

MOTO CICLISMO

d'Epoca

Guida all'acquisto:

Moto Guzzi Superalce 500

2 tempi anni 50:

MV Agusta 150 Sport E
e Sport Super Lusso

BMW R 69 S:

dalla Earles
alla telescopica

Mezzi militari:

NSU Kettenkrad,
la moto coi cingoli

Costruttori:

Storia della Greeves

Eventi:

Salone di Milano,
mostra mercato
di Novegro



Speciale Cross

Storia, tecnica e retroscena della Gilera 125

Gilera 125 Cross

Dal 1980 al 1983 la Casa di Arcore partecipa ufficialmente al Mondiale Cross 125. Lo fa senza risparmiare uomini e risorse, ma nonostante gli sforzi e una moto competitiva, non riesce a conquistare quel titolo iridato che pare essere alla sua portata. Vediamo perché anche attraverso i ricordi di piloti e tecnici

**di Gualtiero Repossì e Mario Schepis, foto Photogroup,
Gualtiero Repossì e Archivio Motociclismo**



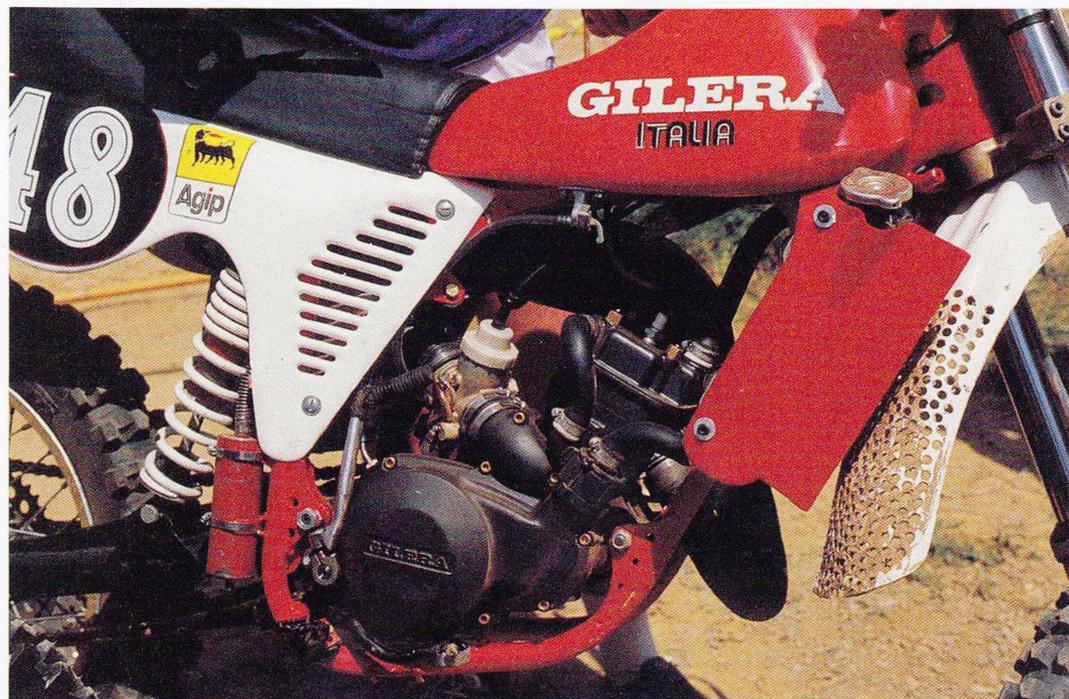


Ad un passo
dalla gloria

• A fianco, Dario Nani posa assieme alla 125 raffreddata ad aria con cui si è laureato Campione italiano nel 1979 e che è servita come base per la prima versione della moto raffreddata ad acqua del 1980. Sotto, Gaston Rahier e Franco Perfini sono - assieme a Nani - i piloti che portano al debutto iridato la nuova Gilera nel 1980. Il pilota belga ha poi proseguito il suo rapporto con la Casa di Arcore anche nel 1981, i due italiani invece hanno cambiato casacca: Perfini è passato alla Maico, mentre Nani si è accasato presso la TGM.



• Sotto, primo piano della prima versione raffreddata ad acqua. Come si può notare, rispetto al 1979, sono stati modificati gli attacchi degli ammortizzatori sul forcellone per avere più escursione della ruota usando elementi più corti e leggeri.



♦ All'inizio degli anni Ottanta diverse Case motociclistiche italiane sono impegnate nel Mondiale Cross classe 125. Aprilia, Cagiva e Gilera, ma anche le artigianali TM e TGM, non risparmiano uomini e mezzi per cercare di conquistare il titolo iridato della categoria o semplicemente un buon piazzamento, indispensabile per l'immagine sportiva del Marchio nel fuoristrada.

Chi si impegna maggiormente per conquistare il massimo risultato è la Casa di Arcore, che dal 1980 al 1983 allestisce un vero e proprio "Dream Team" per vincere il Mondiale dell'ottavo di litro, nato nel 1975 e dall'anno della sua creazione dominato dalla Suzuki. La Gilera non bada a spese e non si fa mancare nulla per raggiungere l'obiettivo: si assicura uno dei tecnici più promettenti sulla piazza, l'olandese Jan Witteveen, affiancandogli un gruppo di validissimi collaboratori. Ingaggia un campione affermato come il belga Gaston Rahier e dà fiducia a due giovani promesse di casa nostra, Michele Rinaldi e Corrado Maddii. La gestione della squadra è affidata a Nic Bianchi e all'allora sconosciuto Carlo Pernat. Le moto sono dei sofisticati prototipi, "farcite" di materiali pregiati e continuamente aggiornate con nuovi pezzi praticamente ad ogni GP.

Basta andare a controllare cosa hanno raccolto negli anni seguenti questi uomini, al termine della loro avventura in Gilera, per comprendere quanto fosse elevato il potenziale tecnico della squadra. Nonostante ciò il sogno di conquistare il titolo della 125, magari con un binomio moto-pilota tutto italiano è rimasto tale. E dopo tre stagioni al vertice, due secondi e due terzi posti nel Mon-

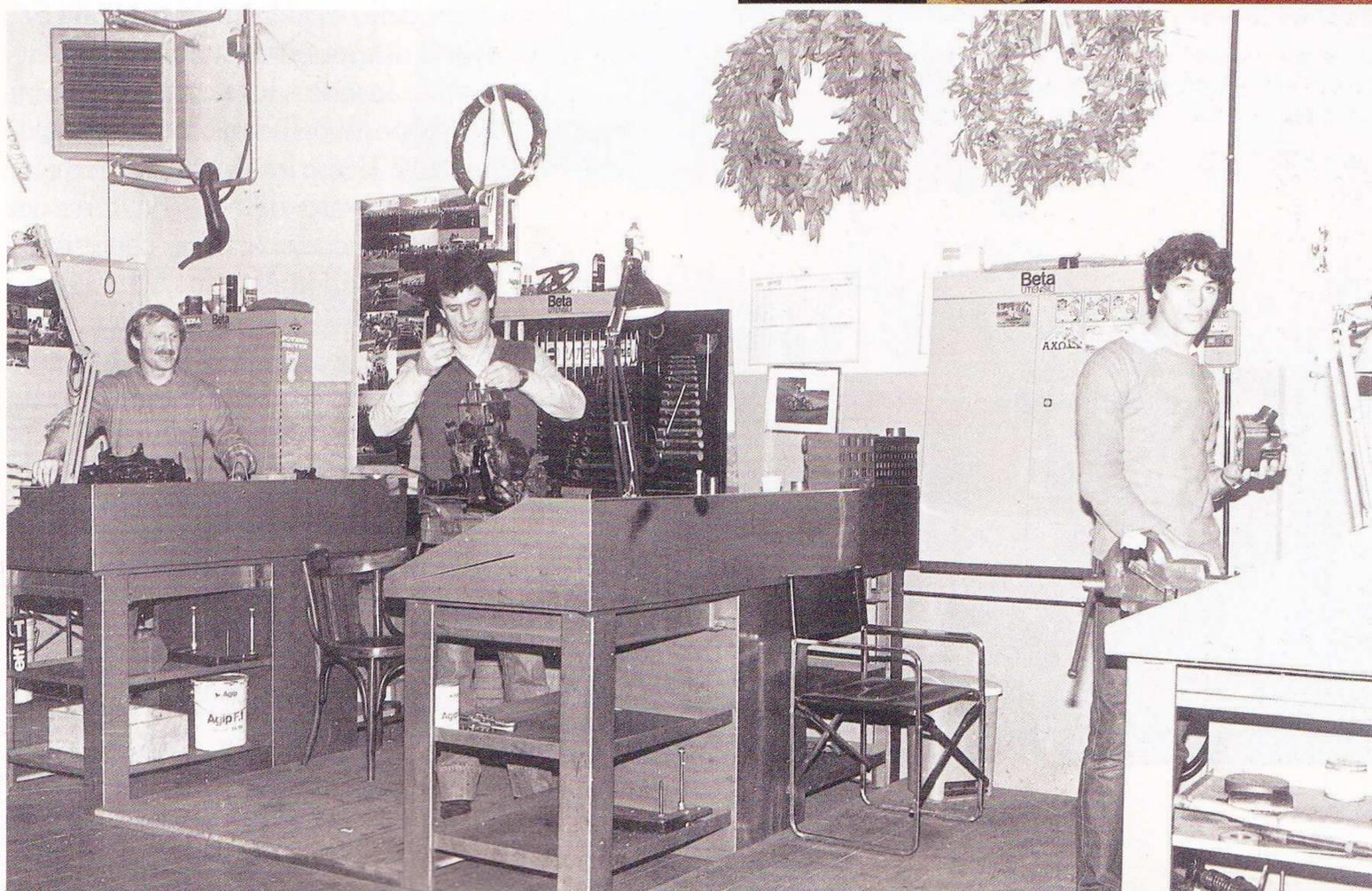


• Due vedute panoramiche del Reparto corse ad Arcore nei primi anni Ottanta che danno l'idea delle sue dimensioni e del numero di tecnici impiegati. Era diviso in due sezioni, quella riservata ai telaisti (a fianco) e quella dei motoristi (sotto). Sui banchi di lavoro le ciclistiche delle 125 e 250. Dal 1980 al 1983, ai telai e allo sviluppo della ciclistica delle moto in genere, erano addette sei persone: Giorgio Mandelli, Giuseppe Cervi, Alberto Cugini, Gian Carlo Colombo, Marcello La Cava e Sergio Caglio.

diale, la Gilera ha deciso di gettare la spugna, abbandonando la scena iridata proprio quando con un ultimo sforzo e un po' più di convinzione forse avrebbe potuto raggiungere il massimo risultato a cui tanto ambiva.

Ma cosa non ha funzionato in quegli anni ad Arcore? Chi ha gestito male l'enorme potenziale umano e tecnico a disposizione? È quello che cercheremo di scoprire nelle pagine seguenti partendo dalle origini, piuttosto lontane, dell'avventura iridata della Gilera nel Cross negli anni Ottanta.

Con la nuova gestione Piaggio nel novembre del 1969 era arrivato a dirigere lo stabilimento di Ar-



• A sinistra, ancora la zona motoristi. Nel 1980 sono quattro: Pettinari, Polvara, Brioschi e Penati. Nel biennio 1981 (anno della foto) - 1982 sono invece: Penati (al centro), Brioschi (a destra), Polvara, Sette e Galbusera (in fondo a sinistra). Come ha ricordato l'ingegner Witteveen nella sua intervista, molti di loro sono finiti in Yamaha-Italia al termine dell'avventura nel Cross. Galbusera è sulla breccia ancora oggi e nel 2009 ha lavorato a fianco di Ben Spies, vincendo il primo titolo iridato SBK per la Yamaha.



• Gaston Rahier fa il suo esordio con la Gilera al GP d'Olanda del 1980 e contribuisce a "sgrezzare" il progetto. A sinistra è impegnato a Montevarchi durante il GP d'Italia. Sotto, sfortunata trasferta americana per il GP USA a Lexington, dove Rahier termina 11° la prima manche e non partecipa alla seconda. Con lui nel paddock il meccanico Domenico Pettinari, l'ingegner Cecchelli (con il cappellino) della Piaggio e un agente della Acerbis.



• Sotto, foto di gruppo del team Gilera in occasione del GP di Jugoslavia 1980 a Trzic. Assieme a Dario Nani in sella alla 125 ci sono - partendo da destra - il telaista Giancarlo Colombo, il vicedirettore sportivo Carlo Pernat, l'ingegner Witteveen, il dottor Cecchi della Piaggio, Domenico Pettinari e l'ingegner Cecchelli della Piaggio.

core l'ingegner Enrico Vianson, genovese, che a Pontedera aveva ricoperto incarichi dirigenziali legati al settore delle esportazioni e una volta in Gilera si era subito mostrato interessato all'attività sportiva. Ovviamente le difficili condizioni economiche in cui versava l'azienda prima del passaggio di consegne avevano ridimensionato l'impegno nelle competizioni, che alla fine degli anni Sessanta si limitava alle gare di Regolarità. Questo però non aveva impedito a Luigi Piazza, direttore dell'Ufficio tecnico e in Gilera per 30 anni, di sviluppare un monocilindrico due tempi con ammissione a disco rotante. Il progetto, nato nel 1967 in gran segreto vista la rinomata ritrosia di Luigi Gilera nei confronti del motore

a due tempi, era poi proseguito alla luce del sole dopo che il commendatore si era convinto della sua supremazia sul 4 tempi.

La Gilera a disco rotante nella versione di 100 cc (ma sono state realizzate anche una 125 e una 175 cc) vince con Fausto Vergani il Campionato italiano nel 1970 e una medaglia alla Sei Giorni in Spagna lo stesso anno. Ed è l'anello di congiunzione fra l'attività sportiva della vecchia gestione di Arcore e quella targata Piaggio, che decide di far diventare il motore a disco rotante una sorta di marchio di fabbrica per le moto impegnate nelle competizioni in fuoristrada.

A disco rotante sono infatti tre delle sei moto del rientro ufficiale in grande stile nella Regolarità nel

1973. E sempre a disco rotante sono le Gilera dello squadrone iscritto alla Sei Giorni di Camerino dell'anno seguente, dove la Casa di Arcore si presenta con propositi bellicosi e l'intenzione di vincere il Trofeo Internazionale nonché quello riservato all'Industria, forte dei numerosi successi appena conquistati in campo nazionale e alla Valli Bergamasche. Nel 1974 l'impegno è massiccio e sui campi di gara la squadra viene seguita in numerose occasioni anche dall'ingegner Vianson in persona. Ma a Camerino, dove la Gilera ha iscritto ben 13 motociclette, le cose non vanno per il verso giusto. La squadra azzurra resta in testa per tre dei sei giorni, poi un inconveniente tecnico sulla moto di Oldrati fa retrocedere l'Italia al terzo posto della classifica, mentre la Gilera perde anche il Trofeo dell'Industria,



concludendo la prova in seconda posizione. La delusione per il mancato risultato è fortissima ma dopotutto superabile. E non giustifica la decisione di ritirarsi presa a sorpresa dalla Piaggio alla fine della stagione, giunta oltretutto nel momento sbagliato, vanificando l'impegno e il denaro investito fino a quel momento nella disciplina.

"Abbandoniamo la Regolarità - recita il comunicato stampa - perché riteniamo il settore senza futuro e privo di validi sbocchi commerciali". Ma a smentire le parole dei vertici Piaggio e a svelare la scarsa capacità di valutazione del mercato ci pensa il boom delle moto da fuoristrada in Italia proprio nel 1975. Successo dal quale la Casa di Arcore si auto esclude clamorosamente nel momento più favorevole.

In realtà le gare non vengono proprio abbandonate del tutto, perché alla fine del 1975 viene siglato un accordo fra la Gilera e l'ELMECA, un'azienda di Cafasse in provincia di Torino che produce pompe benzina per le stazioni di servizio, il cui titolare Piero Chiantalessa è un appassionato di fuoristrada. L'accordo fra l'ELMECA (acronimo di Elettro Meccanica Cafasse) e la Gilera prevede che il Reparto corse di Arcore fornisca i motori a disco rotante di 125 cc e i telai ultimo tipo, mentre a carico dell'azienda di Cafasse resta l'acquisto di tutto il resto della componentistica (sospensioni, freni, ruote e sovrastrutture), nonché l'assemblaggio e la commercializzazione delle motociclette.

La Gilera-ELMECA, o meglio l'ELMECA "licensed by Gilera", resta in produzione dal 1976 al 1978. Inizialmente nella sola versione da Regolarità, poi affiancata da quella

da Cross, più leggera, costosa e dotata di cambio a cinque anziché a sei marce. Se nella Regolarità la supremazia delle altre Case è quasi schiacciante, nel Cross la moto dà inizialmente degli sprazzi di competitività. Affidata al torinese Dario Nani, nel 1976 chiude al 9° posto il Mondiale della classe 125, mentre l'anno successivo inizia l'inesorabile declino: il progetto del motore ha ormai quattro anni sulle spalle, la concorrenza si è fatta molto più agguerrita ed è difficile tenerne il passo.

A questo punto la Gilera decide di fare retromarcia, tornando in forma ufficiale alle competizioni, ma solo nel Cross perché alla fine degli anni Settanta in Italia il fenomeno commerciale della Regolarità è ormai destinato ad esaurirsi. E la nuova frontiera per i giovani amanti delle ruote tassellate sono diventati i campi in terra battuta.

L'anno del rientro è il 1978 e la prima mossa della

• **Gaston Rahier** in azione con la Gilera in una gara del 1980. Nato nel febbraio del 1947, il pilota belga è stato uno dei più grandi interpreti della 125, classe dove ha vinto tre titoli iridati consecutivi con la Suzuki (dal 1975 al 1977) e 29 GP. Dopo aver lasciato il Cross, ha vinto per due volte la Parigi-Dakar con la BMW ufficiale. A lui si deve la prima vittoria della Gilera nel Mondiale 125, al GP di Jugoslavia del 1980. Rahier è morto per un male incurabile nel 2005.



Caratteristiche tecniche versione 1980

Motore: monocilindrico a 2 tempi raffreddato a liquido con quattro travasi e pistone piatto. Testa e cilindro in lega leggera con canna trattata al nikasil. Alesaggio per corsa 54x54 mm. Cilindrata 123,6 cc. Rapporto di compressione 14:1. Potenza max (alla ruota) 30 CV a 10.250 giri.
Accensione: elettronica Motoplat ad anticipo variabile.
Lubrificazione: miscela

all'1%. 700 grammi di olio per il motore e gli organi di trasmissione.

Alimentazione: carburatore Dell'Orto PHSB da 34. Capacità serbatoio carburante 6,750 litri.

Frizione: multidisco in bagno d'olio.

Trasmissione: primaria ad ingranaggi a denti dritti, finale a catena.

Cambio: a sei rapporti con

innesti frontali.

Telaio: doppia culla chiusa in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno.

Sospensioni: anteriore forcella Marzocchi con steli da 38 mm, escursione 310 mm, posteriore forcellone oscillante in acciaio sciolato con due ammortizzatori White Power regolabili, escursione ruota 300 mm.

Freni: anteriore a tamburo

laterale a doppia camma da 128 mm con mozzo di derivazione Kawasaki e piatto in magnesio. Posteriore a tamburo laterale a camma semplice da 125 mm con mozzo di derivazione Kawasaki e piatto in magnesio.

Ruote: a raggi con cerchi DID. Anteriore 1.60-21", posteriore 2.15-18".

Dimensioni (in mm) e peso: interasse 1.445. Peso 88 kg.



• Sopra, Pettinari ed Emile, il meccanico belga che Rahier aveva portato con sè in Gilera, spingono le moto di "Pétit Gaston" alle verifiche tecniche del GP degli USA 1980. A fianco ancora una foto di gruppo con le moto di Rahier e Nani. Da sinistra sulle moto i meccanici Pettinari, Brioschi, Mandelli ed Emile. Sotto, l'ingegner Enrico Vianson, Direttore generale della Gilera, uno dei principali sostenitori dell'impegno della Casa di Arcore nel Motocross.



Gilera è quella di assumere alla Direzione tecnica del Reparto corse un giovane ingegnere olandese da alcuni anni residente in Italia: Jan Witteveen. Questi ha lavorato alla Simonini di Maranello e ha collaborato con la Scuderia Adriatica nella realizzazione di una bicilindrica da GP, ma può vantare - nonostante la giovane età - una notevole esperienza nel fuoristrada, maturata alla Sachs, prima di trasferirsi nel nostro Paese. Witteveen arriva ad Arcore nel gennaio 1978 e trova nel Reparto corse la moto con cui Nani ha partecipato al Mondiale. Come abbiamo già accennato, questa 125 è ormai superata: nel 1977 ha ricevuto i carter in magnesio e un telaio ridisegnato nella parte posteriore per aumentare l'inclinazione



degli ammortizzatori, ma nella sostanza è ancora la vecchia monocilindrica raffreddata ad aria con cilindro inclinato in avanti di 15° (alesaggio per corsa di 54x53,6 mm), ammissione a disco rotante a sinistra dell'albero motore, carburatore da 32 mm e cambio a 5 marce. Sulla bilancia dichiara quasi 100 kg di peso, mentre la potenza è di circa 24 CV a 10.300 giri.

Witteveen nei suoi primi mesi in Gilera si muove in due direzioni: da una parte pensa ad una nuova moto, dall'altra cerca di migliorare il materiale che ha a disposizione. Al tavolo da lavoro inizia a progettare un moderno monocilindrico raffreddato a liquido che mantiene l'ammissione a disco rotante del precedente.

Il tecnico olandese resta fedele a questa soluzione reputandola tutto sommato valida e competitiva nel Cross, nonostante la risposta un po' brusca del motore all'apertura del gas, ma anche perché vuole mantenere un filo conduttore con il recente

passato fuoristradistico della Casa di Arcore. In attesa del nuovo motore si continua a correre con la vecchia moto riveduta e corretta e la cura di Witteveen porta buoni frutti: nel 1978 Nani chiude il Campionato italiano in quinta posizione, mentre l'anno successivo (con la squadra già ampliata e con Nani affiancato da Franco Perfini),

si aggiudica il titolo tricolore della 125. Per la Gilera questo primo titolo conquistato nel Motocross in 125 è un segnale di buon auspicio per la nuova avventura nelle ruote artigliate voluta dall'ingegner Vianson in persona, accanito sostenitore dell'utilità promozionale svolta dal-

segue a pag. 96

Pettinari: "Motore ottimo, ma il resto era da rivedere"

I fedeli lettori della nostra rivista conoscono Domenico Pettinari per i suoi apprezzati restauri e per il suo passato di meccanico da corsa presso Bepi Koelliker, la Yamoto e la Honda Italia negli anni Settanta e Ottanta. In pochi sanno però che nel suo lungo curriculum sportivo c'è una "macchia di fango" datata 1980, quando Pettinari ha fatto parte del Reparto corse Gilera impegnato nello sviluppo della 125 raffreddata ad acqua, alla sua prima stagione agonistica. Ecco il suo ricordo di quell'esperienza.

"Sono arrivato in Gilera nel gennaio del 1980 dopo essere stato contattato da Jan Witteveen che era ad Arcore da un paio di stagioni. La decisione di cimentarmi per la prima volta con le ruote tassellate è scaturita dalla voglia di rifarmi dopo un 1979 piuttosto avaro di soddisfazioni nella Velocità. Chiusa l'esperienza con la Yamoto, avevo seguito Bonera che aveva continuato a gareggiare nel Mondiale 750 da privato con la sua Yamaha TZ. Ma Gianfranco era caduto a fine stagione ad Imola nel corso del Trofeo delle Nazioni - fratturandosi gravemente - e non sapevo se avrebbe continuato a correre.

Nel Reparto corse Gilera ho trovato già pronte le fusioni del primo motore con raffreddamento ad acqua progettato da Witteveen, quindi posso affermare di aver seguito da vicino i primi passi

e lo sviluppo di questo monocilindrico, anche se in Gilera sono rimasto per appena una stagione. Il lavoro non mancava: c'erano da seguire le moto che partecipavano al Mondiale con Rahier, Perfini e Nani; quelle che correvano nell'Italiano sempre con Perfini e Nani più le moto usate dallo spagnolo Muñoz nel Campionato iberico. In un anno ho seguito 20 GP (12 validi per il Mondiale, 4 per l'Italiano e 4 del Campionato spagnolo). E meno male che per partecipare al campionato belga Rahier si arrangiava per conto suo, appoggiandosi al meccanico che si era portato in squadra per il Mondiale...

Quello che più stancava era l'incessante lavoro di revisione e sviluppo dei mezzi fra un GP e l'altro. In pratica non si stava mai fermi e penso che nel 1980 la Gilera 125 non abbia mai corso due GP di seguito nella stessa configurazione. Questa eccessiva sperimentazione - possibile grazie al consistente budget stanziato dal gruppo Piaggio - era un'arma a doppio taglio che creava problemi e faceva lamentare i piloti.

Faccio un esempio: io mi occupavo dei motori e alla vigilia del GP d'Austria ho ricevuto all'ultimo momento l'ordine di montare su tutte le moto dei nuovi cambi, con organi più robusti e leggeri. Ma quando è stato il momento di iniziare le prove, su nessuna moto entravano le marce: nei nuovi cambi il tamburo del desmo era sbagliato e il suo punto morto non era centrato con la folle. Quindi le marce non entravano. Per fortuna, contravvenendo alla regola di lasciare a casa il vecchio materiale, avevo messo sul camion tre vecchi cambi che ho provveduto a rimontare in fretta e furia durante la notte, permettendo ai nostri tre piloti di disputare le due manches.

A volte poi, nonostante ci fossero le risorse economiche per lavorare bene sui componenti, si sceglievano 'vie' più facili, economiche e sicure. I mozzi utilizzati nel 1980 da Rahier, ad esempio, li procurava il meccanico di Gaston che ce li portava dal Belgio: erano quelli della



Kawasaki KX da Cross...

Senza ombra di dubbio la parte meglio riuscita della moto era il suo monocilindrico a disco rotante che aveva oltre 30 CV e un buon margine di sviluppo per incrementare ancora di più la potenza. Era anche piuttosto robusto, a differenza ad esempio del telaio e della ciclistica in generale che in più di un'occasione ci ha dato dei problemi. Nel 1980 utilizzavamo ammortizzatori White Power, ma i piloti - specie Rahier - si lamentavano in continuazione e nel corso della stagione abbiamo tentato con scarso successo anche degli esperimenti con i Marzocchi. Il telaio invece si è rotto in diverse occasioni ed è stato modificato più volte da Giorgio Mandelli, il responsabile della costruzione dei telai. Già alla fine del 1980 ho visto nel Reparto corse una moto con sospensione posteriore monoammortizzatore, montato piuttosto in piedi, utilizzata per dei test da Michele Magarotto.

A mio avviso, se nel 1980 la ciclistica fosse stata all'altezza delle prestazioni del motore, Rahier e Nani potevano fare qualcosa di buono nel Mondiale, invece hanno concluso la stagione rispettivamente al 10° e all' 11° posto. Quello che è venuto a mancare alla squadra è stata una buona dose di umiltà e una figura interna capace di coordinare il lavoro di tutti e valorizzare le capacità di ogni singolo individuo. Invece sembravamo un'orchestra fatta esclusivamente da solisti, alcuni anche un po' troppo pieni di sé e refrattari alle innovazioni. Per il mio carattere e per come ero abituato a lavorare, direi che l'aria che si respirava nel Reparto corse Gilera non era quella che ti spronava a dare qualcosa in più. Così, dopo aver assistito ai primi test di Michele Rinaldi con la moto per il 1981, alla fine del 1980 ho preferito andare via. Eppure non erano mancate le soddisfazioni, come il titolo italiano di Perfini e quello spagnolo con Muñoz o il terzo posto di Perfini nella prima gara dell'Italiano all'esordio assoluto del motore raffreddato ad acqua".

Witteveen: "Grandi potenzialità, scarsa programmazione"

Olandese "naturalizzato" italiano, classe 1947, l'ingegnere Jan Witteveen non ha certo bisogno di presentazioni. Nella sua quasi quarantennale esperienza nel mondo delle competizioni ha lavorato per Sachs, Simonini, Gilera, Cagiva e Aprilia. E le moto da lui progettate hanno conquistato la bellezza di 32 titoli iridati nella Regolarità, nel Cross e nella Velocità. Ecco il suo ricordo della 125 a disco rotante.

Come è iniziata la sua avventura in Gilera?

"Sono arrivato in Gilera il primo gennaio del 1978 dopo aver lavorato per un certo periodo alla Simonini. Ad Arcore ho cominciato a gestire il Reparto corse occupandomi dello sviluppo delle moto già esistenti. La Gilera si era ritirata da qualche anno dalle competizioni, ma le sue moto continuavano a gareggiare nel Motocross e nella Regolarità sotto le insegne ELMECA. Trovai la moto che Dario Nani aveva usato nel 1977 e cominciai a lavorare su quella per renderla competitiva.

I risultati furono subito soddisfacenti: dopo aver migliorato le prestazioni di quel motore raffreddato ad aria vincemmo, ancora con Nani, il Campionato italiano Cross 1979 della classe 125. Nel frattempo avevo già cominciato a progettare il nuovo motore raffreddato ad acqua, sempre di 125 cc, che fu presto seguito dalla versione di 250 cc realizzata sfruttando il medesimo basamento ma con una termica differente. Il nuovo 125 era un classico monocilindrico con alimentazione a disco rotante che aveva alesaggio per corsa di 53,6x54,3 mm. Il cilindro fu progressivamente modificato, aumentando il numero dei travasi dagli iniziali tre a cinque e infine a sei. Ed è in questa configurazione che sono stati ottenuti i risultati migliori. Anche nel 1980 vincemmo il titolo italiano, questa volta con Franco Perfini, mentre nel Mondiale accusammo un po' troppe battute a vuoto".

Quali altre caratteristiche tecniche distinguevano la prima moto raffreddata ad acqua e le sue successive evoluzioni utilizzate da Rinaldi e Maddii?

"Riguardo al telaio ricordo che durante il progetto lavorai molto per limitare il più possibile il suo peso, ma a quei tempi questa era una strada seguita da tutte le aziende impegnate nelle corse. Il materiale utilizzato era il classico acciaio al cromo-molibdeno, che noi migliora-

vamo sensibilmente grazie a specifici trattamenti. Utilizzavamo degli appositi forni per ottenere un acciaio bonificato e il prodotto finale era nettamente superiore, sia per robustezza sia per elasticità, a quello della concorrenza. Lo stesso trattamento veniva riservato al forcellone, prima di passare a quello in lega leggera e a diverse parti del motore per il quale venivano comunque utilizzati altri materiali come l'alluminio per il pistone e i carter e il Nickasil per il trattamento del cilindro.

I coperchi copri carter erano invece in magnesio. Poi lavorammo molto sulla sospensione posteriore. Venne dapprima modificata più volte la posizione e l'inclinazione dei due ammortizzatori, ma i risultati non erano soddisfacenti. In seguito passammo al mono con il sistema Power-Drive che inizialmente diede alcuni problemi sia funzionali sia di posizionamento. Fummo obbligati a modificare la conformazione dell'air-box e questo ci impedì di migliorare ulteriormente le prestazioni del motore lavorando su questo componente. Inoltre l'ammortizzatore, dopo un uso prolungato, si surriscaldava e perdeva progressivamente efficacia. Inizialmente abbiamo provato ad ancorare i leveraggi del mono alla parte posteriore del basamento motore, ma era una soluzione poco affidabile. Così abbiamo realizzato sul telaio un classico traversino di attacco che è rimasto invariato su tutte le versioni della 125. Direi comunque che, tutto sommato, alla fine del nostro lavoro il monoammortizzatore funzionava piuttosto bene".

Perché siete rimasti fedeli al motore con alimentazione a disco rotante?

"Quando sono arrivato in Gilera ho trovato questa soluzione tecnica applicata ai due tempi da competizione e ho continuato a svilupparla perché l'ho ritenuta estremamente valida, rimanendo così fedele a quella che già da alcuni anni era la filosofia aziendale. Come tutte le soluzioni tecniche anche il disco rotante porta sia vantaggi che svantaggi: si tratta quindi di ridurre al minimo gli svantaggi per ottenere in questo modo il massimo in fatto di prestazioni e robustezza. In ogni caso si tratta di un'ottima soluzione per il fuoristrada, anche se logicamente non è l'unica. Il motore da 125 cc aveva all'epoca una notevole potenza - parliamo di 31 o 32 CV a 11.500 giri - e sono convinto che proseguendo nelle competizioni la Gilera avrebbe potu-

La bicilindrica. Stroncata sul nascere

Parallelamente al progetto della monocilindrica 125 raffreddata ad acqua prende vita nel Reparto corse anche quello di una bicilindrica della medesima cilindrata, che al momento della sua comparsa nel 1980 desta moltissimo interesse fra gli addetti ai lavori. Per una Casa che si affaccia sulla scena iridata con grandi ambizioni come la Gilera all'inizio degli anni Ottanta, presentare quasi contemporaneamente due moto (seppur con la ciclistica in comune) è una prova di forza, nonché un segnale agli avversari circa l'ampia disponibilità di risorse umane, tecniche ed economiche del Reparto corse di Arcore. Resta da vedere se lo sviluppo della bicilindrica sia stato controproducente, rallentando lo sviluppo della moto impegnata nel Mondiale.

Al momento della sua presentazione la bicilindrica viene subito incoronata come la novità tecnica più importante del Mondiale 1980. Per il suo motore con i cilindri sovrapposti in linea longitudinale, fortemente inclinati in avanti, l'ingegner Witteveen riprende lo schema del bicilindrico dell'Adriatica 250 GP da lui realizzata prima di approdare in Gilera. Il motore raffreddato ad acqua ha misure di alesaggio per corsa quadre (43x43 mm, cilindrata 124,88 cc), gli alberi motore sono allineati

sul medesimo asse, l'ammissione avviene tramite due dischi rotanti in acciaio, alimentati da una coppia di carburatori Dell'Orto da 28 mm, montati invertiti. Il cambio è in blocco a sei rapporti e la frizione multidisco in

bagno d'olio. La scatola filtro, di dimensioni maggiori rispetto a quella montata sulla monocilindrica, è in lega leggera ma viene poi sostituita da una nuova versione che costituisce il prolungamento del serbatoio del car-



• Portata in gara da Perfini, la bicilindrica ha corso nel 1980. Era sicuramente la 125 più potente del Mondiale.

to tranquillamente mantenere un motore con quelle caratteristiche, rimanendo ancora competitiva per molto tempo. Poi sono dell'avviso che ogni Casa debba avere una sua filosofia costruttiva e mantenerla, un po' come fanno ancora oggi Ducati ed Aprilia. La nostra moto era superiore alle giapponesi in termini di prestazioni, ma bisogna riconoscere che loro erano più avanti di noi riguardo alla ciclistica. La Suzuki vinceva perché aveva piloti più esperti ed una moto che era frutto di una maggiore programmazione, preparata e testata in Giappone già un anno prima del Campionato. Noi al contrario intervenivamo a più riprese durante l'anno. Nel corso della stagione aggiustavamo ciò che non andava bene e cercavamo di migliorare le prestazioni introducendo nuove soluzioni. La Gilera avrebbe dovuto invece programmare di più, era un'azienda che aveva le potenzialità per sostenere uno sviluppo continuo in tutto l'arco dell'anno".

Come veniva gestito in quel periodo il settore competizioni?

"Il lavoro si divideva tra Reparto Corse Progetto Gara, Reparto Ricerca e Sviluppo ed il Team. Riguardo a quella che era invece la produzione dei modelli destinati ai clienti, noi ci limitavamo a fornire esclusivamente informazioni tecniche in base a quelle che erano le nostre esperienze di gara. In relazione alle nostre indicazioni vennero realizzati - per volere della dirigenza Gilera - i modelli C1 e C2 che furono messi in vendita per i piloti privati. Non ricordo purtroppo i nomi di tutti coloro che erano i miei collaboratori. Mi vengono in mente Penati, Galbusera, Castrovano e Brioschi. Molti di loro sono poi passati a lavorare in Yamaha Belgarda. Il team era composto normalmente, oltre che dai due piloti, da due meccanici, un tecnico motorista ed un tecnico sospensioni che il più delle volte era della White Power visto che era questa la nostra principale azienda fornitrice. Ogni pilota disponeva per la gara di due moto più un muletto che veniva allestito in base a varie esigenze. In ogni caso di moto ufficiali ne venivano preparate al massimo sei o sette in un anno. Io avevo il compito di gestire tutta la parte tecnica ed avevo anche frequenti contatti con i vertici della Casa, nelle persone dell'ing. Vianson e dell'ing. Sguazzini".

Ha qualche ricordo particolare dei piloti dell'epoca?

"Abbiamo avuto sempre bravi piloti. Dopo Nani, Perfini e Rahier ci

sono stati Rinaldi, Maddii, Velkeneers e Alborghetti, che fungeva principalmente da collaudatore. Diciamo che ognuno di questi ha portato il suo contributo nello sviluppo della moto anche se alla fine quello che poi fa la differenza è il risultato che si ottiene in gara. Maddii e Rinaldi erano entrambi piloti molto forti, bravi a comunicare ciò di cui avevano bisogno per migliorare le proprie prestazioni, ma ognuno di loro aveva diverse caratteristiche di guida e, conseguentemente, differenti esigenze tecniche. Rinaldi aveva uno stile più irruento che stressava maggiormente la meccanica, Maddii al contrario aveva una guida più dolce e la sua moto era meno soggetta a rotture. Ognuno personalizzava la moto a suo piacimento, nel Cross è questa la cosa più importante, mezzo CV in più o in meno ha poca importanza: ciò che davvero conta è che il pilota si senta a suo agio sulla moto. Di sicuro non è semplice gestire in uno stesso team due piloti della stessa nazionalità. Rinaldi e Maddii erano all'epoca i due migliori piloti italiani ed entrambi vantavano un gran numero di tifosi. Questa rivalità, anche se esterna al team, ogni tanto generava qualche tensione. All'interno della squadra in ogni caso non avevamo particolari problemi. Si lavorava abbastanza tranquillamente specie nel primo periodo, quando ancora non avevamo raggiunto grandi risultati internazionali. In seguito, quando i piloti guadagnarono le prime posizioni mondiali, il marketing, come la dirigenza, cominciarono un po' a pressare per avere risultati sempre migliori".

Come e perché si è concluso il suo rapporto con la Gilera?

"Reputo la mia esperienza in Gilera molto positiva: c'era un grande entusiasmo all'epoca e inizialmente anche poche aspettative per i risultati. Come ho già detto, questo consentiva di lavorare in tutta tranquillità. Poi tutto è diventato più difficile, ma questo succede in qualsiasi azienda che investe nelle corse. Lavorare per la Gilera è stata un'esperienza molto utile in seguito, quando sono passato ad altre grandi aziende. Ho deciso di cambiare perché ad un certo punto le idee dei vertici del Gruppo Piaggio erano troppo differenti dalle mie. Diciamo che avevamo una diversa visione circa lo sviluppo dell'attività sportiva. Così sono passato in Cagiva, dove ho potuto continuare a lavorare con il mio metodo e seguendo quelle che erano le mie teorie".

burante. Al momento del debutto con Perfini, che la usa in alcuni GP del 1980, la moto ha una potenza di 36 CV a 12.000 giri, decisamente superiore a quella di tutte le altre 125 del Mondiale, ma con un'erogazione ancora tutta da migliorare. Il peso invece è di 94 kg, mentre il punto debole della moto risulta la ciclistica. Già il monocilindrico metteva in crisi il doppia culla continua in tubi d'acciaio, il bicilindrico lo disfa letteralmente. Crepe e rotture sono all'ordine del giorno, mentre si evidenzia anche una notevole difficoltà nel trasmettere al suolo tutta la potenza di cui è capace il motore. Il momento di gloria della bicilindrica è durante una manche del GP di Jugoslavia, quando Perfini al via stacca tutti e si lancia verso la vittoria. Poi però il telaio cede e il pilota italiano è costretto al ritiro. L'avventura della bicilindrica termina nel 1981, quando una modifica al regolamento della 125 vieta la partecipazione al Mondiale delle moto frazionate. Dietro questa decisione della FIM è facile immaginare una certa "pressione" esercitata dalle altre Case. Tuttavia, per essere competitiva, la bicilindrica avrebbe necessitato di ulteriori sviluppi, specie alla ciclistica. Resta un esperimento interessante, ma impossibile da valutare.



• Jan Witteveen e la bicilindrica nel 1980. Il tecnico olandese è arrivato in Gilera nel 1978 e ha lasciato Arcore nel 1983.



• Rahier si volta per controllare la posizione di Everts (Suzuki) in un GP del 1981. In alto a destra, la sua moto con sospensione monoammortizzatore che debutta in quella stagione. Sotto, Rinaldi con la Gilera nel 1981. A destra, la sua moto a Lovolo in occasione del GP d'Italia: per la prima volta compare il freno a disco anteriore Brembo.

segue da pag. 93

le competizioni, soprattutto sui mercati esteri. Vianson è però impaziente di vedere all'opera nel Mondiale la nuova moto di Witteveen, dopo che Nani e Perfini hanno chiuso la rassegna iridata del 1979 al 20° e 24° posto, evidenziando per l'ennesima volta i limiti della vecchia monocilindrica raffreddata ad aria.

Nel 1980 si cambia musica. Ad inizio stagione la Gilera annuncia l'ingaggio del belga Gaston Rahier, 35 anni, tre volte Campione del mondo della 125 con la Suzuki e reduce da una sfortunata stagione in sella alla Yamaha. Rahier va ad

affiancare Nani e Perfini per affrontare il Mondiale con la moto raffreddata ad acqua disegnata da Witteveen. La nuova monocilindrica ha misure di alesaggio per corsa di 54x54 mm (cilindrata 123 cc), testa e cilindro in lega leggera di forma quadrata, quattro travasi e ammissione a disco rotante sul lato destro dell'albero motore. La ciclistica è ancora simile a quella della moto raffreddata ad aria, ovvero telaio doppia culla chiusa in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno, forcella Marzocchi da 38 mm e ammortizzatori White Power. Nel Mondiale il pilota di riferimento è ovviamente il belga, mentre nel Campionato italiano Nani e Perfini partono con l'obiettivo di vincere. Alla gara d'esordio a Pinerolo, nella prima prova del Campionato italiano, la nuova Gilera sfiora il colpaccio: Perfini chiude al terzo posto la prima manche, poi guida a lungo la seconda frazione ma viene rallentato da una foratura che lo relega in sesta posizione. Nonostante l'inconveniente la moto mostra un eccellente potenziale e la squadra parte per il



• A fianco, la moto di Rinaldi esposta al Salone di Milano nel novembre del 1981. Come si può notare, all'anteriore c'è un normale freno a tamburo, mentre gli ammortizzatori Fox sono montati rovesciati. Sotto, una foto che ben testimonia le difficoltà nel reperire informazioni corrette sull'evoluzione tecnica della 125. Venne pubblicata da *Motociclismo* nel marzo 1982 in un articolo tecnico sulle Gilera ufficiali, ma in realtà ritrae una delle prime C1 "clienti" realizzate nel 1981, verniciata con i colori della moto di Rinaldi.



della 125 affidata a Nani, Perfini e Rahier, ma è spinta da un inedito bicilindrico, anch'esso con ammissione a disco rotante, nel quale i cilindri inclinati in avanti sono sovrapposti e i cui alberi motore sono perfettamente allineati sullo stesso asse. Forse in Gilera mettono troppa carne al fuoco, tenendo presente che sono impegnati contemporaneamente anche in 250, disperdendo le risorse del Reparto corse e i risultati a livello iridato sono inferiori alle aspettative.

• Rinaldi in azione durante il Mondiale 1982. Partito fra i favoriti, il pilota parmense accusa diverse battute a vuoto per guasti tecnici. Forature (sul banco degli imputati finirono le coperture Pirelli accusate di essere troppo leggere e fragili) e rotture ai freni (compreso il distacco di una coppia di ferodi), condizionarono la sua stagione.

Rahier vince un GP (in Jugoslavia), si aggiudica
segue a pag. 100

Mondiale convinta di ben figurare. Ma come tutti i nuovi progetti, anche quello della Gilera denuncia alcuni problemi di gioventù che la rallentano nel corso del Campionato. Inoltre, già nel 1980, la gestione tecnico-sportiva della squadra e dell'intera attività agonistica mostrano alcune incongruenze: si inizia il Campionato con la moto dotata di sospensione posteriore tradizionale, ma si prosegue parallelamente lo studio e i collaudi, affidati a Michele Magarotto, di un nuovo telaio con sospensione posteriore monoammortizzatore in ossequio ai nuovi dettami tecnici delle corse. E quando questo verrà finalmente introdotto sulle moto che partecipano al Mondiale non sarà una scelta definitiva, perché si consentirà ai piloti (come Rinaldi ad esempio) di scegliere quale delle due versioni utilizzare. Inoltre le moto sono continuamente aggiornate con nuovi pezzi - in alcune occasioni addirittura sui campi di gara - senza avere effettuato a casa i necessari collaudi, perlomeno per verificarne l'efficacia e l'affidabilità. Infine, nonostante la 125 raffreddata ad acqua sia bisognosa di numerosi affinamenti, Witteveen porta avanti parallelamente il progetto di una seconda moto che mantiene l'identica ciclistica



Rinaldi: "Moto e team al top, ma troppo materiale da testare"

Nato a Parma il 9 marzo 1959, Michele Rinaldi è stato il primo italiano a fregiarsi del titolo di Campione del mondo della classe 125 (nel 1984 con la Suzuki) nonché il primo Team manager italiano a portare al titolo un pilota di casa nostra (Alex Puzar nel 1990). Ha esordito nel mondiale 125 nel 1978 con la TGM e in sella alla Gilera 125 ha corso nel biennio 1981-1982, concludendo in entrambe le occasioni il campionato in terza posizione.

Quando è iniziata la tua avventura in Gilera?

"Alla fine del 1980, in occasione dei primi test per definire la moto dell'anno seguente. Sono stati loro a cercarmi e ad essere sincero furono piuttosto insistenti nel farlo. La cosa che più mi ha attirato, spingendomi a firmare, era il fatto che in Gilera lavorava un grande tecnico come Jan Witteveen. La sua presenza era una garanzia: sicuramente avrei avuto a disposizione una moto competitiva. Quello con la Gilera è stato il mio primo vero contratto da pilota, ma per me era un dettaglio che all'epoca passava in secondo piano. Ciò che davvero mi convinse fu il fatto di poter gareggiare per una Casa importante, che mostrava di avere programmi davvero ambiziosi, supportati da un budget non indifferente. Il mio unico obiettivo allora era quello di vincere il Mondiale, ed ero convinto che la Gilera potesse offrirmi questa opportunità".

Come giudichi, a distanza di trent'anni, la Gilera 125?

"Posso esprimere un giudizio da pilota e non da collaudatore, anche se logicamente prendevo parte ai test per sviluppare nuovi particolari della moto. La 125 raffreddata ad acqua è nata e ha mosso i primi passi con Nani, Perfini e Rahier nel 1980. Quando sono arrivato in Gilera le mie prime prove riguardarono la personalizzazione dell'assetto della moto, con la sistemazione e la successiva sostituzione di serbatoio, sella e comandi. Ma sostanzialmente la moto che ho guidato nel 1981 era praticamente identica a quella che aveva corso l'anno prima. Dopo aver ottenuto le prime vittorie, la vera evoluzione è stata l'adozione del monoammortizzatore Power-Drive, un sistema che dopo un periodo di sperimentazione adottammo stabilmente. Il motore con ammissione a disco rotante sviluppava una buona potenza, sicuramente maggiore di quella di altre moto concorrenti, ma aveva qualche vuoto ai medi regimi. Nelle gare del Campionato mondiale ci consentiva comunque di essere veloci e competitivi un po' su tutte le piste. Ciò che veniva a mancare era l'affidabilità di quel motore. In diverse occasioni, per esempio, ho perso una vittoria o la possibilità di un buon piazzamento a causa di problemi al cambio.

E questo mi infastidiva parecchio. Personalmente mi lamentavo anche per le frequenti rotture di raggi e cerchi, anche se a questi inconvenienti contribuiva probabilmente il mio stile di guida che definirei un po' 'violento'. La moto comunque fu oggetto di una grande evoluzione tra il 1981 e il 1982, sia nel motore che nella ciclistica".

C'era differenza tra le moto ufficiali e le C1/C2 dei privati?

"Non ho un preciso ricordo in merito. Sicuramente il motore delle moto 'di serie' non aveva la potenza di quello delle ufficiali. Ma sono convinto che, essendo realizzate sulla base delle nostre, fossero comunque delle moto competitive".

Com'era l'atmosfera nel team in quegli anni?

"I rapporti all'interno della squadra sono sempre stati buoni, direi che con me lavoravano delle persone fantastiche. Anche se bisogna riconoscere che a volte non bastano persone e soldi per raggiungere il massimo risultato. Io e Corrado avevamo stili di guida molto differenti e le nostre esigenze nel mettere a punto le moto durante i test non coincidevano. Lui era molto meticoloso nella messa a punto del mezzo, io invece non ho mai cercato la perfezione in una moto, ma ho sempre guidato seguendo il mio istinto. Ero in squadra con lui nel 1982 in quello che fu il mio ultimo anno in Gilera e proprio nella stagione in cui ho maggiormente sofferto di problemi meccanici sulla mia moto. Witteveen era sempre al tavolo da disegno e noi provavamo una infinità di nuove soluzioni che lui proponeva a getto continuo. A Maggiore e in un campo ad Arcore testavamo nuovi cilindri, nuovi dischi rotanti per l'ammissione, forcelloni, frizioni, marmitte e parti meccaniche di ogni genere che ognuno di noi sceglieva in funzione del suo stile di guida. A volte però queste modifiche non davano i risultati sperati, perché provavamo nuove soluzioni anche in gara utilizzando spesso dei componenti costruiti in un numero limitatissimo di pezzi. Se si rompevano non c'era modo di sostituirli e questo modo di lavorare e di affrontare un Campionato mondiale per me era inspiegabile, soprattutto se pensiamo che eravamo il team ufficiale di una grande azienda come la Gilera e che avevamo alle spalle il Gruppo Piaggio. L'esperienza maturata con questi collaudi in Gilera mi è poi servita molto in seguito, quando sono passato alla Suzuki".

Un bilancio dell'esperienza in Gilera?

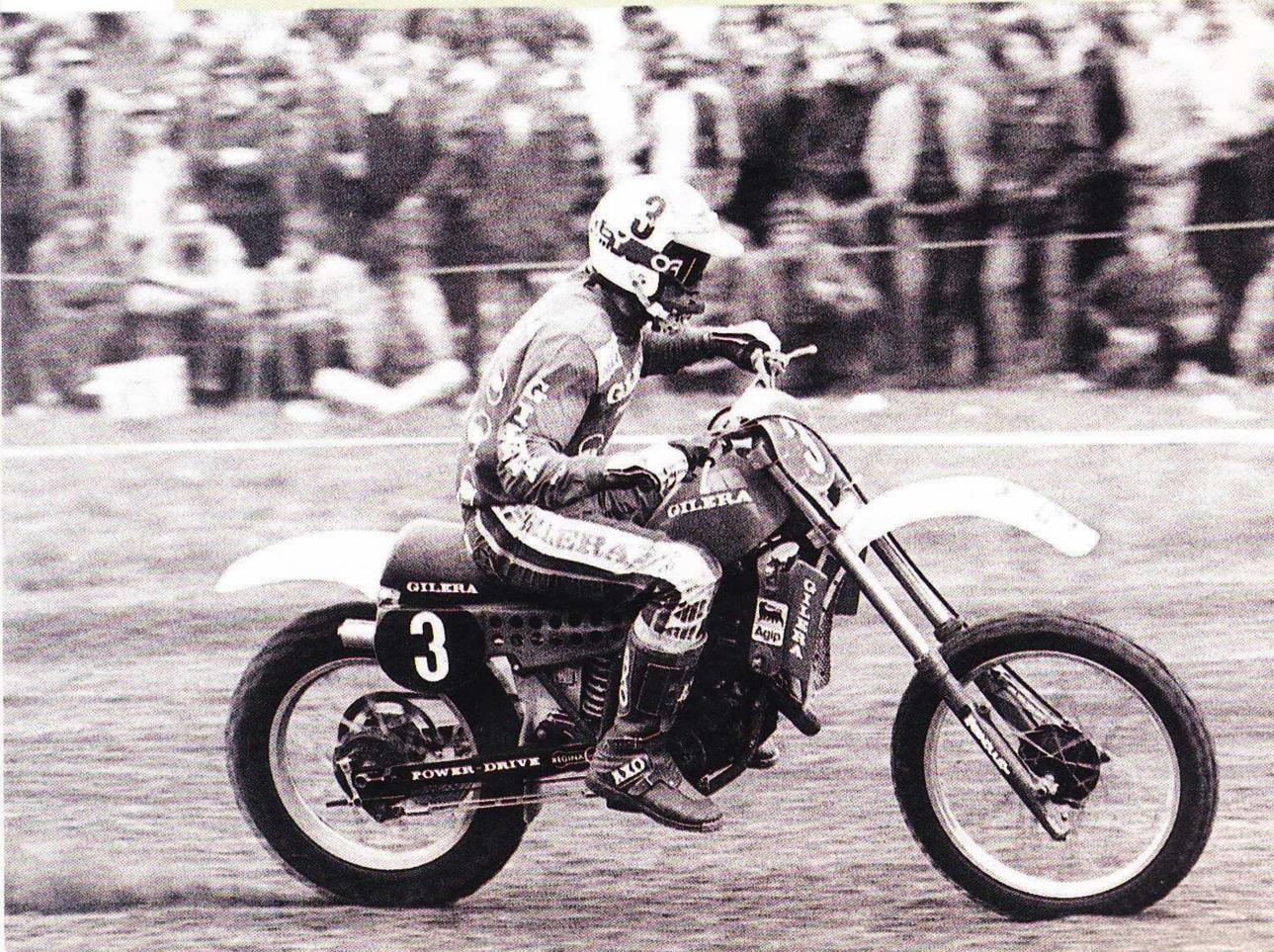
"Sicuramente il fatto di essere stato un pilota ufficiale di una Casa come la Gilera mi è servito per fare esperienza. Per la prima volta in carriera ho corso con la pressione e la responsabilità di ottenere un risultato importante. E questo è stato importante per affrontare le stagioni seguenti, quando ho conquistato il mio titolo mondiale. Fra le cose negative metterei i risultati ottenuti, soprattutto per quelle che erano le mie aspettative. Due terzi posti nel Mondiale 125 non sono affatto da buttare, ma erano troppo poco per me che volevo vincere il titolo iridato. Credo che il vero problema in Gilera in quegli anni fosse la mancanza di un reale obiettivo da raggiungere. Non c'era determinazione e non era ben chiaro se tutta quell'organizzazione e quella struttura che era stata messa in piedi dovevano avere un puro scopo promozionale o servivano per puntare a vincere un titolo mondiale".

Quando hai deciso di chiudere con la Gilera?

"La decisione di lasciare la squadra è maturata durante il Campionato del 1982, come conseguenza di una serie di episodi negativi e divenne poi definitiva dopo il Gran Premio di Germania dove fui rallentato da problemi alla ruota anteriore. Come in altre occasioni il team - ripeto, formato da persone fantastiche - risultò sprovvisto dei ricambi necessari per risolvere il problema.

A quel punto capii che non avevo altre alternative: se volevo vincere il Mondiale dovevo lasciare la Gilera e passare alla Suzuki o alla Honda che mi avevano già precedentemente contattato. Quel giorno in Germania decisi che nel 1983 la mia strada e quella della Gilera si sarebbero divise per sempre".

• Michele Rinaldi corre la sua ultima stagione in Gilera nel 1982. Poi, deluso, passa alla Suzuki. Le sue perplessità circa la gestione sportiva del team espresse oggi nell'intervista, furono sollevate all'epoca anche dall'ex crossista Cavallero: "Personalmente ho un dubbio: che la Gilera punti soprattutto all'immagine e al risvolto pubblicitario, non ai risultati".



Maddii: "Volevo battermi ad armi pari con Rinaldi"

Toscano di Levane di Montevarchi, classe 1957, Corrado Maddii ha iniziato a correre nel 1973 con una Ancillotti. Campione italiano Juniores 1976 su Aspes, ha debuttato nel Mondiale l'anno seguente con una Beta. Per la Gilera ha corso due stagioni, nel 1982 e nel 1983, vincendo quattro titoli italiani (due in 125 e due in 250), mentre ha chiuso il Campionato mondiale in seconda posizione e quinta posizione.

Quando sei stato ingaggiato dalla Gilera?

"Sono arrivato nel 1982, al termine di una stagione con l'Aprilia che mi aveva visto conquistare il titolo italiano della 250. Sono stato io a voler passare alla Casa di Arcore e a cercare l'ingaggio. Proprio per questa ragione raggiunsi un accordo un po' particolare, svantaggioso rispetto al precedente trattamento economico di cui beneficiavo in Aprilia. Il contratto che firmai con Nic Bianchi - all'epoca il Team manager della Gilera - prevedeva esclusivamente dei compensi basati sui risultati ottenuti in gara. Una vera scommessa per me, che però mi ha premiato a fine stagione, visto cosa sono riuscito a fare. Ho voluto correre con la Gilera perché desideravo confrontarmi ad armi pari con Michele Rinaldi che all'epoca era il mio maggiore antagonista, soprattutto a livello italiano. Solo misurandomi con lui in sella ad una moto identica alla sua avrei potuto dimostrare il mio valore. È stato questo lo stimolo principale, anche se devo riconoscere che in gara vedevo chiaramente quanto la Gilera fosse superiore alla mia Aprilia e che quindi mi sarebbe piaciuto guidarla".

Che giudizio hai della moto?

"Complessivamente era un buon mezzo. Aveva un motore molto potente, ma dall'erogazione un po' particolare dal momento che adottava il disco rotante. In ogni caso mi adattai in fretta alle sue caratteristiche. Facemmo un grosso lavoro in preparazione del 1982 modificando la moto dell'anno precedente. Feci subito presente a Witteveen che con il telaio a due ammortizzatori posteriori non mi trovavo bene e chiesi delle modifiche. I problemi vennero subito risolti con l'adozione del telaio monoammortizzatore che evidentemente era già in fase di progettazione prima del mio arrivo. Dopo un normale periodo di rodaggio mettemmo bene a punto il sistema Power-Drive che si rivelò in gara piuttosto efficiente. Riguardo al motore, era sicuramente molto potente anche se era un po' alto di coppia e ci permetteva di combattere ad armi pari contro le Suzuki. Anche i giapponesi erano molto avanti con lo sviluppo dei loro motori ad ammissione lamellare, sicuramente dall'erogazione più dolce. Il nostro monocilindrico mostrava alcune lacune a livello strutturale: il cambio ad esempio il primo anno andava spesso in crisi. Però non so se questo avveniva perché era sottodimensionato oppure a causa della grande potenza che il motore esprimeva. L'anno successivo, in ogni caso, questo problema venne risolto e tutto andò per il meglio".

C'era grande differenza tra le moto ufficiali e quelle di serie?

"Penso di no. Sicuramente sulle moto di serie non si utilizzavano materiali pregiati come sulle nostre e i loro motori erano meno potenti. Direi che nel complesso andavano piuttosto bene. Ricordo di aver gareggiato in sella ad una C2, fornitami da un concessionario, in occasione di una gara su sabbia in Sicilia e devo riconoscere che quella moto era abbastanza competitiva".

Come lavorava il team? E che rapporti c'erano tra voi piloti?

"I rapporti fra me e Rinaldi erano buoni, anche se la rivalità in gara è un'altra cosa. Certo avevamo un differente approccio al Cross sia riguardo ai test che normalmente svolgevamo per migliorare le nostre moto, sia per il comportamento in gara. Ma credo sia normale che ognuno affronti le cose alla propria maniera se questo lo fa rendere al meglio. A me è sempre piaciuto provare e sperimentare nuove soluzioni, mi divertiva così come divertiva Witteveen. Passavamo giornate intere a provare frizioni, nuove fasature del motore, pastiglie freno di diversa composizione, poi comunicavamo le nostre impressioni e Jan cercava subito la soluzione ai problemi che eventualmente gli venivano segnalati. Certo, magari in una giornata poteva capitare di stare in moto solo mezz'ora, ma dovevamo farlo per migliorare le nostre prestazioni. Senza ombra di dubbio provavamo tantissimo, sicuramente molto di più di quanto si faccia oggi. A me la cosa piaceva, dava soddisfazione, a Michele forse un po' meno. Lui riteneva più utile passare magari un'intera giornata a girare ed allenarsi.

La continua evoluzione della Gilera 125 era però un'arma a doppio taglio perché ci trovavamo a provare nuove soluzioni anche durante gare importanti come quelle del Mondiale. E questo non sempre portava a buoni risultati. Ma non c'erano alternative se non volevamo gareggiare per tutta la stagione con una moto ferma nello sviluppo, subendo così la concorrenza. Però a volte ci capitava di provare in un GP nuove parti meccaniche, che proprio perché sperimentali erano soggette a rotture. E questo ci costringeva al ritiro o ad un rallentamento mentre magari si stava puntando alla vittoria. La cosa dava certamente fastidio, ma io ero consapevole che in una fase di sperimentazione questi inconvenienti ci possono anche stare. Michele invece si arrabbiava di più. Lui riteneva che se un pilota partiva per vincere, doveva essere sempre supportato da una moto pienamente efficiente. Michele ed io avevamo comunque diverse caratteristiche di guida, per cui ognuno sistemava la propria secondo le sue esigenze. Magari adottando un particolare tubo di scarico o un diverso carburatore che davano al motore una coppia differente, così come una diversa taratura delle sospensioni".

Un bilancio delle stagioni in Gilera?

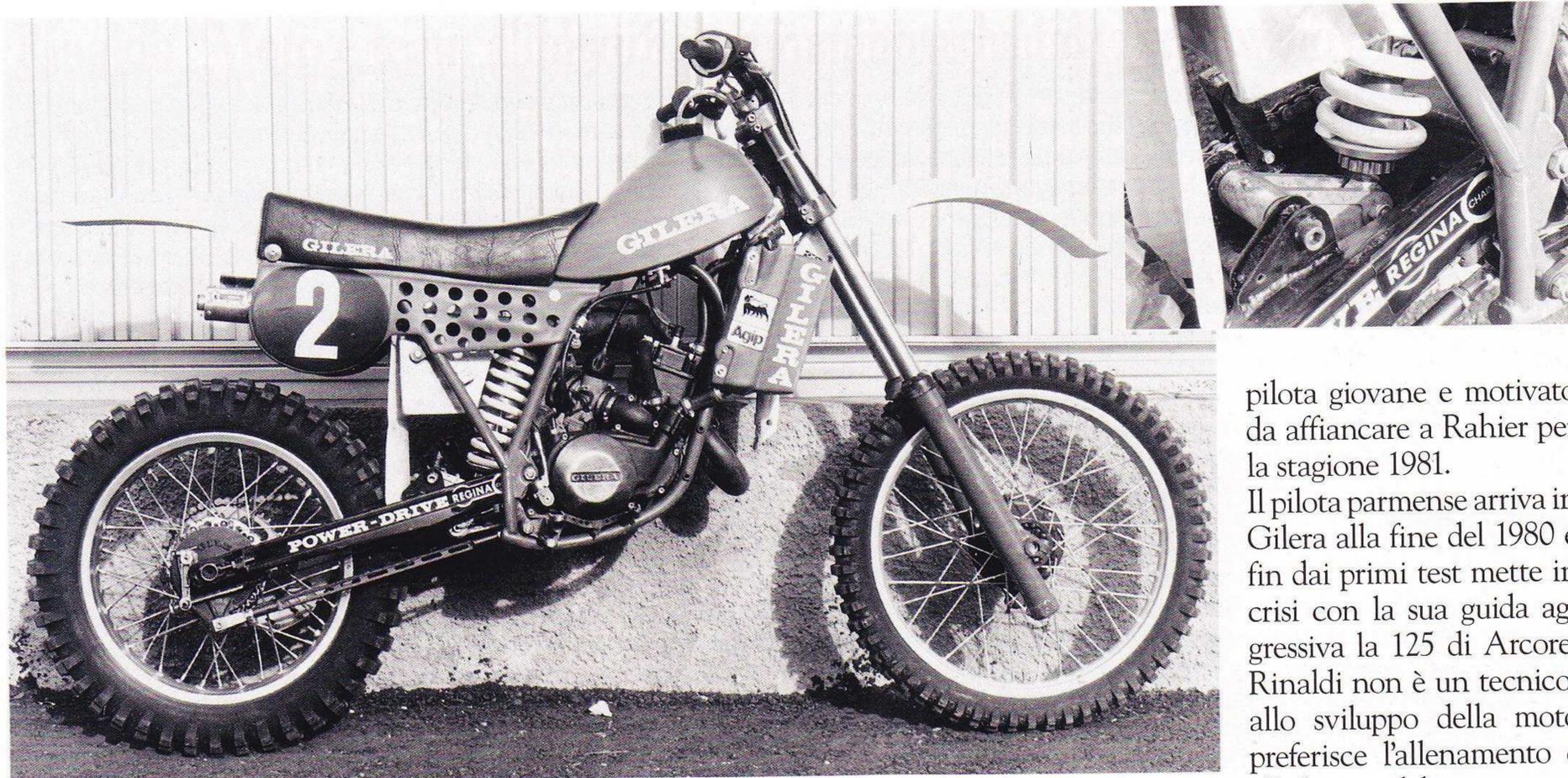
"Direi un'esperienza senz'altro positiva. Desideravo gareggiare contro Michele in sella alla stessa moto e l'ho fatto, vincendo in due anni quattro Campionati italiani, due nella classe 125 e due nella 250. Mi sono tolto delle belle soddisfazioni anche a livello mondiale ma lì la storia era nettamente diversa. A parità di moto non sarei riuscito a battere Geboers. Lui era fortissimo, imprendibile su sabbia e fango".

Come mai sei passato alla Cagiva?

"A metà del 1983 Jan Witteveen lasciò la Gilera e andò a lavorare in Cagiva. Dopo il suo cambio di casacca lo sviluppo della moto si fermò e rimanemmo indietro rispetto alla Suzuki. Quando lo incontravo sui campi di gara mi diceva che in Cagiva c'erano delle ottime opportunità anche se bisognava cominciare a sviluppare la moto praticamente partendo da zero. Senza pensarci troppo decisi di affrontare una nuova sfida passando alla Casa varesina nel 1984".



• **Corsi e ricorsi storici: Maddii ha lasciato la Gilera alla fine del 1983 per passare in Cagiva. Con la moto varesina avrebbe potuto diventare il primo Campione del mondo di Cross italiano in sella a una moto italiana l'anno seguente, coronando il sogno coltivato in Gilera. Ma alla vigilia dell'ultimo GP, affrontato da leader della classifica ai danni del vecchio compagno Rinaldi, un drammatico incidente in prova gli è costato un campionato già vinto. Se consideriamo italiana l'Husqvarna "Made in Schiranna", il sogno si è avverato solo con il titolo di Alessio Chiodi del 1998, in una squadra gestita dallo stesso Corrado Maddii...**



• Sopra, fotografata fuori dal Reparto corse di Arcore, ecco la moto utilizzata da Michele Rinaldi negli ultimi GP del Mondiale 1981. Come il compagno di squadra Rahier, anche l'italiano si è convertito al monoammortizzatore posteriore. Quello Gilera viene battezzato Power-Drive e ricalca lo schema Pro-Link della Honda. Sotto, la moto di Maddii senza veli nei box di Faenza durante il GP d'Italia 1982. Come si può notare, la cassa filtro in alluminio "ingloba" quasi del tutto il monoammortizzatore.

segue da pag. 97

due manches (in Francia e Jugoslavia) e conquista un secondo posto, ma in Campionato è solo 10°, preceduto anche dal più regolare Nani (8° nella classifica iridata), mai a podio però più spesso a punti. Perfino invece, cui spetta il compito di far debuttare in gara la bicilindrica, è ancora più indietro. Si consola con la vittoria nel Campionato italiano Seniores (con sei vittorie di manches), primo titolo di cui si fregia la 125 raffreddata ad acqua, bissato subito da quello nel Campionato spagnolo con Muñoz.

Il titolo mondiale della 125 nel 1980 lo conquista ancora una volta la Suzuki grazie al belga Harry Everts, che precede di appena cinque punti un giovane e promettente pilota italiano, Michele Rinaldi, capace di grandi prestazioni in sella all'artigianale TGM. Ed è proprio a Rinaldi che pensano i vertici Gilera per avere in squadra un

pilota giovane e motivato da affiancare a Rahier per la stagione 1981.

Il pilota parmense arriva in Gilera alla fine del 1980 e fin dai primi test mette in crisi con la sua guida aggressiva la 125 di Arcore. Rinaldi non è un tecnico: allo sviluppo della moto preferisce l'allenamento e alle lacune del mezzo com-

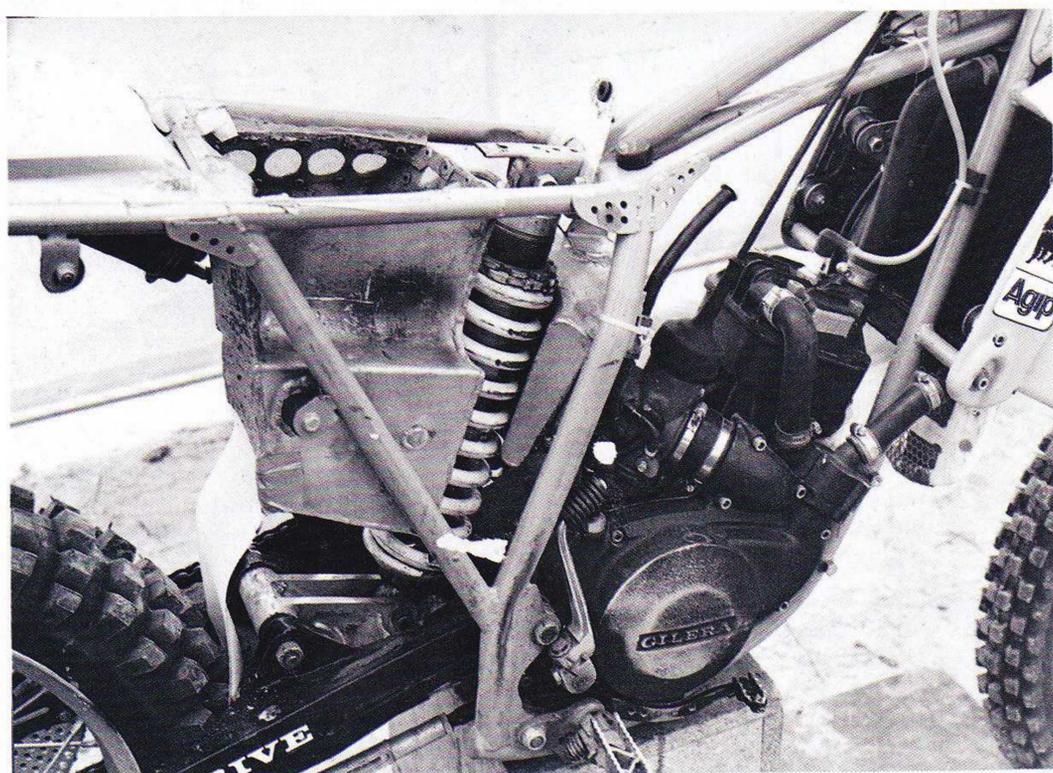
penza con le doti di guida. Queste però non bastano per sopravanzare i belgi Everts e Geboers, piloti ufficiali della Suzuki.

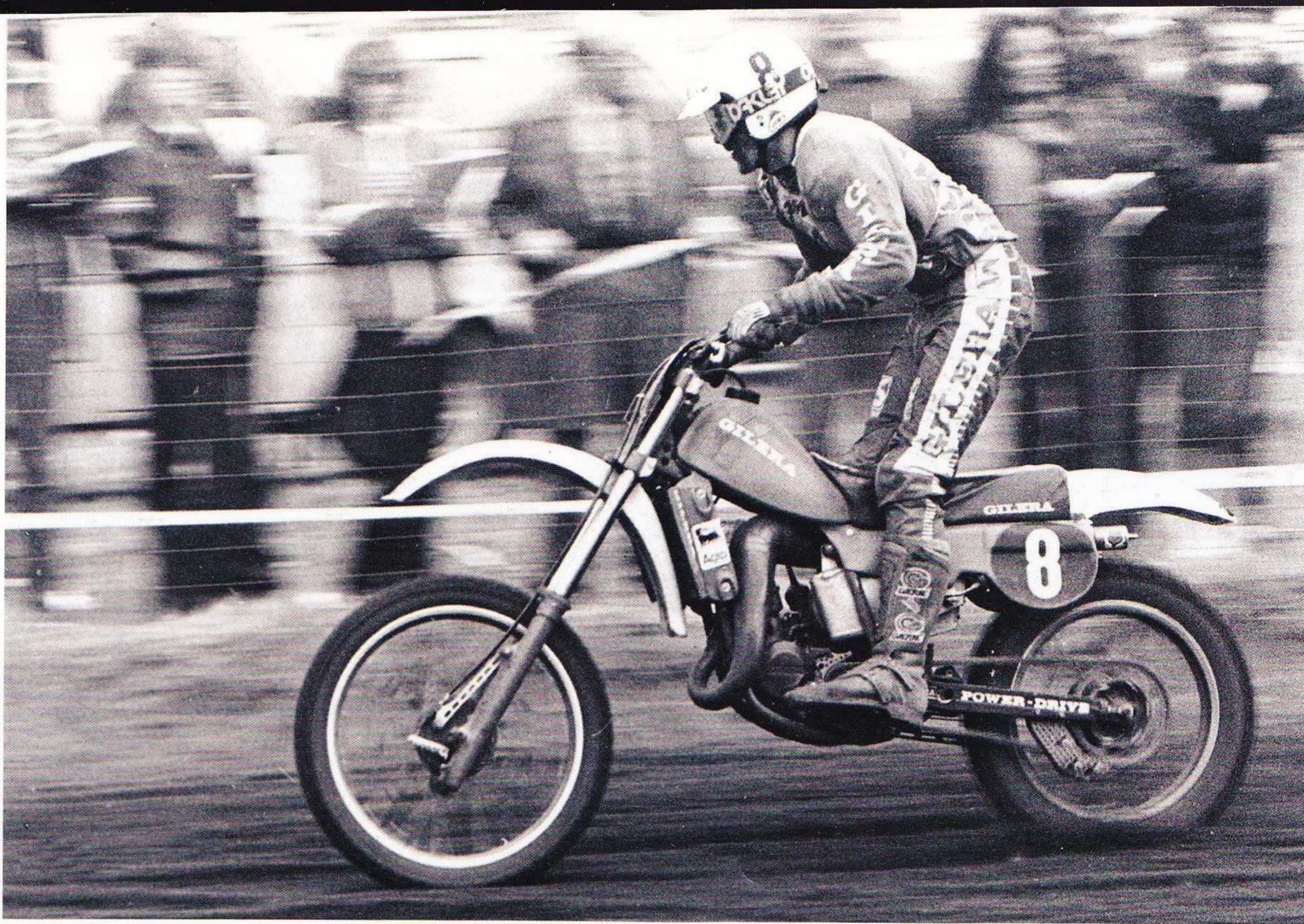
Rinaldi e la Gilera chiudono il Campionato in terza posizione, aggiudicandosi due GP (Italia e Finlandia), tre vittorie di manches e numerosi podi. Il pilota italiano - che inizia il Campionato con la versione dotata di due ammortizzatori posteriori, utilizzando quella con sospensione posteriore monoammortizzatore solo in qualche occasione reputandola bisognosa di una messa a punto - è spesso il più veloce in pista e lo testimoniano le sue numerose pole position conquistate quell'anno. Troppo spesso però viene rallentato o addirittura fermato da noie meccaniche.

La Gilera si affrettò a dichiarare, come aveva fatto nella stagione precedente, che i particolari soggetti a rottura non interessano il motore bensì il resto della componentistica della moto, non costruita ad Arcore ovviamente. Rahier chiude invece la sua avventura nel Motocross (con un ultimo colpo di coda nel 1982 in sella a una Kawasaki) dopo una rovinosa caduta al GP d'Austria - nella quale si lesiona i legamenti della mano - e nella classifica finale del Mondiale di quell'anno figura in 7ª posizione.

Al suo posto arriva in squadra Corrado Maddii, altro giovane e promettente pilota che con Rinaldi va a formare il "Dream Team" tutto italiano di cui parlavamo all'inizio, quello che avrebbe le carte in regola per puntare al Mondiale.

Archiviata l'esperienza della bicilindrica, messa fuori legge dal regolamento tecnico della categoria, la 125 monocilindrica è ormai arrivata quasi alla sua connotazione definitiva grazie all'esperienza accumulata nelle due stagioni precedenti, soprattutto a livello ciclistico con l'adozione del monoammortizzatore posteriore White Power, delle





• Corrado Maddii in azione a Faenza nel 1982 in occasione del GP d'Italia, chiuso dal pilota toscano con due terzi posti di manche, alle spalle del compagno di squadra Rinaldi (per due volte secondo) e del belga Geboers, vincitore del GP con la Suzuki. Sotto, nel corso della stagione 1982 la sospensione posteriore viene ulteriormente modificata con l'adozione di un forcellone scatolato in lega leggera, dotato di nervatura di rinforzo nella sua parte inferiore.

sospensioni Marzocchi da 40 mm e dell'impianto frenante a disco all'anteriore della Brembo.

Nel frattempo la concorrenza non è stata a guardare: nel 1982 tutte le quattro Case giapponesi sono impegnate nel Mondiale 125. La Suzuki parte con i favori del pronostico, con la sua RM affidata ad un tris di Campioni del mondo: Everts, Geboers e Watanabe. La Yamaha si affida invece al francese Vimond e al belga Velkeneers; la Honda all'altro belga Lejeune, al giapponese Sugio e all'olandese Eggens; la Kawasaki all'inglese Wright e alla coppia di tedeschi Betzelbacher e Rottler. Completano lo schieramento dell'ottavo di litro l'Aprilia (con Pirovano), la Cagiva (Perfini), la KTM (Andreani e Miele), la Puch (l'austriaco Brunner), la TGM (Magarotto e Barozzi) e la Zündapp (con i tedeschi Kreutz ed Heutz).

Rinaldi è il pilota di punta della squadra e per buona parte del Campionato riesce a tener testa a Geboers, poi subisce il ritorno del suo compagno di squadra. Ed è proprio Maddii a chiudere in classifica alle spalle dell'alfiere della Suzuki, mentre Rinaldi è ancora terzo, come nel 1981.

Il distacco dalla testa della classifica è comunque pesante: 55 e 58 punti rispettivamente...

Ma cosa ha frenato la corsa al titolo iridato del pilota parmense? Sostanzialmente delle banali forature (sette per la precisione), il distacco dei ferodi del freno in un GP, la rottura di una ruota in un altro, il cedimento del motore e quello del mono-

ammortizzatore in altre due occasioni. Dato che la moto di Maddii - dallo stile di guida più pulito e buon collaudatore - non accusa inconvenienti, sul banco degli imputati sale la guida aggressiva di Rinaldi. Che si difende: *"D'accordo - dichiara in un'intervista a Motociclismo - la mia guida decisa e le sospensioni possono aver anche contribuito a qualche foratura. Però in qualche occasione la responsabilità di quanto accaduto è dipesa anche dalle gomme."*

All'epoca Rinaldi utilizza quasi sempre un pneumatico Pirelli alleggerito (il SandCross), nato per terreni morbidi e sabbiosi. E in molti si chiedono se la scelta non sia azzardata, perché magari le sospensioni lo sottopongono a stress eccessivo. Sospensioni che al posteriore sono della White



• Nel 1983 la Gilera partecipa alla sua ultima stagione iridata nell'ottavo di litro. Dopo l'abbandono di Rinaldi, entra in squadra Marc Velkeneers. La moto subisce poche modifiche a livello di ciclistica rispetto all'anno prima, mentre il motore è diverso dal precedente (vedi box). Velkeneers usa comunque anche materiale della stagione precedente, come la moto che compare in queste pagine, che è un esemplare del 1982 (il motore ha ancora il cilindro quadro) ed è marchiata in numerosi particolari con la sigla VK del pilota belga.



Power. Maddii però preferisce il monoammortizzatore della Öhlins (che usa nelle prove finali del Campionato italiano 1982) e sulla sua moto ha delle regolazioni alle sospensioni completamente diverse rispetto a Rinaldi.

Ma di fronte a scelte così differenti fra i piloti, che portano a risultati - in termini di affidabilità - diametralmente opposti, qualche dubbio sulla gestione del team viene spontaneo. Una spiegazione viene data da Franco Fratton, importatore della Fox: "Forse nel clan Gilera c'è troppa gente che comanda e probabilmente le competenze non sono ben definite".

A questo punto, dopo una stagione così deficitaria, tutti si aspettano la rivincita per il 1983, quando Geboers dovrà vedersela nuovamente contro i due piloti italiani della Gilera, più forti



• Il telaio è un doppia culla chiusa in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno (25 Cr Mo4). Quelli della culla hanno \varnothing di 25 mm, il tubo montante del telaio è invece da 35 mm, quelli del telaio reggisella sono da 25 mm in alto e da 20 mm in basso. Nel 1983 viene maggiorato il canotto di sterzo (di 54 mm nel 1982). L'acciaio è di tipo da "confine": può essere cementato, ovvero sottoposto ad un trattamento di indurimento superficiale tramite arricchimento di carbonio e successiva tempratura, oppure bonificato. In questo caso il trattamento interessa tutto il metallo e non solo pochi micron. Più che alla qualità del materiale, le diverse rotture accusate dai telai erano dovute probabilmente ad errori nel calcolo della distribuzione delle forze.





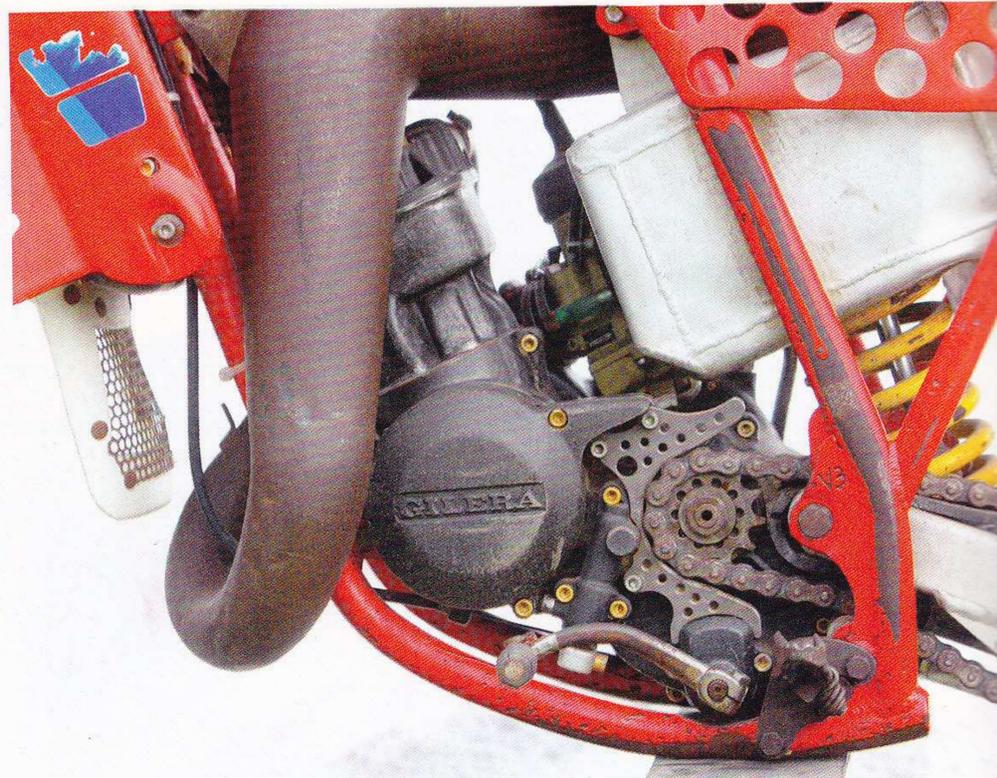
- La moto di Velkeneers monta una forcella Marzocchi a perno avanzato, con foderi in magnesio e steli dal diametro di 40 mm. In magnesio sono anche le piastre di sterzo. All'inizio della carriera, nel 1980, la Gilera 125 adottava una forcella Marzocchi, sempre a perno avanzato, ma con steli da 38 mm e sempre con foderi e piastre in magnesio. Oltre al materiale Marzocchi sono state utilizzate anche forcelle costruite direttamente in Gilera, anch'esse con foderi in magnesio, riconoscibili nelle foto per i foderi verniciati di nero e le boccole in alluminio al piede.

ed agguerriti e in sella ad una nuova moto. Ad Arcore mettono a punto un'inedita versione del motore (che resta sempre l'unico della categoria dotato di ammissione a disco rotante), con testa e cilindro rotondi, misure di alesaggio per corsa di 56x50 mm al posto dei tradizionali 54x54 mm, telaio rinforzato nella zona del canotto di sterzo e nuove sospensioni (al posteriore debutta finalmente l'unità della Öhlins).

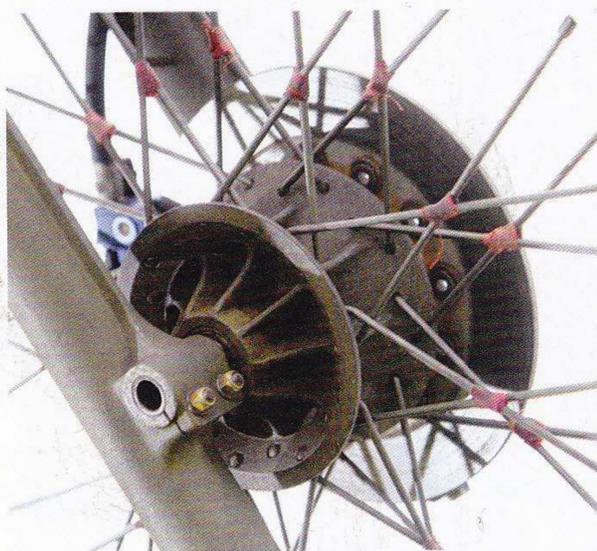
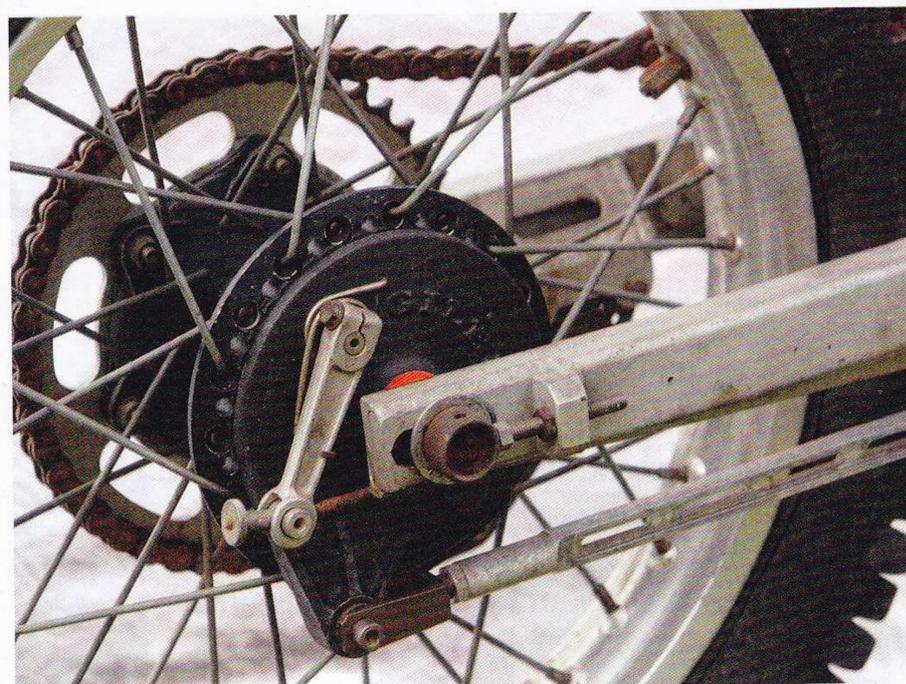
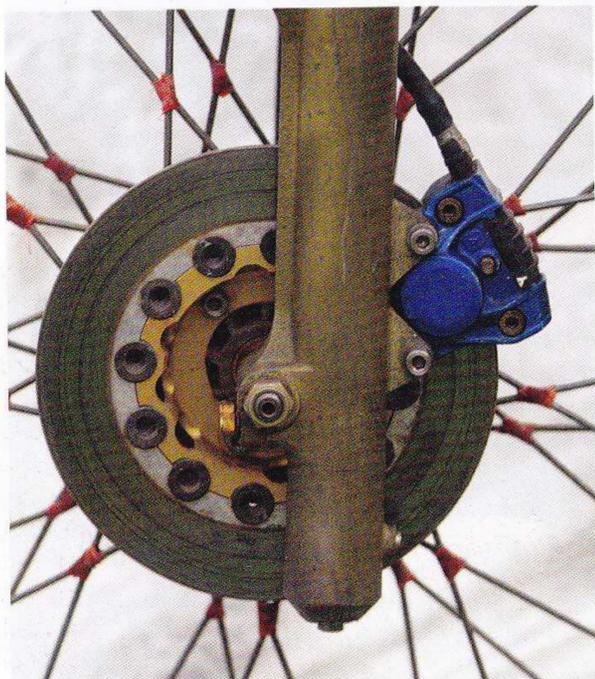
Maddii risponde all'appello, Rinaldi no. Il pilota parmense - come potete leggere nella sua intervista rilasciata oggi e come aveva lasciato intendere allora - è deluso dalla gestione della squadra e firma per la Suzuki. *“Se ho lasciato la Gilera - dichiara nel 1983 - non è stato certamente per i soldi, né tantomeno per la moto, perché potrei gareggiare senza problemi per una Casa in cerca di esperienza e con una moto tutta da sviluppare. Me ne*



- Le classiche viste fronte e retro della moto mettono in evidenza l'ampia escursione delle ruote (anteriore e posteriore 300 mm). La tabella portanumero con foro rettangolare “tipo faro” era molto in voga nei primi anni Ottanta e serviva come presa d'aria per far affluire al radiatore la maggior quantità di aria possibile. Per lo stesso motivo anche il parafango anteriore è ampiamente “finestrato”.



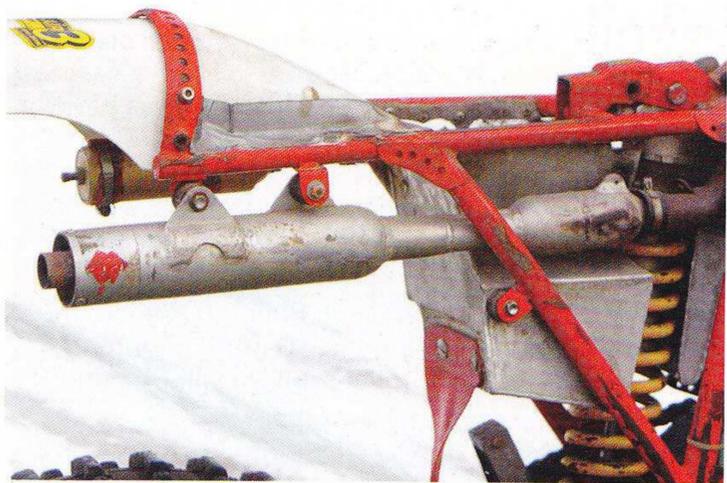
• Viste laterali del monocilindrico Gilera. In evidenza sul lato destro il collettore d'aspirazione che porta al disco rotante e le tubazioni del raffreddamento a liquido. Sul lato sinistro in evidenza il ridotto spazio vitale fra la catena e il basamento motore che impediva di utilizzare pignoni con un numero di denti superiore a 12. La moto del nostro servizio monta una corona da 48 denti, ma venivano utilizzate anche corone da 46 e 47 denti. Il freno a disco anteriore flottante è della Brembo, ha un diametro di 230 mm ed è servito da una pinza a doppio pistoncino anch'essa, come la pompa, dell'azienda italiana. I mozzi della moto del 1982 sono in magnesio, così come il piatto del freno posteriore a tamburo da 128 mm.



• A fianco, il particolare dell'ampia finestra con griglia antisassate di protezione, ricavata nel parafango anteriore per far respirare il radiatore dell'acqua. Quest'ultimo veniva realizzato in Giappone seguendo specifiche Gilera.

• L'accensione elettronica è della spagnola Motoplat con anticipo variabile, la cui bobina è fissata ad una piattina nella zona riparata vicino al canotto di sterzo.





• A sinistra, il silenziatore di scarico era realizzato dalla Motomeccanica Silenziatori Alluminio. Qui a fianco, la levetta della frizione collocata nella parte inferiore del basamento sotto al pignone e in prossimità della leva del cambio.

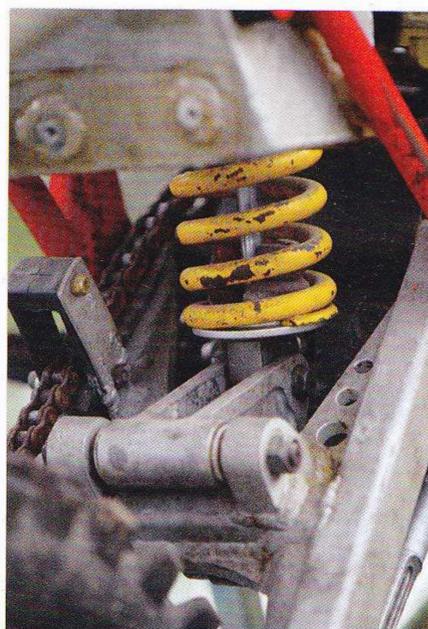
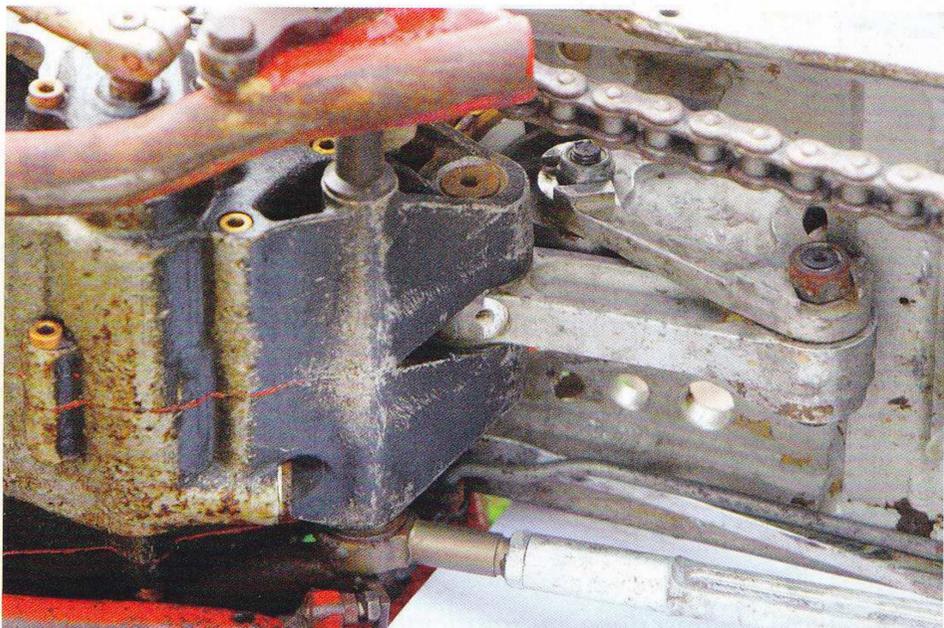
sono andato per altri motivi. Alla Suzuki sono convinto di poter costruire attorno a me l'ambiente che riterrò più opportuno e idoneo. E non dovrò invece adattarmi a un ambiente preconstituito e rigido, che potrebbe anche non essere di mio gradimento".

Ovviamente ad Arcore non la prendono bene: Bianchi e Vianson vedono nel trasferimento di Rinaldi - primo crossista italiano a firmare un contratto da pilota ufficiale con una Casa giapponese - un tentativo da parte della Suzuki di legare la

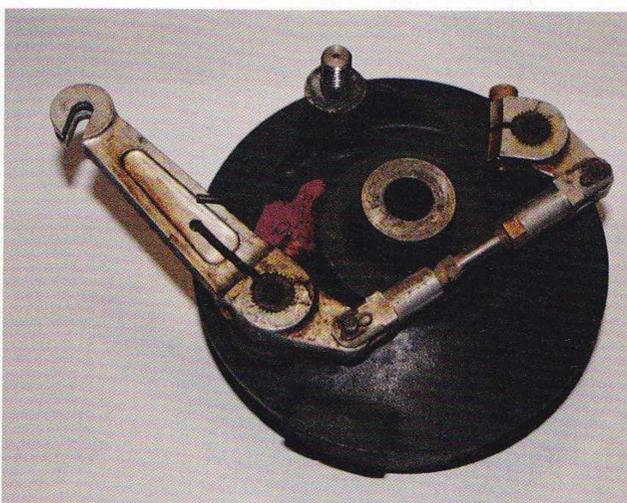
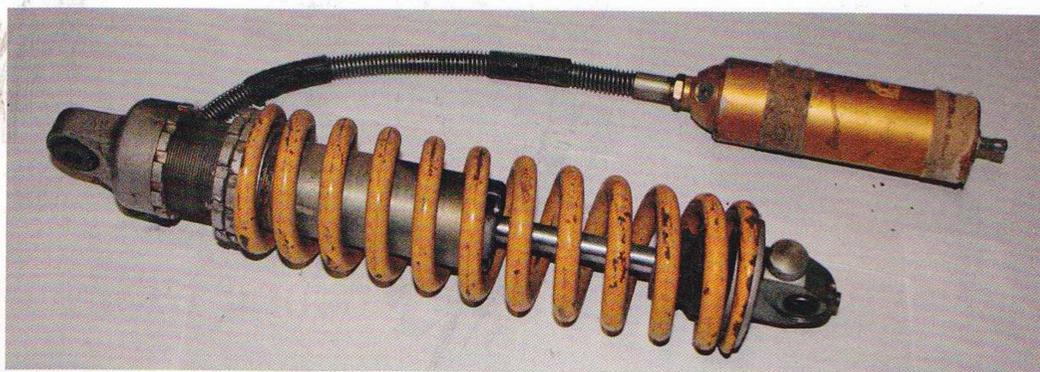
sua immagine a quella del più forte pilota di casa nostra in questa specialità.

E addirittura per cercare poi di ribaltare (chissà come...) le norme di contingentamento che limitano le importazioni nel nostro Paese delle moto giapponesi di piccola cilindrata, creando quella che viene definita in un'intervista una: "testa di ponte per la liberalizzazione delle importazioni di moto di piccola cilindrata".

Niente di tutto questo: Rinaldi vuole cercare so-

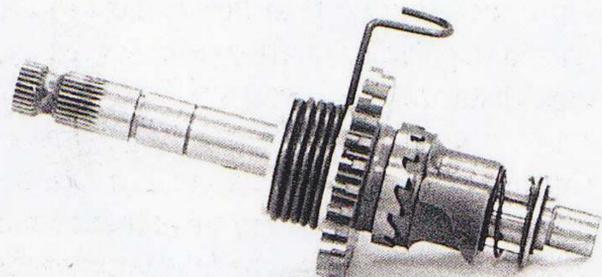
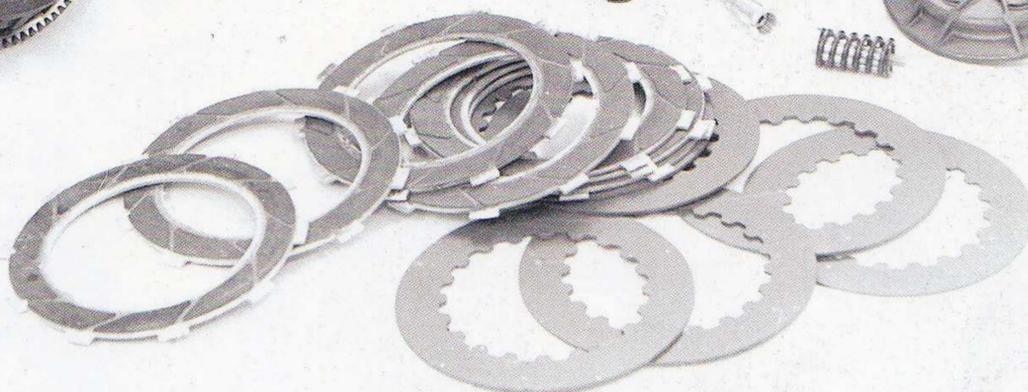
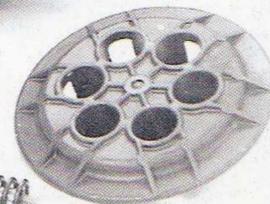
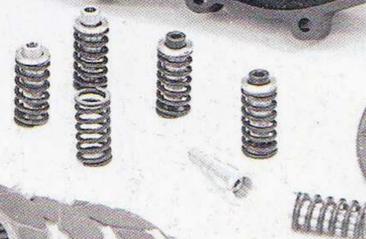
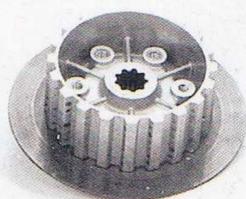
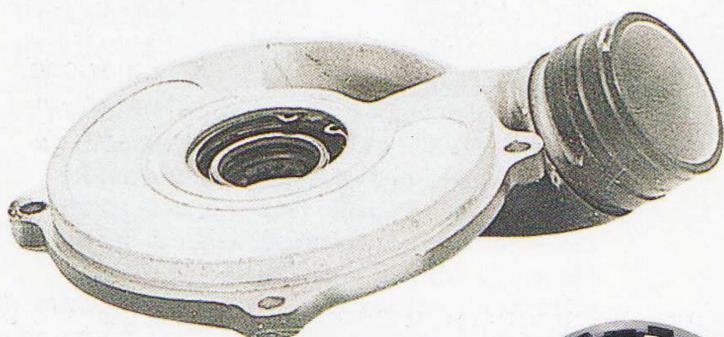
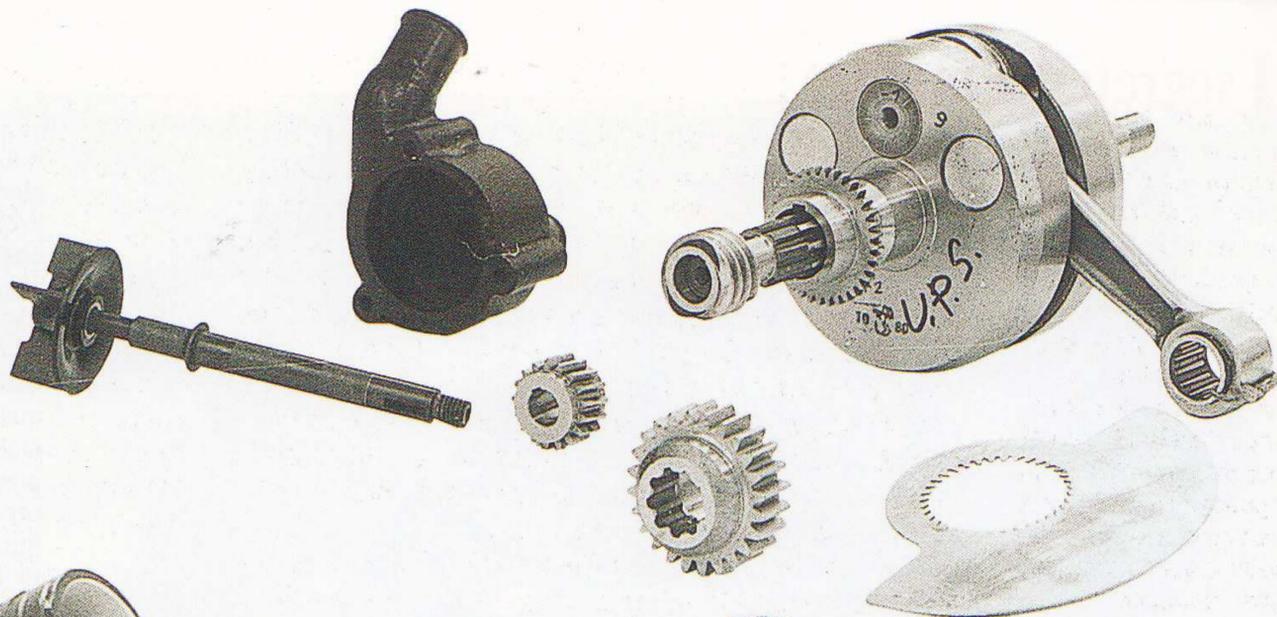


• Nel 1983 la Gilera si converte al mono svedese Öhlins (sotto) al posto della precedente unità White Power. Viene montato sul nuovo forcellone in lega leggera scatolato. Lo schema dei leveraggi del sistema Power-Drive resta lo stesso della versione precedente che ha il forcellone scatolato in acciaio. Il mono Öhlins ha un solo serbatoio del gas, mentre il White Power aveva due piccoli serbatoi con tubi sdoppiati.

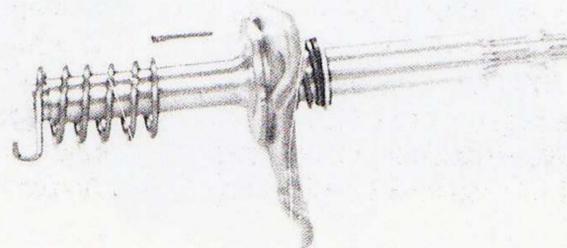
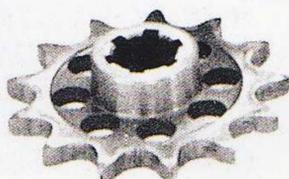
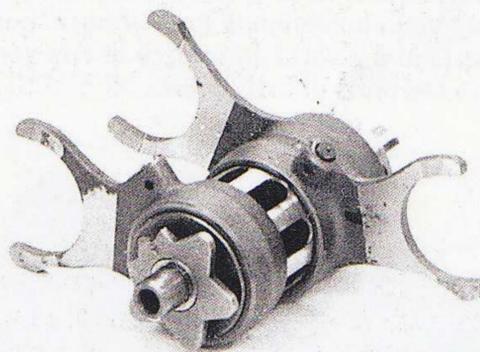


• Nel 1980 i freni erano "compositi": mozzi Kawasaki KX e ceppi freno in magnesio, con leveraggi in titanio realizzati ad Arcore. Prima di passare al freno a disco, all'anteriore si è utilizzato anche un tamburo a camma semplice Rimoldi e un doppia camma a 4 ganasce con leveraggi in titanio realizzato in Gilera. Rinaldi ha sempre preferito il tamburo: qui a fianco vediamo uno dei doppia camma marchiato 3R, ovvero terzo freno di Rinaldi.

• L'albero motore, realizzato in Gilera, è di tipo composito. Sul suo lato destro sono calettati l'ingranaggio della trasmissione primaria, l'ingranaggio che aziona il disco rotante e la vite senza fine che comanda la pompa dell'acqua. Quest'ultima è composta da un coperchio in magnesio, una girante in materiale plastico (peso 10 grammi), un alberino in ergal (peso 21 grammi) e da un ingranaggio (peso 30 grammi). Il disco rotante è in acciaio, è spesso 1 mm ed è chiuso da un coperchio in magnesio. La finestra sul coperchio che mette in comunicazione il carburatore con il carter pompa resta aperta per 223°.



• La frizione in bagno d'olio ha sette dischi conduttori e sei dischi condotti. La campana è in lega leggera ed è munita di sei parastrappi. In alluminio anche il piatto spingi dischi. Fra la campana e la piastra di supporto è fissata, con sei prigionieri, la corona in acciaio. Il cambio è a sei rapporti con ingranaggi a denti dritti ed innesti frontali. Ad esclusione degli ingranaggi esterni, montati a pressione, gli altri sono tutti scorrevoli e sfilabili e lavorano su gabbiette a rulli. Il selettore ha tre forchette ed è realizzato in acciaio.



• La moto del nostro servizio fotografico appartiene a Paolo Libanore di Monza, a cui vanno i ringraziamenti della redazione. La moto è stata recuperata in Belgio, dove era rimasta a Velkeneers, dopo l'interruzione del sodalizio con la Gilera. Appassionato di Gilera da Cross anni Ottanta, delle quali è sempre alla ricerca di informazioni, Paolo (cell. 338/4131317, gileracross@yahoo.it), ne possiede diversi esemplari di 125 e 250.

“Errare è umano, perseverare è diabolico...”

La storia sportiva della Gilera sotto la gestione Piaggio è costellata da scelte quantomeno discutibili, prese improvvisamente e capaci di vanificare in un battito di ciglia anni di lavoro e di investimenti. Oltre al ritiro dalla Regolarità nel momento di massima espansione del settore e il successivo abbandono del Mondiale Cross 125 quando - forse - si sarebbero potuti raccogliere finalmente dei risultati di prestigio, a nostro avviso è doveroso ricordare l'ultimo e più clamoroso dietrofront agonistico della Gilera-Piaggio avvenuto negli anni Novanta: quello dal Mondiale velocità classe 250.

Il 21 febbraio 1991 la Gilera annuncia di voler tornare al Mondiale velocità a 35 anni dal suo ritiro, scegliendo la combattutissima classe 250. Presso il Reparto corse di Velate, a pochi chilometri da Arcore, nasce una bicilindrica due tempi che rispecchia i dettami tecnici più in voga nella categoria: motore a

V di 75° con ammissione lamellare nel carter, valvole allo scarico e iniezione indiretta. Telaio doppio trave laterale in lega leggera, sospensioni Kayaba, impianto frenante Brembo. Per la stagione agonistica 1992 viene stanziato un budget di 7 miliardi di lire, vengono ingaggiati due piloti di spicco, il due volte iridato Carlos Lavado e il francese Jean-Philippe Ruggia, ma i risultati sono modesti: appena 10 punti conquistati durante l'anno e Ruggia, miglior pilota Gilera in classifica, solo sedicesimo nel Mondiale. Nonostante il flop si decide di continuare anche nel 1993. La moto viene rivista dal celebre tecnico austriaco Harald Bartol, mentre Lavado e Ruggia vengono sostituiti da Alex Gramigni (Campione del mondo in carica della 125) e Paolo Casoli. Ma la situazione non migliora affatto e la Piaggio decide di interrompere l'avventura iridata a metà della stagione 1993, con grave danno per l'immagine della Gilera.



lamente di vincere il titolo iridato e, seguendo il ragionamento che aveva portato Maddii in Gilera due anni prima (vedi intervista), si convince che per battere Geboers e i piloti Suzuki nella 125 bisogna innanzitutto procurarsi una Suzuki...

Il suo posto in Gilera viene preso dal belga Mark Velkeneers, il più forte pilota Yamaha delle ultime due stagioni in 125, che va ad affiancare Maddii. Il belga è veloce ma la scelta solleva qualche perplessità. Velkeneers è uno specialista delle piste sabbiose, mentre è meno competitivo sui terreni duri. Inoltre alcuni addetti ai lavori mettono in dubbio la sua capacità di soffrire e la sua tenuta sulla lunga distanza. L'ex crossista Cavallero in un'intervista è esplicito: "Velkeneers è un pilota veloce e spettacolare. Con la sua guida impetuosa mette però a dura prova il mezzo meccanico e non sempre sembra rendersi conto che le gare si concludono dopo quarantacinque minuti e non dopo una mezz'ora scarsa".

Invece, tutto sommato, il belga non se la cava male: vince due manches (in Svezia e Finlandia) e conclude la stagione in sesta posizione, alle spalle del compagno di squadra Maddii.

segue a pag. 110

Caratteristiche tecniche versione 1982

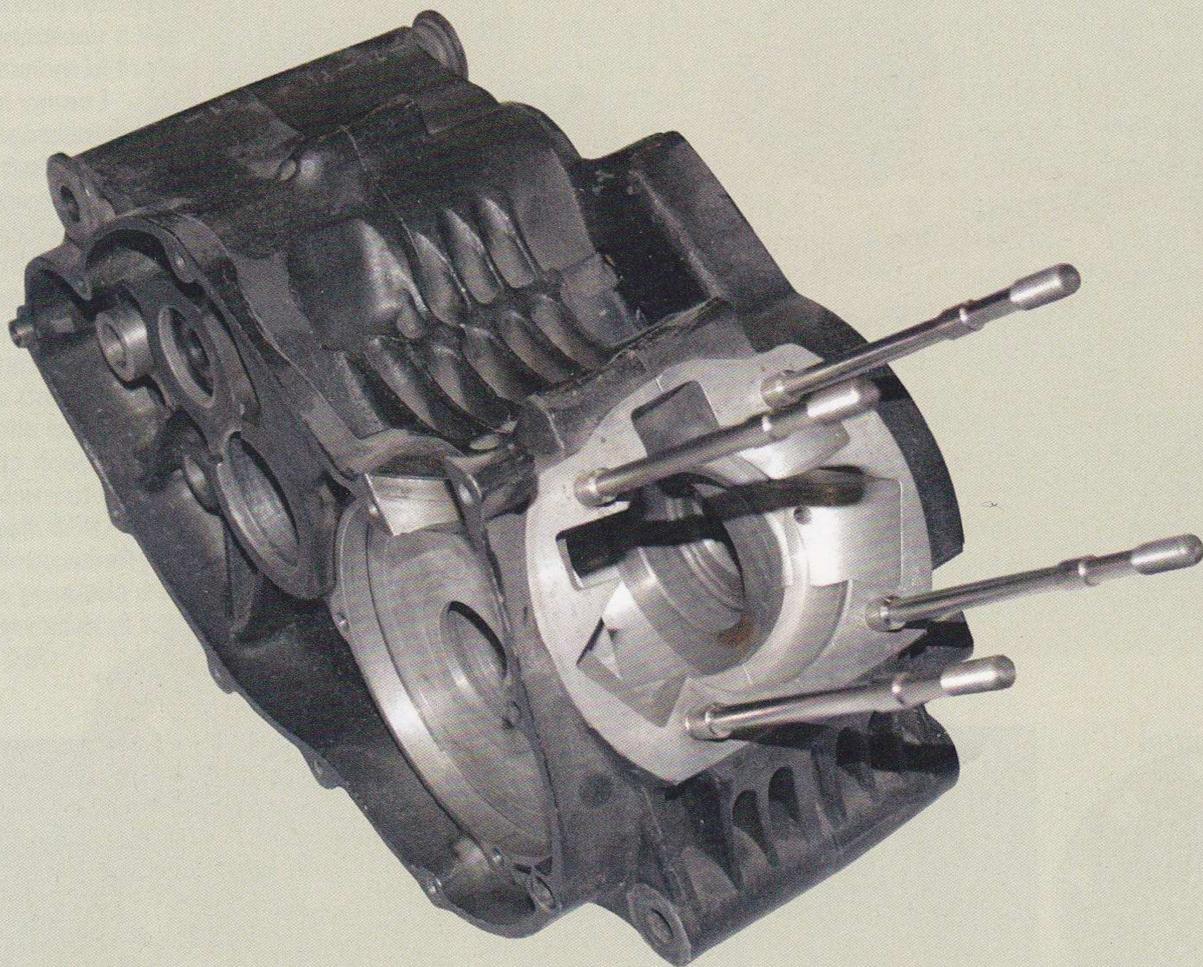
Motore: monocilindrico a 2 tempi raffreddato a liquido con sei travasi e pistone piatto. Alesaggio per corsa 54,2x53,6 mm. Cilindrata 124,3 cc. Rapporto di compressione 14:1. Potenza max (alla ruota) 32 CV a 10.500 giri.
Accensione: elettronica Motopolat ad anticipo variabile.
Lubrificazione: miscela all'1%. 700 grammi di olio per motore e organi di trasmissione.
Alimentazione: carburatore Dell'Orto PHSB da 36 mm

con corpo in electron (ma si utilizzavano anche carburatori da 34 e da 35 mm). Capacità serbatoio carburante 6,750 litri.
Frizione: multidisco in bagno d'olio.
Trasmissione: primaria ad ingranaggi a denti dritti, finale a catena (rapporto 12/48, ma si usavano anche corone da 46 e 47 denti).
Cambio: a sei rapporti ad innesti frontali.
Telaio: doppia culla chiusa

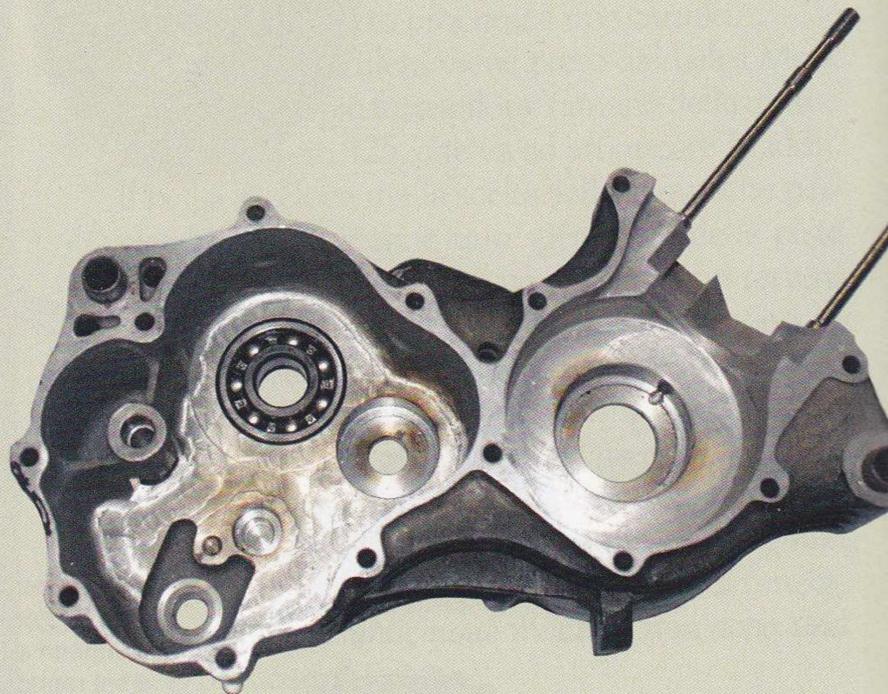
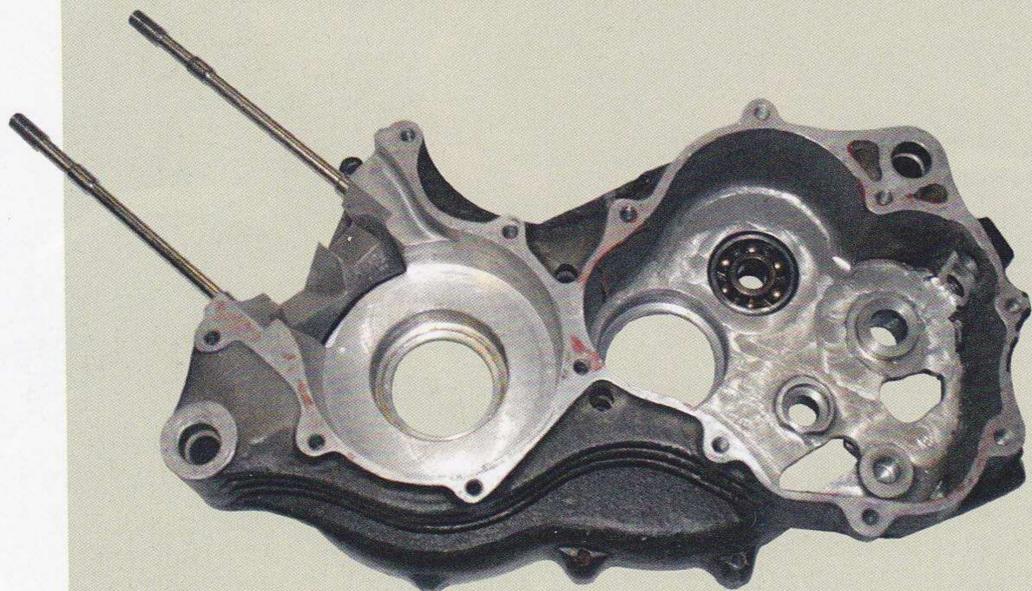
in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno.
Sospensioni: anteriore forcella Marzocchi con steli da 40 mm e foderi in magnesio; posteriore forcellone oscillante con monoammortizzatore regolabile Öhlins.
Freni: anteriore a disco flottante da 230 mm con pinza Brembo a doppio pistoncino; posteriore a tamburo a camma semplice da 128 mm con piatto in magnesio e leveraggi della camma in titanio.

Ruote: a raggi con cerchi in lega leggera DID, anteriore 1.60-21", posteriore 2.15-18". Pneumatici: anteriore Pirelli MT 16 3.00-21", posteriore Pirelli MT 32 4.00-18", oppure 4.25-18".
Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza max 2.120, larghezza max al manubrio 825, altezza max 1.280, interasse 1.450, altezza sella 975, altezza pedane 450, luce a terra 365, larghezza pedane 460. Peso a vuoto: 88,5 kg.

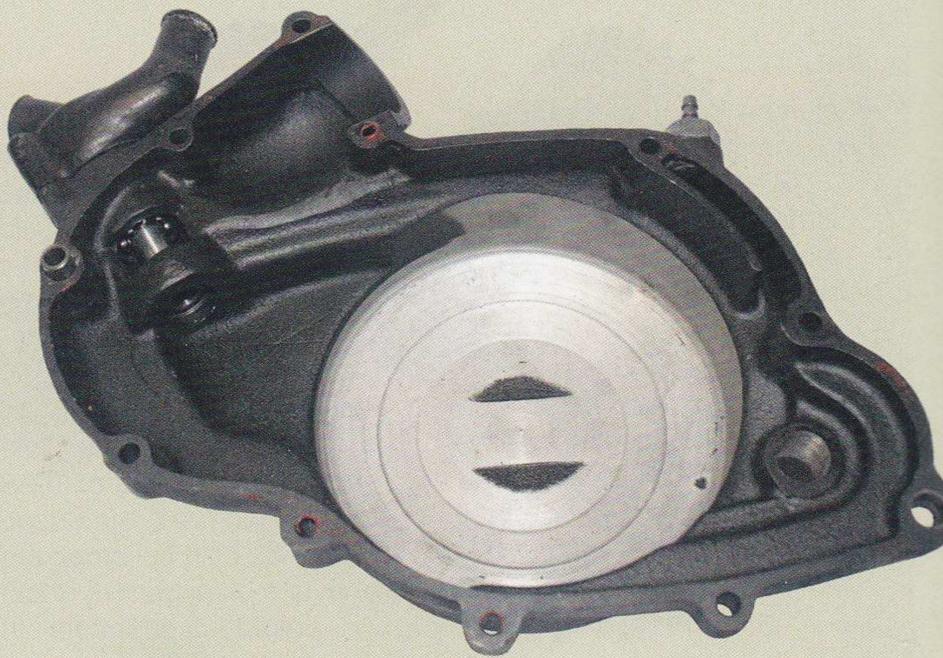
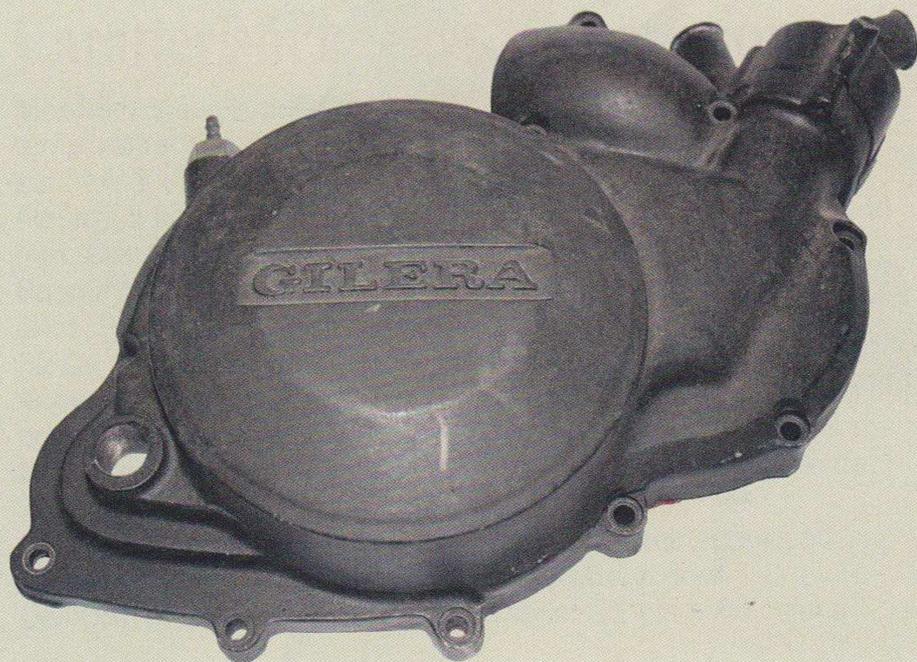
I segreti del motore

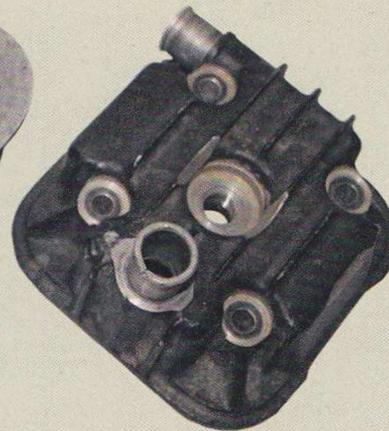
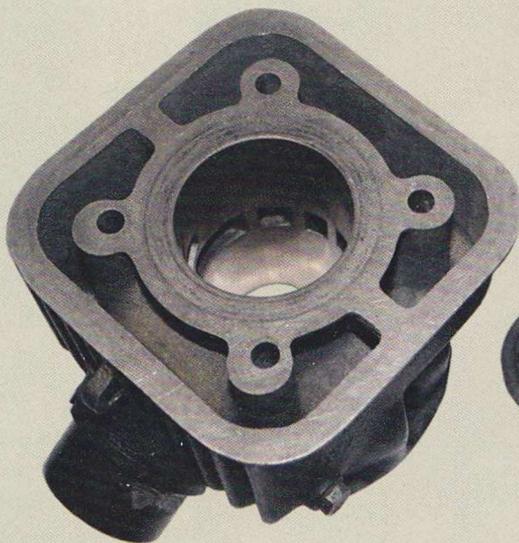


• Il basamento ha i carter tagliati secondo un piano verticale. Le nervature hanno funzione di irrobustimento. I supporti di banco sono costituiti da cuscinetti a sfere con gabbiette in materiale sintetico. Sono tre, uno per ogni carter, più uno esterno sotto il coperchio del disco rotante. Gli alberi del cambio poggiano su quattro cuscinetti a sfere. Il carter destro, con i cuscinetti inseriti, pesa 2.300 grammi; quello sinistro invece 2.500 grammi, sempre con cuscinetti. Il motore completo di tutti i suoi organi pesa 18,8 kg. Una delle modifiche più importanti a cui è stato sottoposto il motore nella sua ultima versione che non ha disputato il Mondiale 1984 riguarda l'abolizione dell'attacco del leveraggio del monoammortizzatore. Questo attacco, soprannominato all'epoca "tettarella", non reggeva alle sollecitazioni e si rompeva (il ritiro di Rinaldi nella seconda manche del GP USA del 1981 è dovuto proprio al cedimento della "tettarella"). Come ha ricordato anche l'ingegner Witteveen nell'intervista è stato eliminato (i motori delle versioni "clienti" C1 e C2, come quello che compare in queste foto, ne sono invece sprovvisti) montando un tradizionale traversino sul telaio, dove poi veniva infulcrato il leveraggio del mono.



• Negli articoli pubblicati all'epoca si fa spesso riferimento ai coperchi dei carter motore in magnesio. Effettivamente la prima versione veniva montata con i coperchi di questo materiale (usato nel 1980 anche per il basamento) verniciati poi in nero. Ma la maggioranza degli altri coperchi sono in alluminio fuso in terra, come quello del lato pompa-acqua visibile qui sotto, il cui peso è 784 grammi. La particolare colorazione è dovuta all'utilizzo di una vernice militare americana resistente alle alte temperature, usata dall'US Army per dipingere le canne dei pezzi di artiglieria.

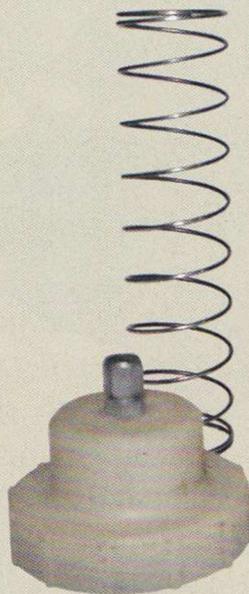
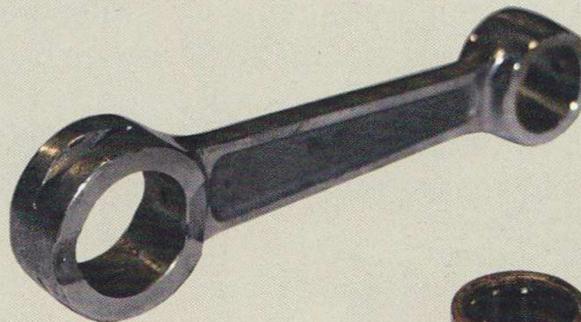




• Confronto fra le due diverse versioni di testa e cilindro. La prima è quella "quadra" (alesaggio per corsa 54x54 mm), che debutta nel 1980 e chiude la carriera alla fine del 1982 con una variazione nelle misure di alesaggio e corsa (54,2x53,6 mm). Il cilindro è in alluminio fuso in terra, con canna trattata al Nikasil, pesa 1.470 grammi, nasce con quattro travasi ma arriva presto a sei. La testa è in alluminio, pesa 736 grammi, ha la camera di scoppio emisferica e corona di squish. La versione con testa e cilindro rotonde debutta all'inizio del 1983 (alesaggio per corsa 56x50 mm), con il medesimo numero di travasi. Anche in questo caso il cilindro è fuso in terra e ha la canna trattata al Nikasil. Pesa 1.335 grammi. La testa in lega leggera pesa invece 620 grammi.



• A fianco, il pistone a cielo piatto è fuso e possiede un solo segmento rettangolare di tenuta. Completo di fascia e spinotto pesa 171 grammi. A destra, la biella è in acciaio, con profilo ad H. Lavora sia al piede che alla testa su gabbiette a rulli. Con il relativo spinotto e le gabbiette pesa 312 grammi. Sotto, la forma estremamente contorta della scatola filtro, realizzata artigianalmente in lega leggera. Il profondo svasso centrale serve per "aggirare" il monoammortizzatore posteriore, mentre l'incavo visibile nella parte posteriore consente il passaggio dell'espansione.



• Sopra, il carburatore è un Dell'Orto PHSB da 34 o 36 mm con corpo in magnesio. Nato per i GP della Velocità è stato adottato dalla Gilera su tutte le sue 125 ufficiali.



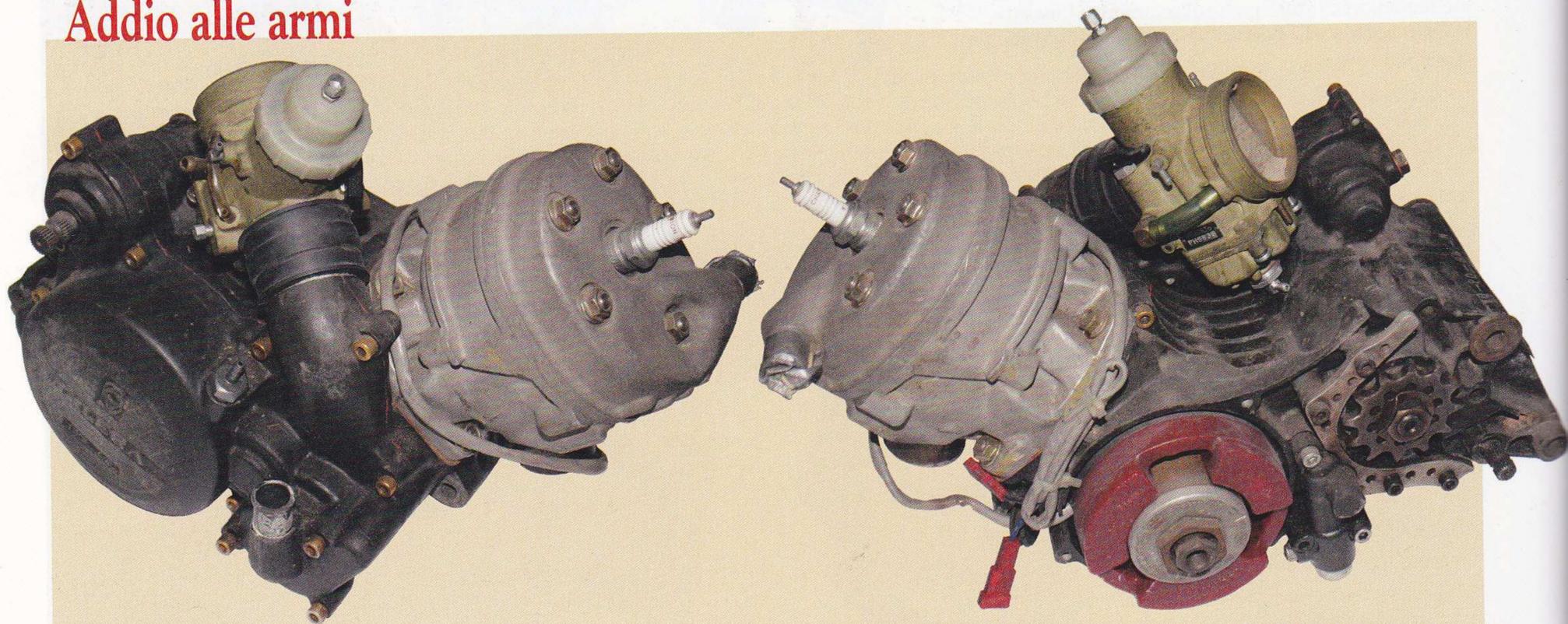
• Maddii in volo durante una gara del 1983 e Rinaldi l'anno precedente a Faenza.

segue da pag. 106

Corrado parte fra i favoriti per la conquista del titolo iridato, assieme a Geboers e Rinaldi, ma nonostante una serie di buoni piazzamenti sul podio non riesce a centrare l'acuto della vittoria. Il Campionato del mondo va ancora al belga Eric Geboers con la Suzuki RM, che precede in classifica generale Michele Rinaldi e i due piloti

Yamaha, Jim Gibson e Pekka Vehkonen. Maddi, quinto davanti a Velkeneers, riesce a conquistare il titolo tricolore della 125, ma è un contentino nonostante il nostro sia un campionato piuttosto combattuto. Ad aumentare il bilancio insoddisfacente della stagione Gilera bisogna registrare anche l'abbandono di Jan Witteveen che passa alla Cagiva.

Addio alle armi



• Ecco l'ultima versione del monocilindrico Gilera che avrebbe dovuto correre il Mondiale 1984 con Velkeneers, dirottato poi in 250. Mantiene le misure di alesaggio per corsa di 56x50 mm, ha i carter in magnesio diversi rispetto a quelli della precedente versione e simili al motore della 250. Testa e cilindro hanno i passaggi dell'acqua modificati perché la moto, dotata di telaio monoculla sdoppiato, montava due radiatori laterali anziché uno. Due sole uscite della moto - a Maggiora e Mantova con Velkeneers e l'americano Cantaloupi - prima di finire smontata su uno scaffale.

C1 e C2, le repliche per i privati

Sfruttando l'esperienza maturata sui campi di gara, la Gilera decide di mettere in produzione, alla fine del 1981, una replica della moto che ha partecipato al Mondiale con Rahier e Rinaldi.

Denominata C1 Competizione Cross, la replica differisce da quella ufficiale per il cilindro (con diversa conformazione dei travasi), per la differente fasatura e l'assenza di materiali pregiati come ergal, magnesio e titanio. Inoltre, mentre la moto ufficiale si può avviare anche con la marcia inserita, quest'operazione non è possibile sulla C1. La potenza è di 26 CV a 10.500 giri, rilevati alla ruota. Il telaio doppia culla in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno ha invece il medesimo disegno, il forcellone è in tubi d'acciaio a sezione ellittica. La forcella è una Marzocchi a perno avanzato da 38 mm, gli ammortizzatori posteriori sono invece dei Corte & Cosso con serbatoio incorporato e con escursione di 149 mm.

Nel 1983 la C1 viene sostituita dalla C2 Competizione Cross, versione aggiornata che si avvicina ancora di più alle moto ufficiali. La principale differenza è l'adozione della sospensione posteriore monoammortizzatore con unità White Power e del forcellone in lega leggera a sezione rettangolare, diversa anche la triangolazione posteriore del telaio, scomponibile rispetto al resto. Invariata invece la forcella Marzocchi da 38 mm e i freni a tamburo Grimeca da 125 mm. Il motore della C2 ha 33 CV a 10.000 giri misurati all'albero, che diventano quasi 30 alla ruota.

Secondo il tecnico olandese l'atmosfera nel Reparto corse non è più la stessa dell'inizio.

Si avverte pressione perché, a fronte dei massicci investimenti, i vertici Piaggio pretendono quei risultati che non arrivano. Nell'ambiente si ha l'impressione che il treno giusto sia passato nel biennio 1981-1982, quando la Gilera ha uno dei migliori "pacchetti" moto-piloti del lotto, ma sfortunatamente si è scontrata con la più forte

squadra Suzuki mai schierata dalla nascita del Mondiale 125. Rimanendo sconfitta.

Witteveen lascia quindi a metà del Campionato 1983 per approdare alla corte della Cagiva, dove riesce a portare anche Maddii la stagione seguente. Il colpo è durissimo, ma ad Arcore decidono comunque di continuare con il solo Velkeneers, nonostante la mancanza di una guida tecnica precisa perché sarebbe un peccato abbandonare adesso. Oltretutto Suzuki e Yamaha hanno annunciato di non partecipare più ufficialmente al Mondiale 125, Geboers è passato in 250 e in Gilera è già pronta la nuova versione della 125 dotata di un inedito telaio monoculla sdoppiato e di un'ulteriore evoluzione del monocilindrico, che mantiene le



stesse misure di alesaggio per corsa del precedente (56x50 mm) ma ha i carter in magnesio di disegno simile a quelli della 250 e una nuova testa.

Quando tutto sembra pronto Velkeneers viene però dirottato al Mondiale 250, nel quale la Gilera è impegnata già da alcuni anni con un progetto sviluppato in parallelo a quello della 125. Così l'ottavo di litro scende in pista soltanto due volte ad inizio stagione in Italia: a Mantova, dove Velkeneers vince una gara Internazionale, e a Maggiora, con l'americano Donny Cantaloupi, fresco vincitore del Supercross di Genova, che compie pochi giri e decide di non correre. Poi sull'impegno nel Mondiale Cross 125 la Gilera fa calare definitivamente il sipario: un finale inglorioso...

• Foto ufficiali Gilera per la C1 (in alto) e la C2. Con l'introduzione del mono, da una serie all'altra è stata modificata la parte centrale del telaio. Diversa anche la scatola filtro e l'estetica. Sulla C2 il leveraggio del mono è vincolato a un traversino che collega i due attacchi posteriori del motore, privo, lo ricordiamo, della cosiddetta "tettarella" appannaggio dei propulsori ufficiali.

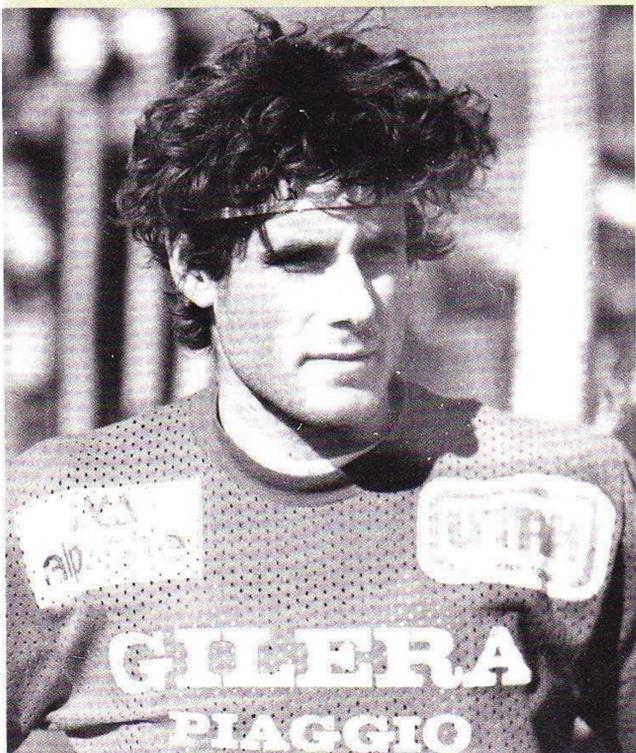
Tutte le gare della 125 A CURA DI BENITO MAGAZZINI

1980

16 marzo, Pinerolo, Campionato italiano, 1ª manche, Perfini 3°, 2ª manche 6°
 30 marzo, GP d'Olanda a Norg, 1ª manche, Rahier 4°, 2ª manche, Rahier 6°
 13 aprile, GP d'Austria a Launsdorf, 1ª manche, Nani 7°, seconda manche, Rahier 5°, Perfini 10°, Nani 21°
 20 aprile, GP del Belgio a Hechtel, 1ª manche, Rahier 7°, Perfini 34°, Nani 35°, 2ª manche, Rahier 11°
 27 aprile, GP di Francia a Verdun, 1ª manche, Nani 5°, Rahier 1°, 2ª manche, Nani 2°, Rahier R
 18 maggio, GP di Jugoslavia a Trzic, 1ª manche, Rahier 2°, Nani 6°, 2ª manche, Rahier 1°, Nani R
 8 giugno, GP di Germania a St. Wendel-Winterbach, 1ª manche, Rahier R, Nani 6°, 2ª manche, Rahier R
 15 giugno, GP d'Italia a Montevarchi, 1ª manche, Nani 5°, Rahier R, 2ª manche, Nani 5°, Rahier R
 22 giugno, GP di Cecoslovacchia a Dalecin, 1ª manche, Nani 4°, 2ª manche, Nani 4°
 6 luglio, GP di Finlandia a Salo, 1ª manche, Nani 11°, Rahier 15°, 2ª manche, Rahier 15°, Nani 25°
 27 luglio, GP degli Stati Uniti d'America a Lexington, 1ª manche, Nani 5°, Rahier 11°, 2ª manche, Nani 8°
 17 agosto, GP di Spagna, Mongay, 1ª manche, Nani 6°, Rahier R, Munoz R, 2ª manche, Rahier 4°, Nani 12°
 31 agosto, Supermotocross Marelli a Marradi, 1ª manche, Perfini 2°, Magarotto 3°, 2ª manche, Nani 3°, finale, Perfini 4°, Magarotto 9°, Nani 29°
 21 settembre, Faenza Campionato italiano, 1ª manche, Perfini 1°, 2ª manche, Perfini 1°, Nani 7°
 12 ottobre, Fermo Campionato italiano, 1ª manche, Perfini 1°, Magarotto 3°, seconda manche, Perfini 1°, Magarotto R
 26 ottobre, Livorno Malandrone, Campionato italiano, 1ª manche, Perfini 1°, Magarotto 7°, 2ª manche, Nani 2°, Magarotto 12°
Campionato Italiano Seniores: Perfini 1°, Nani 10°, Magarotto 11°
Campionato del Mondo: Nani 8°, Rahier 10°
Campionato del Mondo Marche: 4°

1981

1 febbraio, Baldelberg (B), 1ª manche, Rinaldi 4°, 2ª manche, Rinaldi 1°, finale a punti, Rinaldi 2°
 22 febbraio, Pozzuoli sabbia, 2ª manche, Magarotto 3°
 1 marzo, Livorno Malandrone, Campionato italiano, 1ª manche, Magarotto 5°, Rinaldi R, 2ª manche Magarotto 4°, Miche Rinaldi 5°
 15 marzo, Monte Rosato ad Ascoli Piceno, Campionato italiano, 1ª manche Rinaldi 1°, Magarotto 3°, 2ª manche Rinaldi 1°, Magarotto 4°



• Dopo il biennio in Gilera (e i due terzi posti nel Mondiale), Michele Rinaldi ha firmato per la Suzuki e alla Casa giapponese è rimasto fedele fino al 1987, suo ultimo anno di corse. Con la Suzuki, Rinaldi ha vinto il Mondiale 125 nel 1984, diventando il primo italiano a fregiarsi di un titolo iridato del Cross.

29 marzo, GP d'Italia a Lovolo, 1ª manche, Rinaldi 2°, Rahier 6°, Muñoz 12°, 2ª manche, Rinaldi 1°, Rahier 4°
 5 aprile, GP d'Olanda a Valkesswaard, 1ª manche Rahier 4°, Rinaldi 6°, 2ª manche Rinaldi 4°, Rahier 5°
 12 aprile, GP d'Austria a Launsdorf, 1ª manche, Rinaldi R, 2ª manche Rinaldi 12°
 26 aprile, GP di Germania a Goldbach, 1ª manche Rinaldi 3°, Rahier 5°, 2ª manche Rinaldi 3°, Rahier 7°
 3 maggio, GP di Francia a Berches Le Pierres, 1ª manche Rinaldi 4°, Rahier R, 2ª manche Rinaldi 2°, Rahier 5°
 24 maggio, GP di Jugoslavia a Trzic, 1ª manche Rinaldi 3°, Rahier 4°, 2ª manche Rahier 8°, Rinaldi R
 1 giugno, GP di Polonia a Tracka, 1ª manche Rinaldi 3°, Rahier 6°, 2ª manche Rinaldi 6°, Rahier R
 5 luglio, GP di Svizzera a Fraunfeld, 1ª manche, Rinaldi 1°, Rahier 2°, 2ª manche Rinaldi R, Rahier R
 5 luglio, Gallarate, Supermotocross Magneti Marelli, prima semifinale, Magarotto 1°, finale, Magarotto 1°
 19 luglio, GP degli Stati Uniti d'America a Lexington, 1ª manche Rinaldi 6°, Rahier 12°, 2ª manche Rinaldi R, Rahier R
 2 agosto, GP di Finlandia a Salo, 1ª manche, Rinaldi 2°, Rahier 4°, 2ª manche, Rinaldi 1°, Rahier 8°
 9 agosto, GP di Cecoslovacchia a Dalecin, 1ª manche, Rinaldi R, Rahier 7°, 2ª manche, Rinaldi 4°, Rahier 8°
 16 agosto, GP di Spagna a Mongay, 1ª manche, Munoz 5°, Rinaldi R, Rahier R, 2ª manche Rinaldi 3°, Rahier 4°
 30 agosto, Casale Monferrato Coppa delle Nazioni, 1ª manche, Rinaldi 2°, Rahier 7°, 2ª manche Rinaldi 1°, Rahier 5°
 27 settembre, Faenza, Campionato italiano, 1ª manche, Magarotto 1°, Rinaldi 2°, 2ª manche Magarotto 3°, Rinaldi 5°
 11 ottobre, Rignano Flaminio, Campionato italiano, 1ª manche, Magarotto 2°, 2ª manche Magarotto 3°
 5-6 dicembre, Genova Superbowl, finale, Rinaldi 2°
Campionato italiano Seniores: Magarotto 3°, Rinaldi 5°
Campionato del Mondo: Rinaldi 3°, Rahier 7°
Campionato del Mondo Marche: 3°

1982

14 marzo, Albettone intermarche, 1ª manche, Maddii 9°, Alborghetti 12°, Rinaldi 16°, 2ª manche Maddii 1°, Rinaldi 3°, Alborghetti 7°, classifica a squadre, Gilera 1° (Alborghetti, Maddii, Rinaldi)
 28 marzo, GP d'Olanda a Venray, 1ª manche, Rinaldi 3°, 2ª manche Rinaldi 3°, Maddii 4°
 4 aprile, GP del Belgio ad Angreau, 1ª manche Rinaldi 3°, Maddii 5°, 2ª manche Maddii 3°, Rinaldi 13°
 4 aprile, Arsago Seprio nazionale, 1ª manche, Alborghetti 5°
 18 aprile, Livorno Malandrone Supermotocross, 2ª manche Maddii 3°, finale Maddii 1°
 25 aprile, GP d'Austria a Launsdorf, 1ª manche, Maddii 4°, Rinaldi R, 2ª manche, Rinaldi 1°, Maddii 5°
 2 maggio, GP d'Italia a Faenza, 1ª manche Rinaldi 2°, Maddii 3°, 2ª manche Rinaldi 2°, Maddii 3°
 9 maggio, GP di Jugoslavia a Orehova Vas, 1ª manche Rinaldi 2°, Maddii 3°, 2ª manche Maddii 4°, Rinaldi 9°
 16 maggio, Polcanto internazionale, 1ª manche Maddii 1°, 2ª manche, Maddii 1°, terza manche, Maddii 2°, finale a punti, Maddii 1°
 6 giugno, GP di Svizzera a Frauenfeld, 1ª manche, Maddii 3°, Rinaldi 5°, 2ª manche Maddii 3°, Rinaldi 4°
 13 giugno, Maggiore internazionale, 1ª manche Alborghetti 3°, 2ª manche Alborghetti 5°
 20 giugno, GP di Cecoslovacchia a Dalecin, 1ª manche, Rinaldi 2°, Maddii 4°, 2ª manche, Maddii 3°, Rinaldi 4°
 20 giugno, Cingoli Pokercross nazionale, 1ª manche, Alborghetti 1°, 2ª manche, Alborghetti 1°, finale, Alborghetti 3°
 27 giugno, Laveno Mombello, Campionato italiano, 1ª manche, Maddii 1°, Alborghetti 12°, 2ª manche, Rinaldi 1°, Maddii 2°
 4 luglio, GP di Francia a Lavaur, 1ª manche, Rinaldi 4°, Maddii 5°, 2ª manche, Maddii 2°, Rinaldi 4°
 11 luglio, GP di Germania a Laubus Eschbach, 1ª manche, Rinaldi



• Se si guardano le classifiche iridate, Corrado Maddii è stato il pilota che ha portato più in alto la Gilera nel Mondiale 125, grazie al suo secondo posto nel Campionato del 1982.

1°, Maddii 3°, 2ª manche, Maddii 2°, Rinaldi 6°
 25 luglio, GP di Finlandia a Puijo, 1ª manche, Rinaldi 1°, Maddii 2°, 2ª manche, Rinaldi 2°, Maddii 3°
 1 agosto, GP di Svezia a Olofstrom, 1ª manche, Maddii 1°, Rinaldi 3°, 2ª manche, Rinaldi 2°, Maddii 3°
 15 agosto, GP di Spagna a Mongay, 1ª manche, Maddii 3°, Rinaldi 5°, 2ª manche, Maddii 16°, Rinaldi R
 29 agosto, Fermo Pokercross nazionale, 1ª manche, Alborghetti 3°, 2ª manche, Alborghetti 1°, finale, Alborghetti 3°
 18-19 settembre, Montevarchi Coppa delle Nazioni a squadre (Maddii, Magarotto, Andreani, Rinaldi)
 26 settembre, Gallarate, Campionato italiano, 1ª manche, Maddii 1°, 2ª manche, Maddii 1°, Rinaldi 4°, Alborghetti 7°
 3 ottobre, Salsomaggiore, Campionato italiano, 1ª manche, Rinaldi 2°, Maddii 4°, Ivan Alborghetti 10°, 2ª manche, Rinaldi 1°, Maddii 2°, Alborghetti 14°
 17 ottobre, Montevarchi, Campionato italiano, 1ª manche, Maddii 1°, Rinaldi 3°, Ivan Alborghetti 7°, 2ª manche, Maddii 1°, Rinaldi 3°, Alborghetti 5°
 11-12 dicembre, Genova Superbowl, finale, Maddii 6°, Alborghetti 7°
Campionato Italiano Seniores: Maddii 1°, Rinaldi 3°, Alborghetti 10°
Campionato del Mondo: Maddii 2°, Rinaldi 3°
Coppa delle Nazioni a Squadre: (Andreani, Maddii, Magarotto, Rinaldi) 1°
Campionato del Mondo Marche: 2°

1983

13 marzo, Maggiore intermarche, 1ª manche, Maddii 1°, Velkeneers 3°, 2ª manche, Maddii 2°, Velkeneers 10°, classifica a squadre 1° Gilera
 27 marzo, GP Olanda a Best, 1ª manche, Velkeneers 6°, Maddii 8°, 2ª manche, Maddii 6°, Velkeneers R
 10 aprile, GP d'Austria a Launsdorf, 1ª manche, Maddii 3°, Velkeneers 8°, seconda manche, Maddii 3°, Velkeneers 10°
 17 aprile, GP d'Italia a Lombardore, 1ª manche Maddii 5°, Velkeneers 9°, 2ª manche, Maddii 4°
 24 aprile, GP del Belgio a Bilderberg, 1ª manche, Maddii 3°, Velkeneers 4°, 2ª manche, Velkeneers 2°, Maddii 20°
 1 maggio, GP di Francia a Vitrolles, 1ª manche, Maddii 6°, Velkeneers 9°, 2ª manche, Velkeneers 3°, Maddii 5°
 15 maggio, GP di Jugoslavia a Trzic, 1ª manche, Velkeneers 4°, Maddii R, 2ª manche, Maddii 2°, Velkeneers 4°
 22 maggio, Arsago Seprio, Campionato italiano, 1ª manche, Maddii 1°, Tedeschi 7°, Alborghetti 13°, 2ª manche, Maddii 1°, Tedeschi 13°
 29 maggio, GP di Germania a Niederwurbach, 1ª manche, Maddii

4°, Velkeneers 19°, 2ª manche, Velkeneers 3°, Maddii 4°
 26 giugno, GP di Spagna a Mongay, 1ª manche, Maddii 6°, Velkeneers 7°, 2ª manche, Velkeneers 1°, Maddii 4°
 10 luglio, GP di Russia a Leningrado, 1ª manche, Velkeneers R, 2ª manche, Velkeneers R
 24 luglio, GP di Svezia ad Avesta, 1ª manche Velkeneers 1°, Maddii 3°, 2ª manche, Maddii 3°, Velkeneers R
 31 luglio, GP di Finlandia a Salo, 1ª manche, Velkeneers 1°, Maddii R, 2ª manche, Velkeneers 3°, Maddii R
 14 agosto, GP di Cecoslovacchia a Holice, 1ª manche Maddii 6°, Velkeneers R 2ª manche, Maddii 3°, Velkeneers R
 28 agosto, Fermo, Campionato italiano, 1ª manche, Maddii 1°, Tedeschi 4°, 2ª manche, Maddii 1°
 18 settembre, Vittorio Veneto, Campionato italiano, 1ª manche, Maddii 1°, Tedeschi 3°, Alborghetti 8°, 2ª manche, Maddii 1°
 25 settembre, Roggenburg (CH) Coppa delle Nazioni, 1ª manche, Velkeneers 2°, Maddii 3°, 2ª manche, Velkeneers 1°, Maddii 2°
 2 ottobre, Maggiore, Campionato italiano, 1ª manche, Maddii 1°, Tedeschi 3°, 2ª manche, Alborghetti 7°, Maddii R
 8 dicembre, Bologna Motor Show, finale, Maddii 1°
 10 dicembre, Bologna Motor Show Supermotocross, 1ª manche, Maddii 1°, finale, Maddii 1°
Supermotocross Magneti Marelli-Shell: Maddii 1°
Campionato Italiano Seniores: Maddii 1°, Tedeschi 7°, Alborghetti 15°
Campionato del Mondo: Velkeneers 4°, Maddii 5°
Campionato del Mondo Marche: 3°

1984

5 febbraio, Mantova Internazionale cross, 1ª manche Velkeneers 1°, 2ª manche, Velkeneers 1°, terza manche, Velkeneers 2°, finale a punti, Velkeneers 1°



I piazzamenti della C1-C2 A CURA DI BENITO MAGAZZINI

Le Gilera 125 Competizione Cross hanno gareggiato a livello nazionale dal 1981 al 1984, raccogliendo numerose affermazioni. Ovviamente all'inizio è solo la versione C1 a due ammortizzatori a comparire nelle classifiche. Poi, dall'arrivo della C2 nel 1983 le due versioni corrono fianco a fianco perché nessuno si sogna di "pensionare" una moto competitiva come la C1 dopo appena due stagioni. Per questo è impossibile distinguere oggi, fra i risultati delle stagioni 1983 e 1984, quali sono stati conquistati dalla C1 e quali dalla C2.

1981

C1

5 aprile, Fara Vicentino, 1ª manche, Cosmo 3°
 20 aprile, Malagrotta, 1ª manche, De Carli 2°
 17 maggio, Cavallara, 1ª manche, Gallucci 1°, finale, Trotti 2°
 17 maggio, Pietra Monte Corvino, 1ª manche, Fania 1°, 2ª manche, Fania 1°
 24 maggio, Fermo, 2ª manche, Gallucci 2°, finale, Gallucci 2°, finale a punti, Gallucci 1°
 24 maggio, Cornedo Vicentino, 2ª manche, Belfontali 2°
 7 giugno, Ascoli Piceno, finale, Trotti 3°, finale a punti Trotti 2°
 14 giugno, Bavari, finale, Rogai 1°
 14 giugno, Valmanera, 2ª manche, Scoglietti 2°
 14 giugno, Pinerolo, 2ª manche, Fossati 3°
 14 giugno, Castel del Sasso, 1ª manche, Bracaglia 3°, 2ª manche Bracaglia 2°
 21 giugno, Roma EUR 1ª manche De Carli 3°
 6 settembre, Carneio Vicentino, 1ª manche, Ceolato 1°, 2ª manche, Belfontali 1°, finale, Belfontali 1°
 13 settembre, Comiso, finale, Abramo 1°
 27 settembre, Castel di Sasso, 1ª manche, Bracaglia 1°, 2ª manche, Di Donato 3°, finale, Bracaglia 1°
 4 ottobre, Comiso, Finale, Abramo 1°
 11 ottobre, Bra, 1ª manche, Fossati 3°, finale, Fossati 3°
 11 ottobre, Armeno, 1ª manche, Dondi 3°
 18 ottobre, Castel di Sasso, 1ª manche, Bracaglia 1°, 2ª manche, Bracaglia 3°
 25 ottobre, Grantorto, 1ª manche, Belfontali 3°

1982

C1

14 febbraio, Passo Corese, 2ª manche, Paciotti 1°, finale, Paciotti 1°
 28 febbraio, Bavari, finale, Rogai 1°

7 marzo, Cassano Spinola, 2ª manche, Scoglietti 1°, finale, Scoglietti 1°
 7 marzo, Viterbo, finale, Paciotti 2°
 14 marzo, Lombardore, 1ª manche, Rogai 1°
 14 marzo, Noto, finale, Abramo 2°
 14 marzo, Velletri, 2ª manche, Celestini 2°, finale, Celestini 1°
 21 marzo, Trofarello, finale, Scoglietti 3°
 21 marzo, Fara Vicentino, 2ª manche, Belfontali 2°, finale, Belfontali 1°
 21 marzo, Fratte di Sassofeltro, 1ª manche, Cardellini 2°
 28 marzo, Zena, 1ª manche, Capello 2°, 2ª manche, Bonetta 1°, finale a punti, Bonetta 1°
 28 marzo, Ponzano Romano, 1ª manche, Paciotti 2°
 4 aprile, Ponzano Romano, finale, Fortuna 2°
 4 aprile, Erba, seconda manche, Castelnuovo 2°
 18 aprile, Lanusei a Nuoro, finale Cadetti, Caddia 1°
 18 aprile, Sondrio, 1ª manche, D'Angelo 2°
 18 aprile, Valmanera, 1ª manche, Bonatta 2°, finale, Scoglietti 1°
 25 aprile, Armeno, finale, Bonetta 1°
 25 aprile, Spotorno, 1ª manche, Brondi 2°, 2ª manche, Capello 1°
 1 maggio, Lago Azzurro a Paese, 2ª manche, Micheluz 1°, finale, Micheluz 2°
 1 maggio, Fratte di Sassofeltro, 1ª manche, Gallucci 3°, finale Donnari 3°
 1 maggio, Controguerra, finale, Capriotti 1°
 1 maggio, Ninnai a Cagliari, finale, Picciau 3°
 2 maggio, Erba, prima manche, Gaiardoni 3°
 2 maggio, Sassello, 1ª manche, Scoglietti 2°, 2ª manche, Bonetta 2°
 2 maggio, Pietra Montecorvino, 1ª manche, Di Vincenzo 3°, seconda manche, Morelli 2°
 9 maggio, Calmiera, 2ª manche, Di Vincenzo 3°, finale, Di Vincenzo 2°
 16 maggio, Cassano Spinola, finale, Scoglietti 1°
 23 maggio, Olgiate Olona, 2ª manche, Gaiardoni 3°
 23 maggio, Polcanto, 2ª manche, Dinoia 3°
 23 maggio, Viterbo, 1ª manche, Paciotti 2°, finale, Paciotti 3°
 23 maggio, Forlì, finale Cadetti, Ferrari 3°
 30 maggio, Sassoferrato, 1ª manche, M. Marziali 3°
 30 maggio, Armeno, 1ª manche Cadetti Scoglietti 2°, finale, Scoglietti 1°
 6 giugno, Lesignano Bagni, 2ª manche, Angella 1°, finale, Angella 2°
 6 giugno, Asti, finale Cadetti, Scoglietti 1°
 6 giugno, Mandra a Taranto, 1ª manche, Marra 2°, 2ª manche, Marra 2°, finale, Marra 1°
 13 giugno, Meldola, 1ª manche, Ferrari 1°
 13 giugno, Novafeltria, finale Cadetti, Trotti 3°
 13 giugno, Trofarello, finale Cadetti, Scoglietti 3°
 13 giugno, Calimera a Lecce, 1ª manche, Di Vincenzo 1°, 2ª manche, Di Vincenzo 1°, finale, Di Vincenzo 1°
 20 giugno, Gioiella, 1ª manche, Celestini 3°
 20 giugno, Villar Perosa, finale Cadetti, Scoglietti 1°
 27 giugno, Sassello, 1ª manche D. Lagomarsino 3°, 2ª manche, G. Lagomarsino 3°, finale, G. Lagomarsino 2°, D. Lagomarsino 3°
 4 luglio, Vittorio Veneto, 2ª manche, Belfontali 3°
 4 luglio, San Pietro in Bevagna, 1ª manche, Rossetti 3°
 4 luglio, Olbia, 1ª manche, Caddia 1°, 2ª manche, Caddia 1°, finale, Caddia 1°
 11 luglio, Casale Monferrato, 1ª manche, Scoglietti 1°, Bonetta 3°, finale, Bonetta 2°
 18 luglio, Barge, 2ª manche, Donato Scoglietti 1°, finale, Scoglietti 2°
 25 luglio, Vico del Gargano, 1ª manche, Donnari 2°, Di Vincenzo 3°, seconda manche, Gallucci 3°
 1 agosto, Baldasserona a San Marino, 1ª manche, Ferrari 2°
 1 agosto, Cornedo, finale, Micheluz 3°



• La Competizione Cross C1 è entrata in produzione nel 1981. Al momento della sua uscita di scena, nel 1983, costava 3.348.840 lire.

1 agosto, Deruta, 1ª manche, Donnari 3°, 2ª manche, Ripani 1°, finale a punti, Donnari 1°
 11 agosto, Vico del Gargano, 1ª manche, R. Alborghetti 1°, 2ª manche, R. Alborghetti 1°, finale, R. Alborghetti 1°
 5 settembre, Viguzzolo, finale Cadetti, Gazzera 3°
 12 settembre, San Pietro in Bevagna, 1ª manche, Gemma 2°, finale, Gemma 2°
 12 settembre, Verona – Pestrino, 1ª manche, Micheluz 2°, finale, Micheluz 2°
 19 settembre, Lesignano Bagni, 2ª manche, Angella 3°
 19 settembre, Sassello, 1ª manche, Gali 2°
 19 settembre, Erba, 1ª manche, R. Alborghetti 2°, 2ª manche, Gerosa 1°, finale, R. Alborghetti 1°
 26 settembre, Montefiore Dell'Aso, prima manche, Gallucci 1°, Marziali 2°, 2ª manche, Donnari 1°, finale, Gallucci 2°, Donnari 3°
 26 settembre, Baldasserona a San Marino, 2ª manche, Valentini 1°, finale, Valentini 2°
 26 settembre, assoluta Cadetti, Bonetta 1°
 3 ottobre, Cagli, finale, Donnari 3°
 3 ottobre, Garlasco, 1ª manche, Scoglietti 2°, 2ª manche, Scoglietti 2°
 3 ottobre, Pietra Montecorvino, 2ª manche, Di Vincenzo 2°, finale, Di Vincenzo 2°
 3 ottobre, Trevinano, 1ª manche, Celestini 2°, 2ª manche, Celestini 2°
 10 ottobre, Casalfiumanese, 2ª manche, Ferrari 2°
 10 ottobre, Barletta, 1ª manche, Di Vincenzo 1°, 2ª manche, Gemma 3°, finale, Di Vincenzo 1°
 10 ottobre, Galatina, 1ª manche, Marra 1°, finale, Marra 2°
 17 ottobre, Mogliano, 1ª manche, Gallucci 2°, 2ª manche, Donnari 1°, Ripani 2°, finale, Donnari 1°, Gallucci 3°
 31 ottobre, Noto, finale Junior, Abramo 2°
 31 ottobre, Catanzaro, prima manche, Carboni 2°
 14 novembre, Noto, finale Junior, Puzzo 3°
 14 novembre, Roma EUR, 1ª manche, Paciotti 3°, finale, Paciotti 3°
 21 novembre, Trofarello a Torino, finale, Scoglietti 1°

1983

C1 e C2

6 marzo, Viterbo, 1ª manche, Leone 3°, 2ª manche, Leone 1°
 6 marzo, Olbia, 1ª manche, Carboni 3°, 2ª manche, Carboni 3°
 13 marzo, Comiso, finale Cadetti, Biagiani 2°, finale Junior, Mainardi 1°, Cutraneo 3°
 13 marzo, Monopoli Sabina, 1ª manche, Leone 3°
 20 marzo, Spinea, finale, Lago 3°
 20 marzo, Fidenza, manche unica, C. Rinaldi 1°
 27 marzo, Rognano Flaminio, 1ª manche, Leoni 2°
 27 marzo, Lusina a Rovigo, 1ª manche, Ceolato 1°, 2ª manche, Rebuli 1°
 27 marzo, Montefiore Dell'Aso, 2ª manche, Donnari 1°
 4 aprile, Olgiate Olona, 1ª manche, L. Gerosa 3°
 4 aprile, Lesignano, 2ª manche, C. Rinaldi 3°
 4 aprile, Vittorio Veneto, 1ª manche, Rebuli 1°, Ceolato 2°, finale, Ceolato 3°
 4 aprile, Ravenna, finale Junior, Vignudini 3°
 10 aprile, Catanzaro, finale Junior, Managò 3°
 17 aprile, Olbia, 1ª manche, M. Caddia 2°
 17 aprile, Noto, finale Junior, Mainardi 1°
 24 aprile, Cornedo, 1ª manche, Verlato 3°, 2ª manche, Ceolato 3°
 24 aprile, Castiglion del Lago, 2ª manche, P. Paffarini 1°, finale, P. Paffarini 1°
 24 aprile, Forio d'Ischia, finale Junior, Mainardi 3°
 25 aprile, Salsomaggiore, 1ª manche, C. Rinaldi 1°, 2ª manche, C. Rinaldi 2°
 25 aprile, Osimo, 1ª manche, Donnari 1°, 2ª manche, Gallucci 1°, finale Cadetti e Junior, Gallucci 2°, Donnari 3°



• La Competizione Cross C2 entra in scena nel 1983, aggiornata subito, dopo appena una stagione, con la versione HX 125 LC.

1 maggio, Agnone Bagni, finale Junior, Mainardi 1°
 8 maggio, Spoleto, 1ª manche, Cimignoli 2°
 15 maggio, Molinella, 1ª manche, Santi 2°, finale, Santi 3°
 22 maggio, Molinella, finale Cadetti, Marcolini 3°
 22 maggio, Novafeltria, 1ª manche, Gallucci 1°
 22 maggio, Messina, finale, Marco Mainardi 1°
 28 maggio, Pergine, 1ª manche, Folgarait 3°
 29 maggio, Tempio, 1ª manche, M. Caddia 1°
 29 maggio, Pietra Montecorvino, 1ª manche, Di Vincenzo 3°, finale, Di Vincenzo 3°
 29 maggio, Cornedo, 2ª manche, Verlato 1°
 12 giugno, Vilar Perosa, 1ª manche, Bianciotto 2°, finale, Bianciotto 3°
 19 giugno, Erba, 2ª manche, Giugni 3°
 3 luglio, Prunetta a Pistoia, 2ª manche, Pieri 3°
 17 luglio, Roccella, finale, Mainardi 1°
 24 luglio, Deruta, finale a punti Cadetti, P. Paffarini 3°
 7 agosto, Roncone, 2ª manche, Rebuli 1°
 28 agosto, Baldasserona a San Marino, 2ª manche, Venturini 2°
 11 settembre, Salsomaggiore, 1ª manche, C. Rinaldi 1°, 2ª manche, C. Rinaldi 1°, finale, C. Rinaldi 1°
 25 settembre, Erba, 1ª manche, Corti 3°
 2 ottobre, Carezzate, 1ª manche, Giugni 2°
 9 ottobre, Paese, 1ª manche, A. Lago 3°
 16 ottobre, Romans D'Isonzo, 1ª manche Della Morte 1°
 23 ottobre, Cianciana ad Agrigento, finale Junior Mainardi 1°
 12 novembre, Afragola, 2ª manche, Di Vincenzo 2°, 4ª manche, Mainardi 1°

1984 C1 e C2

4 marzo, Noto, finale Cadetti, Montanti 1°
 11 marzo, Messina, 1ª manche Cadetti, Montanti 1°, 2ª manche Junior, Cutaneo 2°
 26 marzo, San Giorgio a Bosco, 2ª manche, A. Lago 1°
 1 aprile, Agnone Bagni, assoluta Cadetti, Montanti 1°, assoluta Junior, Caramma 2°
 8 aprile, Erba, 2ª manche, Cannella 3°
 29 aprile, Laghetto di Camin a Padova, finale Junior, Verlato 3°
 1 maggio, Cianciana ad Agrigento, finale Junior, Caramma 1°
 6 maggio, Cornedo, seconda manche, P. Verlato 3°
 13 maggio, Agnone Bagni, finale Cadetti, Montani 2°
 27 maggio, Castel di Sasso, 1ª manche, Montanino 2°
 3 giugno, Giarratana, finale Cadetti, Montanti 2°
 1 luglio, Erba, 1ª manche, Perotti 2°
 14 ottobre, Riola Sardo, 1ª manche, Maiorca 3°, 2ª manche, Maiorca 2°
 18 novembre, Bosisio Parini, 1ª manche, Polvara 3°