELLATO, FERRARA.

Milano 16. 6. 99

Ai figli di Stefano e Guglielmo
Marzorchi

Ringrazio per l'invito a assistere
commossa per quanto avete detto
in memoria dei vostri Padri Eroici:
uno a Stefano, che ho ritrovato con
tanto affetto.
Purtroppo un caso grave e urgente
ed improvviso di Cav. Pellegrini a
rappresentarmi, subito dal suo
Impegno.
Grazie ancora e auguri di ancora
da parte di tutta Milano per
la vostra attività

Bluma Cavaliere Arendt.

LA FESTA PER I CINQUANT'ANNI DELLA MARZOCCHI

THE 50TH ANNIVERSARY OF MARZOCCHI

Palazzo Albergati di Zola Predosa, 18 giugno 1999.

Una serata di gala, una festa, per i cinquant'anni della Marzocchi, azienda leader in tutto il mondo nel settore della fabbricazione di sospensioni e pompe idrauliche. Alle ore 20, nel giardino campagna di villa Albergati, Adriano e Paolo, titolari e responsabili delle aziende del gruppo Marzocchi, e tutti i membri della famiglia accolgono gli ospiti. Autorità, clienti e giornalisti arrivati da tutto il mondo, veterani corridori delle moto, amici... e i "vecchi" collaboratori, attivi nell'impresa fin dai primi tempi.
In mostra nell'androne al piano terreno, alcuni pezzi che sono la storia, e il presente, della fabbrica. Nelle bacheche, esemplari originali di forcelle e di pompe dall'inizio della produzione fino ad oggi. C'è anche il motore del GRILLO, lo storico 49cc. che Stefano e Guglielmo Marzocchi progettarono e produssero nel 1951, nell'*officina* da poco avviata nelle cantina della loro casa di via Zannoni, dove abitavano con le loro famiglie, e dove vive tuttora mia madre Marialuisa.
E alcune motociclette storiche, equipaggiate con forcelle Marzocchi.

Palazzo Albergati in Zola Predosa, June 18, 1999.

It is the gala evening, a celebration for the 50th anniversary of the Marzocchi Company, world leader in suspension and gear pump manufacturing. Adriano and Paolo Marzocchi, owners and presidents of the Marzocchi Group, and their family welcome their guests. The reception takes place in the huge park of Villa Albergati, which is in the middle of the Bolognese countryside, at eight o'clock in the evening. Authorities, customers and journalists from all over the world, motorbike riders, friends and former employees, working for the company since its founding, reunite to celebrate the anniversary together.
Some items from the past, as well as from the present, are on display on the first floor terrace. Original front forks and pumps from the past to the present are shown in the showcases. Even the historic 49 cc. GRILLO is on display. Stefano and Guglielmo Marzocchi designed and built the engine in 1951 in the basement of their home on Via Zannoni, (where my mother still leéaves), which had been transformed into their workshop *shortly before.*
Furthermore some historic motorcycles are shown, all equipped with Marzocchi front forks.



LA FESTA DELLA MARZOCCHI A PALAZZO ALBERGATI IL 18 GIUGNO 1999.
THE MARZOCCHI PARTY AT PALAZZO ALBERGATI ON JUNE 18TH 1999.



DALL'ITALIA, DALL'EUROPA, DAGLI STATI UNITI, ALCUNI OSPITI DEL MONDO DELLE MOUNTAIN BIKE.
SOME GUESTS FROM THE MTB WORLD, COMING FROM ITALY, EUROPE, USA.



PAOLO MARZOCCHI, IL SINDACO DI ZOLA PREDOSA GIACOMO VENTURI E L'ASSESSORE REGIONALE ALLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE DUCCIO CAMPAGNOLI.

PAOLO MARZOCCHI, THE MAYOR OF ZOLA PREDOSA GIACOMO VENTURI AND THE DISTRIC CAUNCILLOR DUCCIO CAMPAGNOLI.



ADRIANO MARZOCCHI, LUIGI MENGOLI E FRANCO FARNÈ DELLA DUCATI MECCANICA.

ADRIANO MARZOCCHI, LUIGI MENGOLI AND FRANCO FARNÈ FROM "DUCATI MECCANICA".

MONDIAL Bialbero 125 cc. Anno di costruzione 1957, e nello stesso anno vittoria ai mondiali con i piloti Tarquinio Provini e Cecil Stanford.
MASERATI mod. 160/T4 Turismo lusso. Anno di costruzione 1957.
DUCATI DESMO 340 cc. Anno di costruzione 1967, vincitrice di numerosi campionati italiani negli anni '70.
MASERATI mod. 125 GTS "Giro d'Italia". Anno di costruzione 1957. Fu preparata per il V Giro d'Italia svoltosi dal 6 al 14 aprile 1957. Tra i piloti in gara, Guido Borri, Benito Carlotti, Antonio Petrini, Giuliano Trebbi.
MORBIDELLI 125 cc. con carter esterno Ferrari e aspirazione laterale, 1976.
HUSQVARNA 125 cc. MX, campione del mondo 1999.

Fra le moto scalate su due lati a fare ala, c'è lei, la motoleggera IDROFLEX, progettata e realizzata dai fratelli Marzocchi nel 1949, quando la storia della loro officina era ancora tutta da cominciare. Vederla è un'emozione... è un'emozione vedere il pilota Tarquinio Provini accanto alla sua Mondial, mentre un video trasmette immagini dell'oggi, e ormai del Duemila: mountain bike, tra piste e strade degli Stati Uniti... dal Canada alla California.

La serata prosegue al nobile piano superiore, nelle sale che i marchesi Albergati, antichi proprietari del palazzo, fecero decorare fra Sei e Settecento dai pittori più importanti che Bologna vantava a quei tempi.

MONDIAL Bialbero 125 cc. Built in 1957 and with which Tarquinio Provini and Cecil Standford won the World Championships in the same year.
MASERATI model 160/T4 "Turismo lusso" 160 cc. Built in 1957.
DUCATI DESMO 340cc. Built in 1967 and winner of many Italian Championships in the 70's.
MASERATI model 125 GTS "Giro d'Italia" 125 cc. Built in 1957 for the 5th Giro d'Italia (Tour of Italy) from April 6 through April 14, 1957. Among the riders were: Guido Borri, Benito Carlotti, Antonio Petrini and Giulano Trebbi.
MORBIDELLI 125 cc. with Ferrari external carter and side induction, 1976.
HUSQVARNA 125 cc. MX, world champion 1999.

Among the motorcycles, also the famous lightweight IDROFLEX is on display, which was designed and built by the Marzocchi brothers in 1949, when the story of their workshop did not yet exist.
It is an emotional experience to see the Idroflex, as it is inspirational to see the rider Tarquinio Provini next to his Mondial bike. A video runs showing pictures of the present and almost the millennium: Mountain bikes on tracks and roads in the U.S., from Canada to California.

The evening continues at the main floor, in the rooms decorated by the greatest Bolognese painters of the 17th and 18th century on commission of the ancient owners Marquises Albergati.



ADRIANO MARZOCCHI E LE FIGLIE BARBARA E REBECCA.
ADRIANO MARZOCCHI WITH HIS DOUGHTERS BARBARA AND REBECCA.



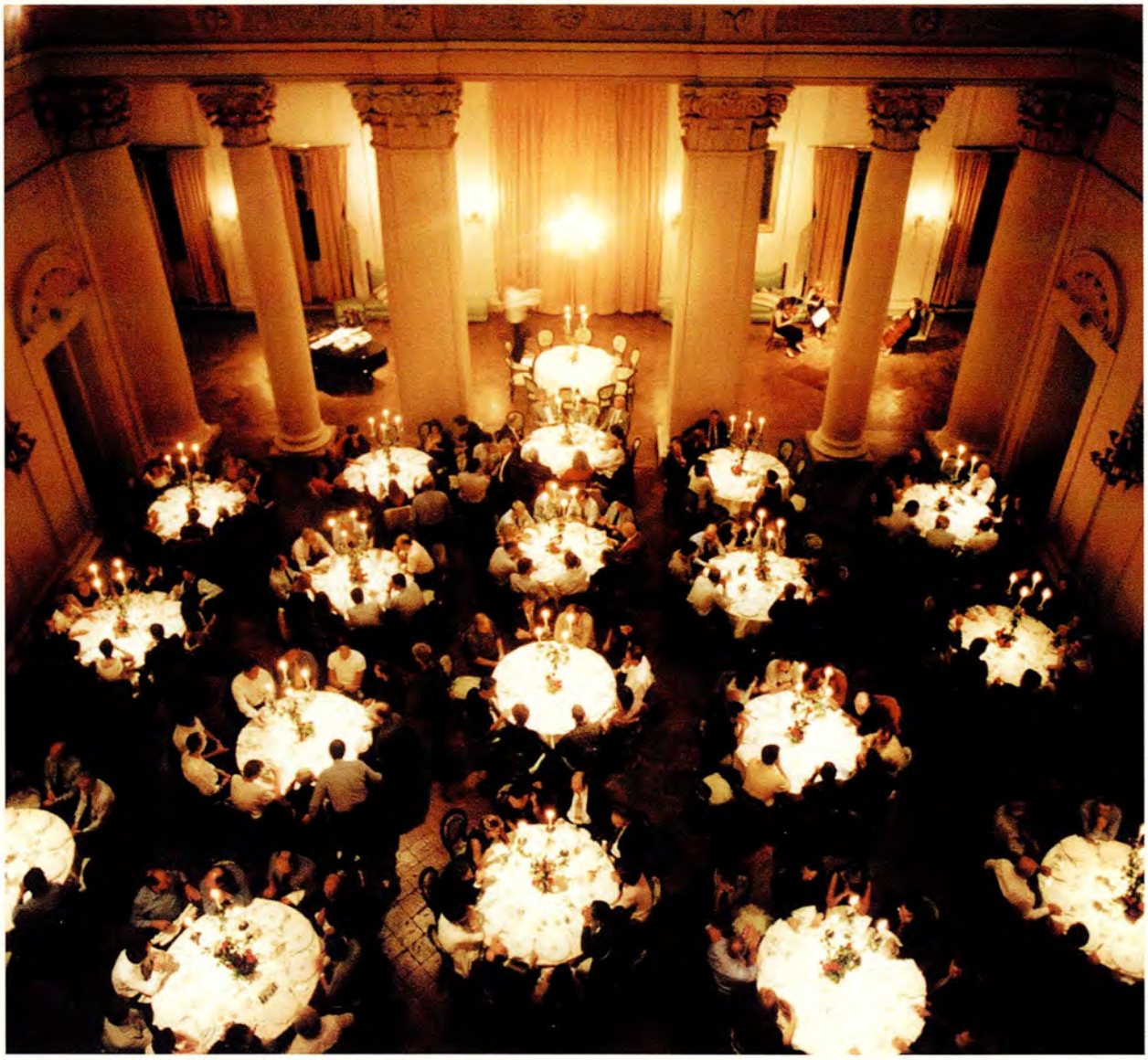
TARQUINIO PROVINI E LA MONDIAL BIALBERO 125 CC. DEL 1957.
TARQUINIO PROVINI AND THE TWO CAMSHAFTS 125 CC. MONDIAL, 1957.

Tra architetture dipinte e favole mitologiche, le glorie della famiglia Senatoria Bolognese, narrate da Colonna e Alboresi, da Burrini e da Bigari...
Mozart e Vivaldi, Dowland e le "arie di corte", suonate dagli *Archi del Teatro Comunale di Bologna*, accompagnano l'ingresso nel Salone d'onore, grande teatro barocco di colonnati e di stucchi, che non finisce mai di stupire...

Poi arriva il momento delle celebrazioni, dei ricordi, della commozione.
Adriano e Paolo Marzocchi ripercorrono le tappe salienti della storia dell'azienda...
Ad uno ad uno, vengono chiamati i "vecchi" collaboratori: Athos Pierantoni, Arturo Ferri, Gastone Franchi, Alfeo Gamberini, Oscar Maccaferri, Martino Marchi, Riziero Rossi, Antonio Folesani, Luigi Sandrolini, Dino Pellegrini, Sostegno Giacomelli, Ermanno Monti, Giuseppe Corsini, Giuliana Vegetti.
E' presente, con una sua lettera, anche Bruno Cavalieri Ducati, novantacinquenne decano dei Cavalieri del Lavoro italiani, fondatore insieme ai fratelli Adriano e Marcello dell'azienda che ebbe, e che ha, tanta parte nella storia imprenditoriale di Bologna, e in quella dei fratelli Marzocchi.
Poi la torta, per un compleanno importante, i brindisi, gli auguri. Tra gli ospiti presenti, i collaboratori di oggi, quelli di ieri, e tutta la famiglia Marzocchi.
La festa, e il pensiero, è per loro, per Stefano e Guglielmo, per la loro inventiva, la loro intraprendenza, la loro tenacia, per la loro *officina meccanica*, che dal 1949 è stata la storia della loro vita.

Between painted architectures and mythological legends, the glories of that Bolognese Senatorial family, illustrated by Colonna and Alboresi, Burrini and Bigari...
Mozart and Vivaldi, the Dowland's "arie di corte" which is played by the Archi del Teatro Comunale di Bologna, *fills the air at the Grand Salon, which is an antique baroque theater with always amazing colonnades and stucco.*

The moment of celebrations, memories and emotions has now come.
Adriano and Paolo Marzocchi talk about the companies' highlights, and former employees, one after the other, are called to the stage: Athos Pierantoni, Arturo Ferri, Gastone Franchi, Alfeo Gamberini, Oscar Maccaferri, Martino Marchi, Riziero Rossi, Antonio Folesani, Luigi Sandrolini, Dino Pellegrini, Sostegno Giacomelli, Ermanno Monti, Giuseppe Corsini, Giuliana Vegetti.
A letter by Bruno Cavalieri Ducati is read during the ceremony. The 95-year-old Dean of the Italian "Cavalieri del Lavoro" Association, also co-founder of the company with his brothers, Adriano and Marcello, played and is still playing an important role in the Bolognese businesses and in those of the Marzocchi brothers.
Finally, the cake of this important anniversary is served, followed by the congratulations and cheers of the guest. All are invited, coworkers of the present and past, and the entire Marzocchi family. The ceremony is to honor Stefano and Guglielmo for their creativity, initiatives, constancy and the Mechanical Workshop, *which since 1949, has been the story of their lives.*



LA CENA DI GALA NEL SALONE DELLE FESTE.
THE GALA DINNER IN THE "PARTY HALL".



PAOLO MARZOCCHI E L'INGEGNER MAURO FORGHIERI.
PAOLO MARZOCCHI WITH MR. MAURO FORGHIERI.



MARIANO ROMAN DELL'APRILIA, EMANUELA MARZOCCHI, MARKUS POSCHNER E LOTHAR HEMMER DELLA BMW.
MARIANO ROMAN OF APRILIA, EMANUELA MARZOCCHI, MARKUS POSCHNER AND LOTHAR HEMMER OF BMW.



PAOLO MARZOCCHI.



ADRIANO MARZOCCHI E ATHOS PIERANTONI.



ADRIANO E PAOLO MARZOCCHI E I "VECCHI" COLLABORATORI.

ADRIANO AND PAOLO MARZOCCHI WITH THE WORKERS AWARDED WITH PRIZE.



GLI AUGURI.
THE WISHES.



MARIA PACE, MARIALUISA E PAOLO MARZOCCHI.



CARLA, BARBARA, MARIALUISA, MARIA PACE, CARLO, VALENTINA, MARCO, BEATRICE, ADRIANO, REBECCA.




marzocchi
S.p.A.
BOLOGNA - ITALY


PA
ZTi
magnesium
marzocchi


ZTi
marzocchi


MARZOCCHI


MARZOCCHI


marzocchi


MARZOCCHI


MARZOCCHI


MARZOCCHI


MARZOCCHI
PERFORMANCE SUSPENSION SYSTEMS


MARZOCCHI
SUSPENSIONS
SINCE 1949