MOTO STORY

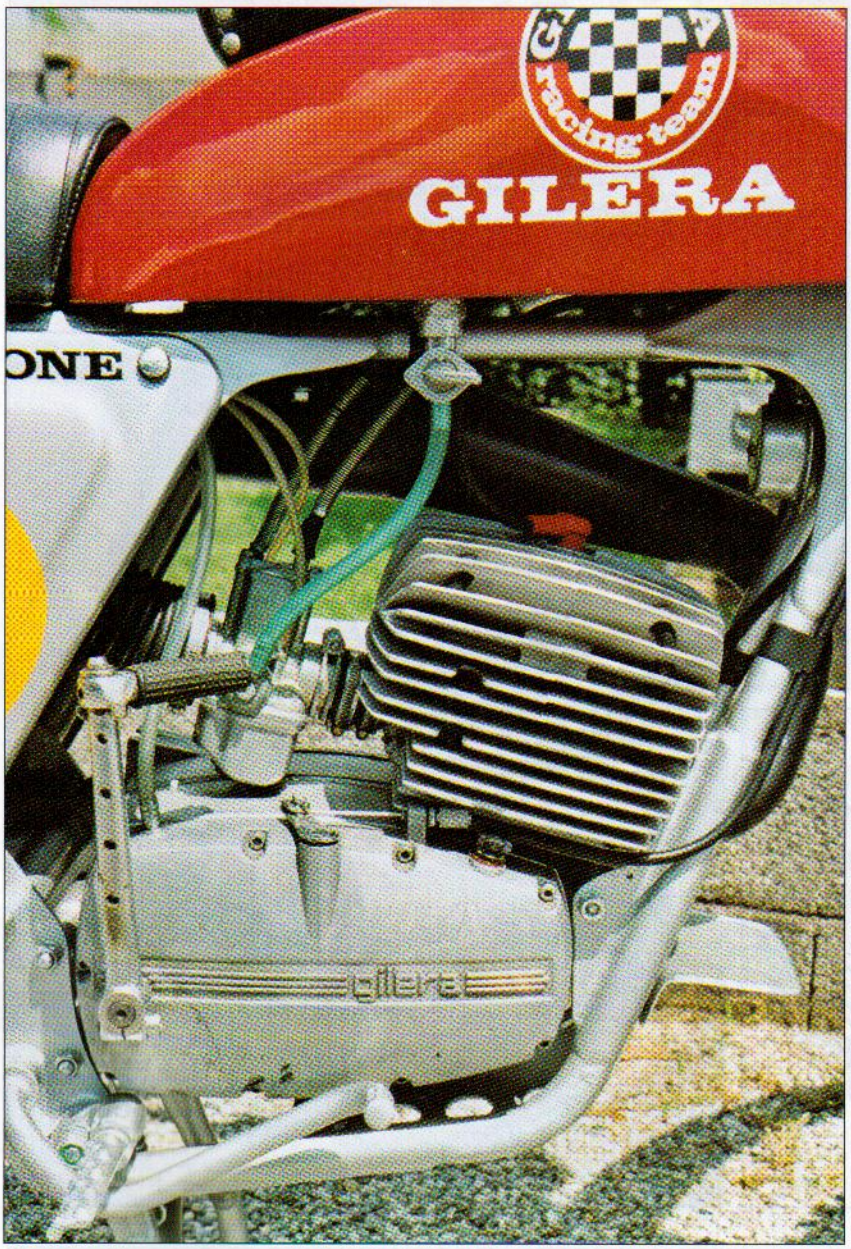
UNA GILERA 50 REGOLARITÀ DAVVERO "TITANICA"

GIANCARLO RICCHI. Foto di CORRADO PESSINA

La Gilera 50 Competizione è stata già trattata nella edizione del giugno scorso, ma preferiamo proporvi anche le splendide immagini di una 50 Regolarità Competizione ufficiale realizzata con molti particolari in titanio. E' una delle moto che hanno partecipato nel 1973 alla Sei Giorni Internazionale di Regolarità a Dalton in Massachussets (USA). Il telaio è in titanio, lo si nota dalle splendide e costosissime saldature, che dovevano essere realizzate in atmosfera priva di ossigeno. In titanio è anche il cavalletto, la tabella portanumero, i fianchetti laterali, il carter paracatena, il paramotore con il paraspruzzi, i perni ruota, la staffa che regge il parafango anteriore ed il fondo della sella. Il serbatoio è in alluminio. Il 1973 fu l'ultimo anno nel quale era consentito l'uso del titanio sulle moto che gareggiavano alle competizioni europee. Questa probabilmente fu una delle ultime 50 Competizione ufficiali realizzate, il telaio e marchiato con il numero 020 – 1002, il motore è il 50 – 7V N°5. Proprio uno dei motori dotati dello splendido cambio a sette rapporti realizzato esclusivamente per le macchine da 50 cc. ufficiali. Caratteristica di questa realizzazione a detta di tutti i piloti che l'hanno

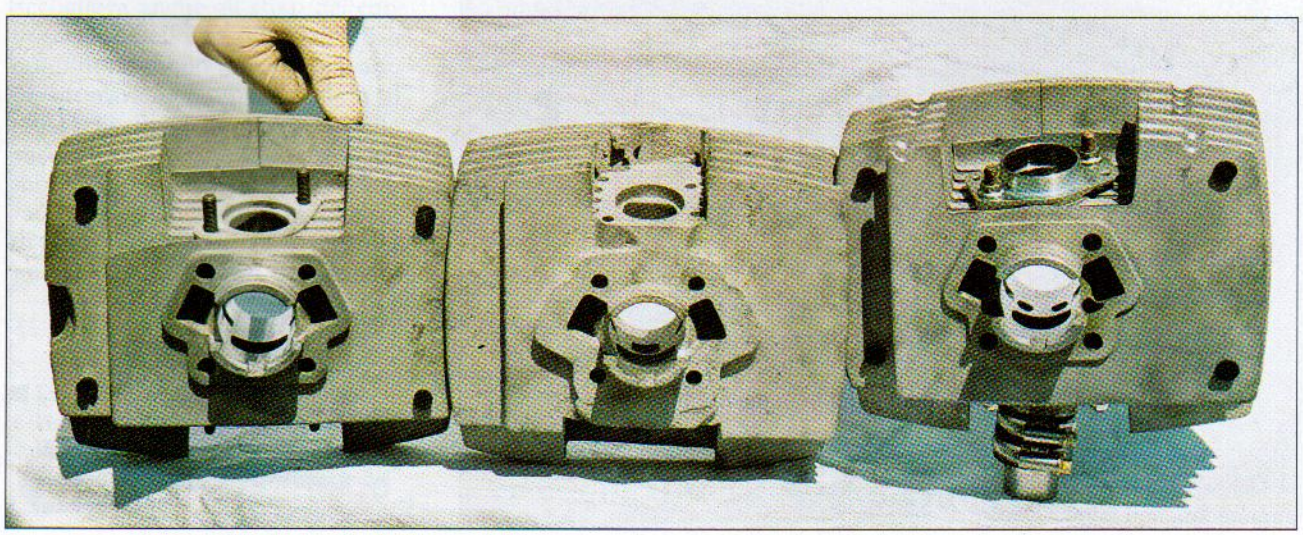
La Gilera 50 da competizione, 7 marce, modello Sei Giorni usato in Massachusetts, vincitrice di classe con Brissoni, erano i primi esempi di espansione con silenziatore

condotta in gara era l'estrema precisione degli innesti e l'ottima scelta della rapportatura. I materiali usati erano si prima qualità, così anche la qualità delle lavorazioni meccaniche e di finitura dei singoli pezzi. Il gruppo termico, era in genere in alluminio fuso in terra con il cilindro a canna cromata con due, tre o quattro travasi, l'alesaggio variava tra 38,4 e 40 mm., la corsa da 39,8 a 43 mm, ma poteva anche essere realizzato anche con fusione di tipo convenzionale in conchiglia. Esteticamente testa e cilindro erano visibilmente diversi da quelli di serie, l'alettatura era più fitta sul cilindro, la testa del motore di serie è rastremata verso l'alto mentre quella ufficiale manteneva una forma a panettone, cioè squadrata, inoltre rispetto ai ponticelli in alluminio della fusione, la testa ufficiale aveva due serie di ponticelli in gomma che raccordavano tutte le alette, la forma della camera di scoppio era a berretto di



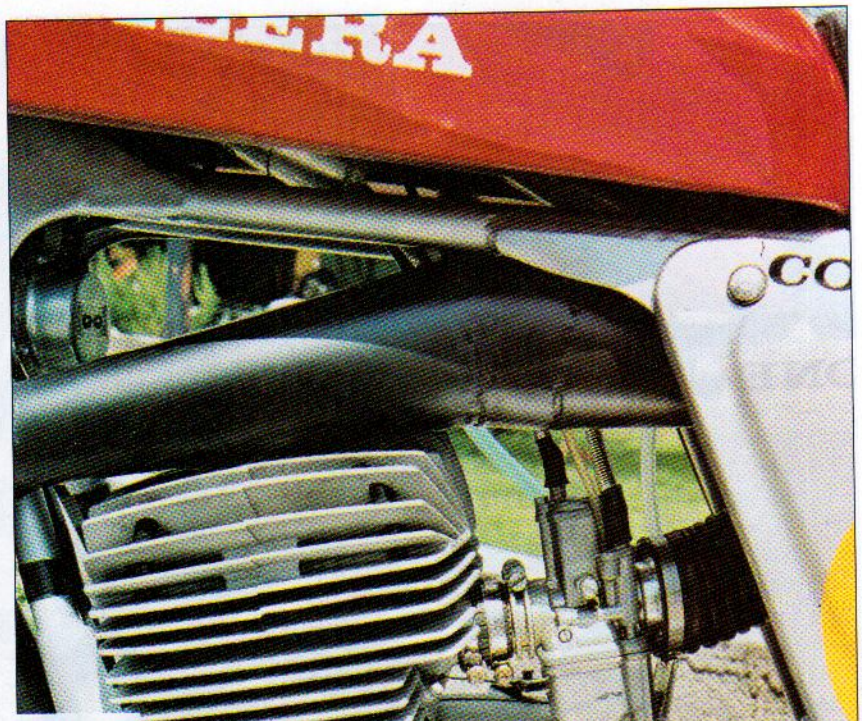
■ Le fresature sulla testa e sul cilindro servivano per facilitare la piombatura pre gara, notare i fazzoletti di rinforzo del supporto motore e le magnifiche saldature. Sotto: il cilindro indicato dalla mano è due travasi da 38,4 x 43 corsa, il cilindro centrale è tre travasi, fuso in terra, da 40 x 39,8 di corsa, il cilindro a dx è quattro travasi da 38,4 x 43 di corsa, pistone stampato con due fasce a L, con microcave, i cilindri sono tutti in alluminio con canna cromata.

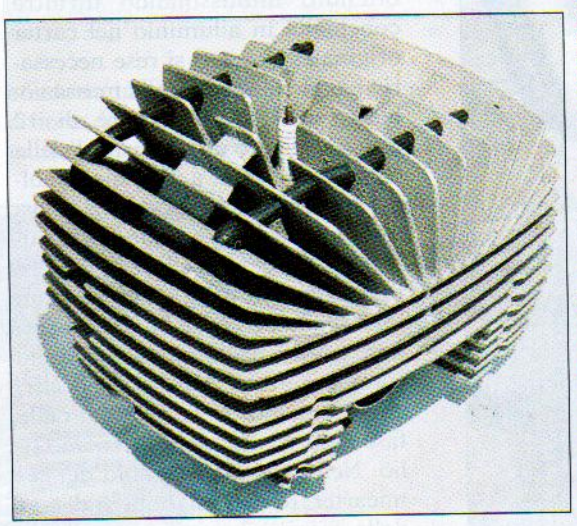
fantino. Il cilindro, era più alto con sette alette al posto delle sei di quello di serie. Nell'immagine del semicarter, la sezione evidenzia il lavoro di riduzione del volume interno della sede dell'albero motore, ottenuto imbussolando un'altra conchiglia in alluminio nel carter originale, il lavoro si rese necessario per la riduzione della massa volanica dell'albero motore di 12 mm, in seguito alla riduzione della corsa da 43 mm. a 39,6 mm. Inoltre si distingue facilmente il riporto di una sede in acciaio per il cuscinetto di banco. L'albero motore in acciaio, era stato alleggerito con fori supplementari e bilanciato tramite inserti d'alluminio. Il pistone stampato aveva due fasce ad elle, ed il mantello tra le due sedi delle fasce era rigato per trattenere l'olio. Nella zona del cambio del semicarter destro, si nota indicato dalla freccia il passaggio dell'olio

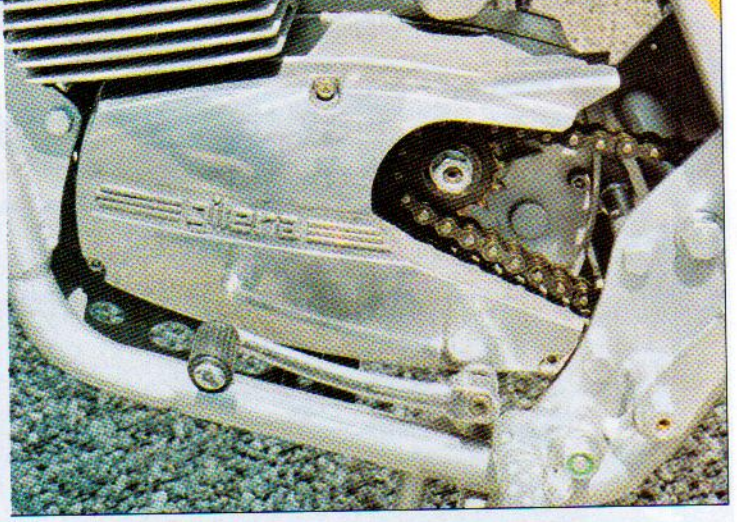


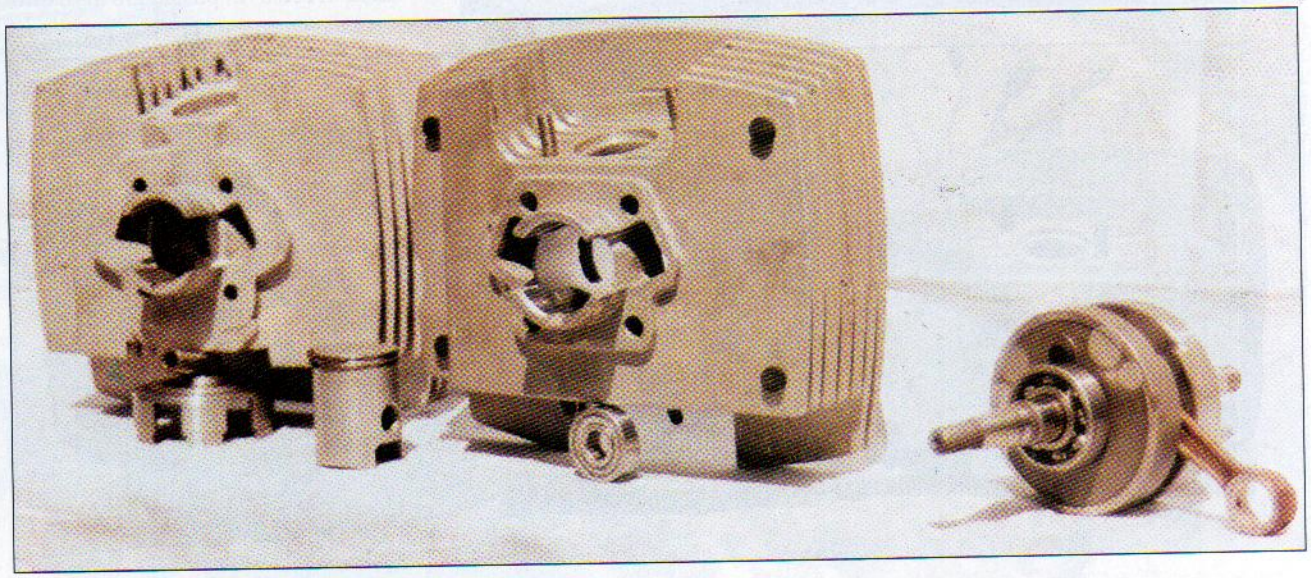
■ Il carburatore UHB 24 BS montato elasticamente.
Sotto: particolare esterno della Testa e cilindro montati sulla moto.
In basso: Pistone da 38,4, stampato 2 fasce a L albero alleggerito, mozzetto frizione ricavato dal pieno.

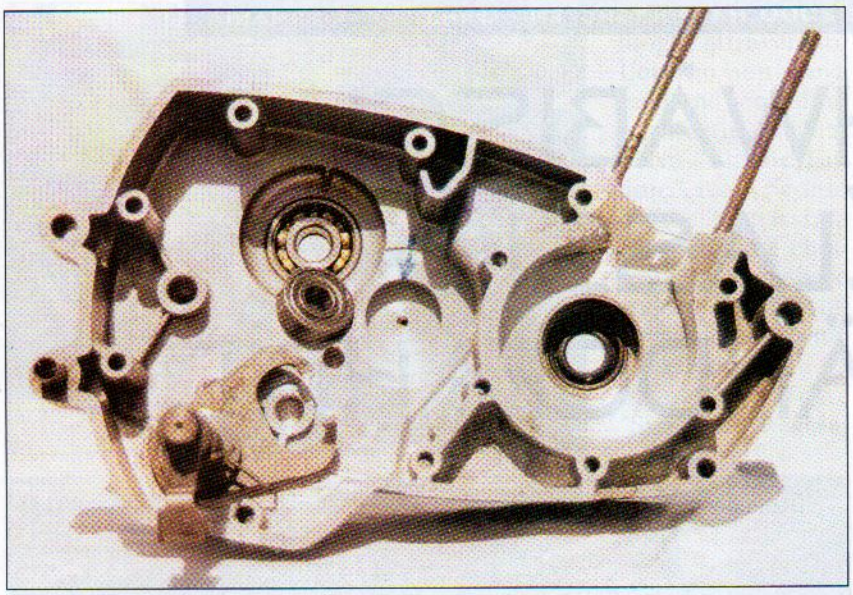
per la lubrificazione dell'albero primario del cambio. La trasmissione primaria era a denti elicoidali, la campana della frizione era ricavata dal pieno e la frizione aveva due molle di carico.
Il telaio con le splendide saldature ed i rinforzi nei punti più sollecitati, aveva le boccole sede dei cuscinetti del cannotto più profonde e larghe. La cassa filtro realizzata in alluminio, era maggiorata, ed



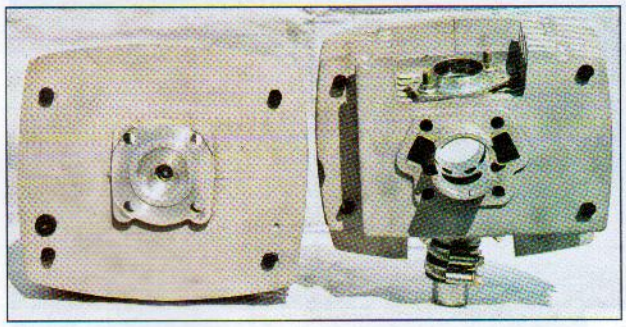








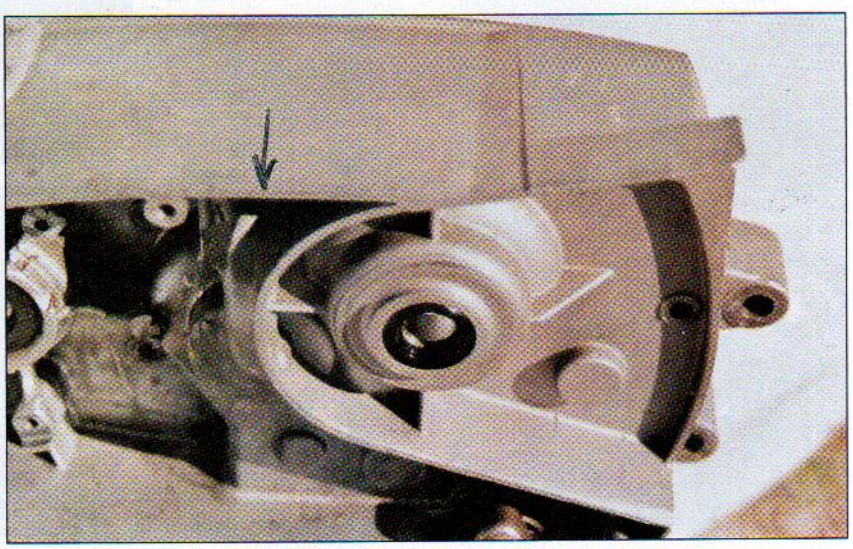
La freccia indica il passaggio olio esterno per la lubrificazione dell'albero primario del cambio, i supporti dei cuscinetti di banco sono in acciaio, il carter pompa è stato imbussolato per compensare la riduzione della massa volanica dell'albero motore.
Al centro: Il cambio a sette rapporti è un capolavoro di meccanica.
La testa ed il cilindro montati sulla moto hanno l'alesaggio da 38,4 mm x 43 di corsa, sulla testa si vede il gommino dove passa il filo per la piombatura, la cupola della testa è a berretto di fantino.



ne elettronica era una Dansi.
La forcella Anteriore Ceriani da 30mm aveva 160 mm. di escursione, mentre i Girling posteriori da 300 mm. di interasse ne avevano 100 mm. Le ruote avevano raggi conici, di sezione più larga verso il mozzo. La ruota posteriore da 18", aveva il mozzo allargato, in pratica era stato tagliato a metà e prolungato, per aumentare la campanatura dei raggi e quindi migliorare la resistenza alle sollecitazioni. I comandi al manubrio della moto ufficiale erano tutti Magura in luogo dei Tommaselli usati sulla moto di serie. Il peso della moto completa era di Kg. 69,5 contro i Kg. 90 della moto di serie.

Elenchiamo di seguito le differenze di peso dei vari componenti:
Il peso del telaio ufficiale è di Kg. 5,130 quello di serie è di Kg 10,950;
Il peso del forcellone della moto ufficiale è di Kg. 1,350 quello di serie pesa Kg. 3,150
Il peso del cavalletto della moto ufficiale è di Kg. 0,430 quello di serie pesa Kg. 0,850. ◆

accoglieva anche gli sfiati del carburatore Dellorto VHB 24BS i quali in tal modo non rischiavano di otturarsi, compromettendo il giusto livello della benzina nella vaschetta. Tutte le filettature del motore erano a passo fine, per garantire la tenuta della bulloneria di assemblaggio, in genere molto più sollecitata in gara. L'accensio-



La numerazione sul carter sx rivela l'identificazione del motore n°5 a 7 Velocità, la freccia indica il passaggio esterno per lubrificare il primario del cambio.