



Ricordo di Ambrogio Mauri

STORIA DI UN UOMO E DEI SUOI "GIOIELLI"

Dalla ricostruzione dei residuati bellici alla progettazione dei super ribassati con strumentazione computerizzata. Quasi 50 anni di attività segnati dall'estro creativo di un imprenditore col "vizio" dell'onestà.

Ambrogio Mauri non ce l'ha fatta, non ha retto al distacco tra la realtà e le aspettative di un mondo migliore, regolato dai valori etici in cui credeva ostinatamente. Così, una mattina di aprile, ha deciso di "scendere dal treno della vita - come lui stesso ha scritto ai familiari - *stanco, deluso e sconsolato*". Nella ditta fondata dal padre nel '21, Ambrogio entra a 19

anni e ci resta, superando con grande dignità anche i momenti più duri, fino all'età di 67 anni. Lo ricordiamo con le immagini dei "gioielli" che hanno scandito la sua lunga militanza imprenditoriale. Nonostante la fine dolorosa di un capitolo, la storia della Mauri continua: i figli, superato il lutto, proseguiranno orgogliosamente l'attività. Nel nome del padre.



NUOVI O COME NUOVI

Sopra, una delle prime carrozzerie complete realizzate dalla Mauri nel 1942. La corriera, su autotelaio Bussing, ha l'ossatura in legno e i rivestimenti in lamiera d'acciaio. In alto a destra, un filobus Isotta Fraschini logoro viene trainato nelle officine di Desio per essere ricondizionato. A lato un altro filobus Fiat "668" perfettamente restaurato e ricostruito nei primi anni '60. Si noti il particolare della guida centrale e i vetri laterali delle testate curvi.





Sopra, un 4 assi Lancia "Esatau 703" ritratto nel 1973 a Milano davanti all'Arco della Pace. Segna l'inizio di una proficua collaborazione della Mauri con l'Alusuisse per la realizzazione di carrozzerie con grandi estrusi in lega leggera. La cassa pesava circa 1200 kg in meno dell'equivalente in acciaio. A destra, un urbano su telaio Fiat "670" esposto al Salone di Torino del 1976.



Sotto, parata di autosnodati Mauri; la foto è stata scattata nel 1984. Da sinistra a destra si riconoscono i frontali del bimodale "Bi-Bus", del 3 assi su meccanica del Fiat "470" tipo "pull", ossia con trazione sul secondo asse, e quindi della versione "push" caratterizzata dalla trazione sul terzo asse. Il muso che si intravede sullo sfondo è quello di un Lancia "703".

A sinistra, un'immagine del tre assi autosnodato da 18 metri in versione "pull" su autotelaio Fiat "470". L'esordio di questa particolare soluzione cinematica, che comporta la trazione sull'asse centrale e la presenza del terzo asse autosterzante, risale all'inizio del 1981. La carrozzeria, come quasi tutta la produzione della Mauri di quel periodo, è realizzata con estrusi in lega d'alluminio saldati.



Uno dei primi test su strada del bimodale "Bi-Bus" effettuato nel maggio 1981 lungo il viale dell'aeroporto milanese di Linate (sopra). L'ardito progetto, oltre a conciliare i vantaggi della trazione diesel (sui percorsi veloci extraurbani) con quelli della marcia elettrica silenziosa e pulita (apprezzata nei centri cittadini) introduce i germi innovativi, ripresi successivamente, della trasmissione idrostatica della potenza (sul secondo e terzo asse) e dell'elettronica di controllo. I collaudi del "Bi-Bus" dureranno dieci anni, nel corso dei quali il prototipo della Mauri percorre circa 35 mila km. Il bimodale (l'unico nel suo genere costruito in Italia) viene consegnato all'Atm milanese nel gennaio del 1992.



Un altro fiore all'occhiello della Casa brianzola è il filobus semiribassato realizzato nel 1975 su telaio Volvo per la città di Rimini. Le 17 unità, dotate di marcia autonoma (un compatto diesel Vm) e di carrozzeria in lega leggera, sono tuttora in esercizio e in perfetto stato d'efficienza.

LE 10 TAPPE PIU' SIGNIFICATIVE

- 1921** Carlo Mauri, verniciatore-decoratore, fonda l'omonima ditta.
- 1942** È prodotto il primo autobus completo su meccanica Bussing.
- 1949** Ambrogio, diciannovenne, si affianca al padre.
- 1973** Vengono realizzate con Alusuisse le carrozzerie in lega.
- 1975** Su telaio Volvo sono prodotti i filobus a marcia autonoma.
- 1981** Debuttera il bimodale "Bi-Bus" con trasmissione idrostatica.
- 1992** Presentazione del primo autosnodato italiano ribassato.
- 1994** Esordio nazionale del 12 m integralmente ribassato.
- 1996** Con l'"Hydro" la trasmissione idrostatica si evolve.
- 1997** Nasce la nuova gamma congiunta Mauri/Neoplan.



Negli anni '90 l'attività innovativa della Mauri è notevole e la marca di Desio si aggiudica altri importanti risultati: nel 1992 realizza il primo articolato italiano a pianale ribassato nel modulo anteriore, il "18 Pt 29" (sopra), a cui seguirà, due anni dopo, il 12 m a ribassamento integrale e kneeling su tutte le ruote "12 Pt 23" (in alto a destra). Nello stesso periodo Mauri mette a punto un sistema computerizzato per la gestione dei dati d'esercizio e di funzionamento.



Il 1996 è l'anno dell'"Hydro", l'idrostatico della seconda generazione (sopra). La rivoluzionaria catena cinematica prevede al posto del cambio, dell'albero di trasmissione e del differenziale, due motori idraulici nelle ruote azionati da una pompa ad alta pressione. La potenza è erogata progressivamente e nella quantità necessaria alle effettive esigenze di marcia, mentre, in fase di rallentamento, si beneficia di una frenatura ausiliaria molto potente. Nel 1997, grazie a un gentlemen's agreement con la Neoplan, la Mauri sviluppa la gamma congiunta dei ribassati "Euro Power" (a destra il prototipo) con carrozzeria ristilizzata.