

motociclisti sprint

SPECIALE
MESE

RITRATTO D'AZIENDA

Gilera 40

ACCESSORI

Prova d'uso 50

TEST

In cura di Claudio Braglia
Foto Braglia/Messori

Moto Guzzi Le Mans III 54

Gilera 125 CI 70

Aprilia MX 125 79

TURISMO

Elefantentreffen 64

PREZZI DEI CICLOMOTORI

Dati completi dei «codice» 66

LA MOTO DEL MESE

Kawasaki 550 GPz 88

PREZZI DELLE MOTO

Strada e fuoristrada 90

SELF SERVICE

Gli strumenti di misura 94

L'AGENDA

Indirizzi utili 98

IL TECNICO

A domanda risponde 99

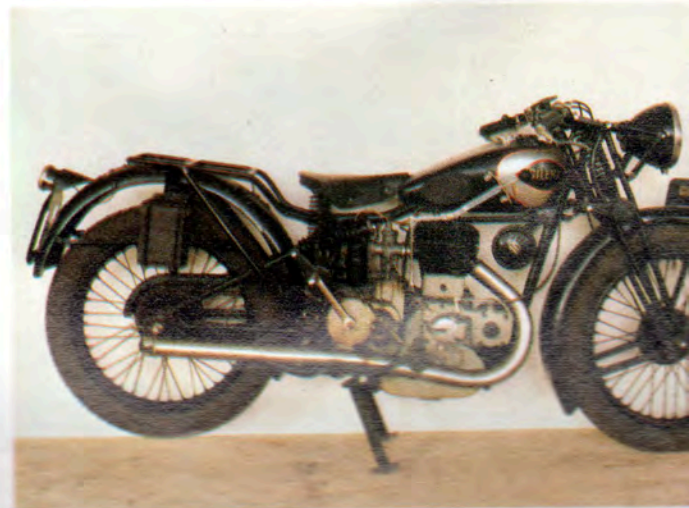
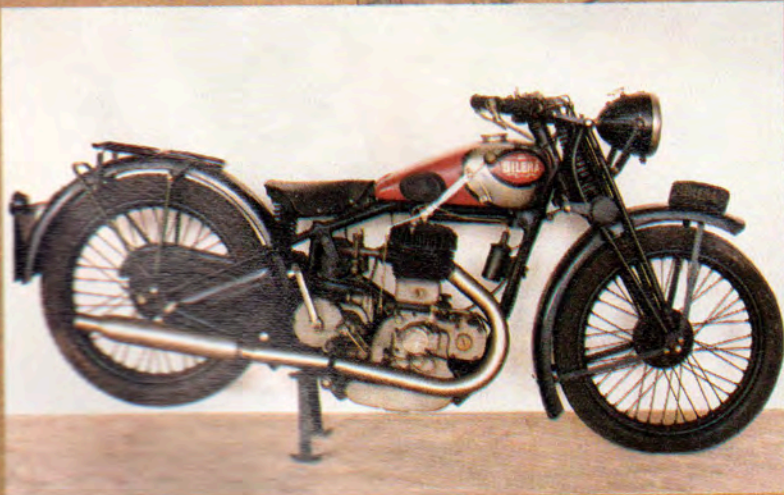
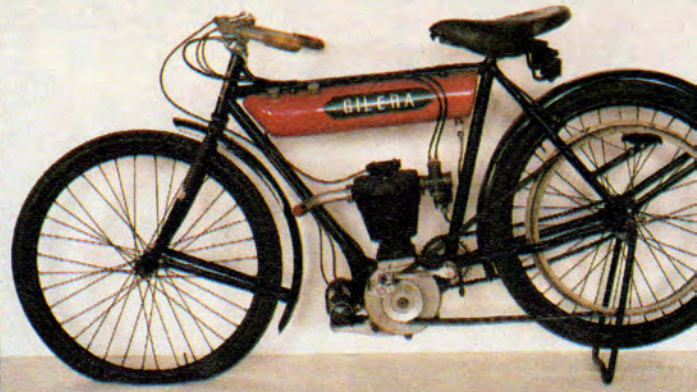
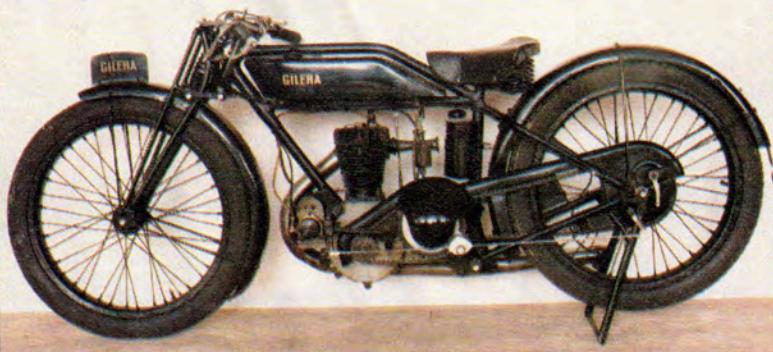
L'ABC DELLA TECNICA

La catena a rulli 100

REVIVAL

MV 750 S 102





RITRATTO D'AZIENDA

Gilera

UN'INDUSTRIA CARA A TUTTI GLI ITALIANI, CHE DOPO AVER DOMINATO LE SCENE AGONISTICHE ABBANDONÒ LE COMPETIZIONI E GIUNSE A SFIORARE IL FALLIMENTO. SALVATA DALLA PIAGGIO È ORA IN PIENO RILANCIO E VUOLE TORNARE A OCCUPARE UN POSTO DI PREMINENZA

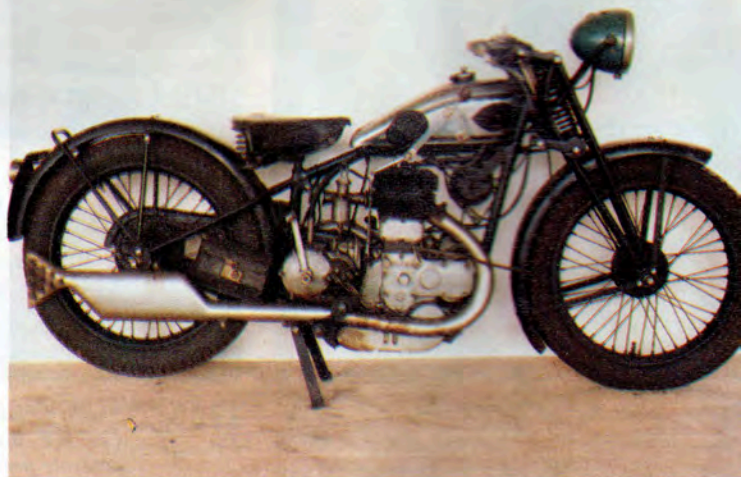
Testo di **Claudio Braglia** - Foto **Braglia-Messori-Archivio Gilera**

ARCORE (MI) - Gilera, Arcore, due nomi che richiamano di riflesso alla mente degli appassionati meno giovani le gloriose, vermiglie quattro cilindri da corsa che con le loro vittorie infuocarono le tribune dei più celebrati autodromi del mondo.

Dopo le note difficoltà finanziarie degli anni sessanta, e l'intervento del Gruppo Piaggio che ha scongiurato la tristezza del fallimento, Gilera è ritornata una realtà di cui bisogna essere orgogliosi. L'attività produttiva è ora in continua espansione, e la gamma

è sempre più eclettica e diversificata: il «celato» obiettivo trasparente nei decisi propositi di raggiungere il secondo posto nell'ambito dell'industria dueruoistica nazionale di «mamma» Piaggio.

Per il valore degli impianti, delle attrezzature e degli uomini che vi lavorano, ci abbiamo potuto bene appurare nel corso della nostra visita agli stabilimenti di Arcore non abbiamo alcun motivo di dubitare che la meta verrà raggiunta con successo, e che Gilera tornerà ad essere per gli italiani quella che ha rappresentato per oltre mezzo secolo

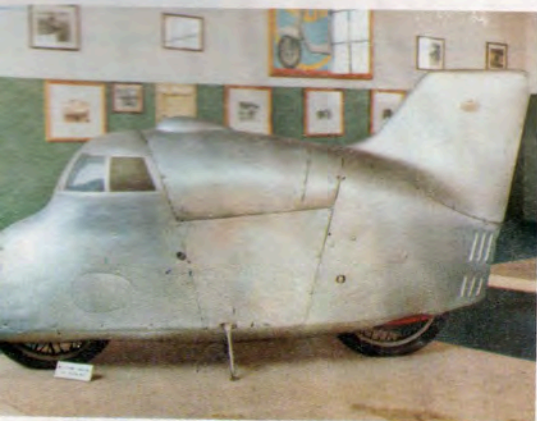


Nella foto grande che fa da sfondo alla «sfilata» delle monocilindriche il complesso delle costruzioni che costituiscono l'Azienda Gilera. Facile vedere, in primo piano, i capannoni più recenti dei quali si parla nel testo



Due modelli del 1936: sopra la 500 L 2ª serie, sotto la 220 tipo Nord denominata «Sirio». Pur cambiando la cilindrata risulta evidente la similitudine fra dimensioni del cilindro e quelle del carter motore, in proporzione esattamente opposte a quanto si vede sulle moto moderne. Gli accenti non facevano (apparentemente) parte delle preoccupazioni dei disegnatori: lo dimostra il faro anteriore sostenuto da «bacchette» e la borsetta in cuoio con relativa serratura. Anche la sospensione posteriore, si rimanda con robuste molle sotto il sellino, è di tipo ciclistico

In queste pagine sono raffigurate alcune splendide monocilindriche che risalgono ai primi anni del secolo; come si vede il marchio coi cerchi incrociati non c'era ancora, ma il fascino che emana da queste immagini è enorme. Le due moto in alto sono, a destra, la 137 cc del 1909 capace di 105km all'ora, a sinistra la 350 VL del 1926. Nelle tre in basso si vede come, col passare degli anni, la moto si evolve e l'aspetto divenga più completo: in alto vediamo la 500 L SS del 1933, sotto la 500 VT 2ª serie del 1933 e, qui accanto, la 500 L del 1935; da notare l'adozione di una embrionale ma già modernissima sospensione posteriore con munita di ammortizzatore



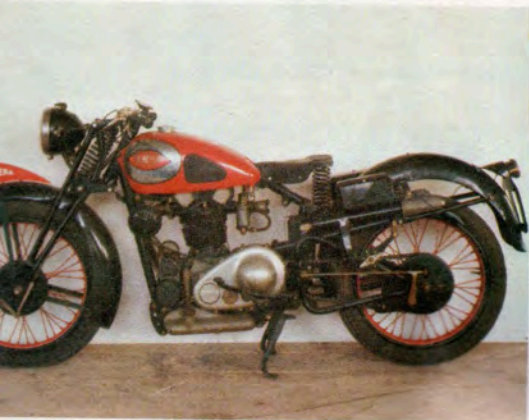
1937 Ecco la famosa 500 a quattro cilindri con compressore volumetrico Roots, completamente carenata



1937 La 500 «4 Bulloni» era una monocilindrica a quattro tempi con distribuzione ad aste e bilancieri con valvole in testa



1937 La 500 con compressore senza carenatura mette in evidenza tutte le particolarità meccaniche fra cui il raffreddamento a liquido



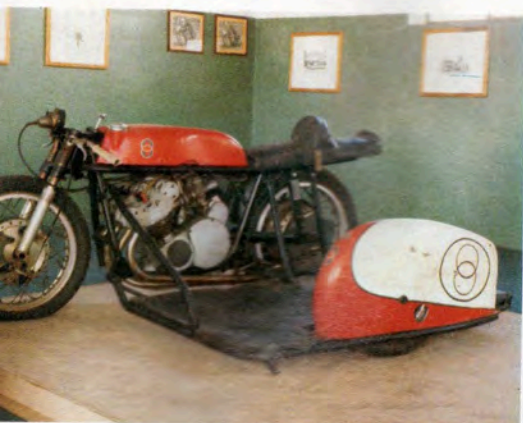
1939 La 500 VT, soprannominata «otto bulloni» era direttamente estrapolata dalla «quattro bulloni» di due anni prima



1941 Sempre dagli insegnamenti della «4 bulloni» prese forma l'indimenticata «Saturno» (questa è la Sport I. Serie)



1942 La 500 VL Marte si distingueva per trasmissione finale ad albero cardanico e per la possibilità di montare un side-car



1952 Della 500 da Gran Premio con raffreddamento ad aria, ne fu allestita anche una versione provvista di side-car



1956 Snella e filante come un ermellino era la 125 GP bicilindrica bialbero con la notevole potenza di 20 Cv a 12000 giri



1957 Dalla 125 bicilindrica venne derivata la 175, praticamente immutata architettonicamente, ma con 22 Cv a 11000 giri



1956-57 Ed ecco la splendida 500 GP a quattro cilindri che tutti ricordano giunta al suo massimo stadio evolutivo



1952-58 La Saturno 500 fu proposta anche in versione militare, irrobustita in svariati elementi e con sospensioni telescopiche



1952-57 Ecco una ennesima versione della eclettica Saturno. Preparata anche in edizione crossistica non mancò di ben figurare

LA STORIA DELLA GILERA ATTRAVERSO I SUOI MODELLI

Dalle elaborazioni al cross mondiale

NDATA PRATICAMENTE agli albori della motociclistica, nel lontano 1909, la Gilera è l'antica delle grandi Case italiane ancor oggi in breccia, visto che la Piaggio, seppure affondi le radici nel lontano 1884, iniziò realmente una creta attività dueristica nel 1945-46 con la guida dell'ingegner D'Ascanio.

Giuseppe Gilera, era un asciutto giovanotto milanese con una viscerale passione per la meccanica e i motori in particolare, che rappresentava una linea di demarcazione alcuna, il suo lavoro ed il suo diletto. Dapprima il buon «Beppe» si dedicò alla preparazione ed elaborazione di piccole ciclette già in produzione che con l'entusiasmo dei suoi vent'anni, portava in gara personalmente e con successo, come dimostrano varie affermazioni fra le quali la vittoria ed il nuovo record sulla «Como-Brunate». Nonostante tutto questo, Gilera non era soddisfatto: voleva qualcosa di più specialistico ed efficace ed a quel punto arrivò subito chiaro che l'unica via da seguire era concretizzare il suo desiderio era il costruire la macchina dei suoi sogni con le sue mani.

Le capacità non facevano certo difetto all'abile meccanico milanese, e nel corso del 1909 i suoi desideri sublimarono nella costruzione del primo motociclo marcato Gilera. Dalla piccola officina via XXII Marzo, una essenziale «mono» a quattro tempi da 317 cc, fece sentire i suoi primi gusti, vagiti. Si trattava di una macchina estremamente sobria e razionale. Il telaio di derivazione classica era una semplice «monoculla aperta», il «vertice» inferiore veniva chiuso dal motore, l'appattissimo in senso longitudinale. Praticamente inesistenti le sospensioni: il retrotreno era rigido, mentre la «forcella» schierava un rudimentale ammortizzatore a molla. Il motore fortemente «toquadro», era un monocilindrico a 4 tempi raffreddato ad aria, con carburatore a comando carburante e dell'aria separati, e la distribuzione ad aste e bilancieri con valvole esterne di concezione razionale, con quella di scarico posizionata nella parte anteriore del motore per facilitarne il raffreddamento e quella di aspirazione perfettamente a valle del carburatore. Con 30 Cv e la trasmissione finale a cinghia, la prima creatura di Giuseppe Gilera era accreditata di ben 120 kmh.

«Il nome» cominciava a ronzare nelle orecchie di appassionati ed in seguito, sempre con maggior insistenza, anche perché nella piccola officina milanese non si dormiva sugli «allori», e ben presto la luce una serie di bicilindriche di «bassa» cilindrata con motori disposti longitudinalmente sia a «V» che boxer, nelle cilindrata 500 cc, rispettivamente con potenze di 3,5 e 5 Cv. Dopo la parentesi della prima guerra mondiale a quale il giovane Gilera partecipò come tutti i suoi coetanei, per adeguare la produzione alle richieste sempre crescenti, nasceva un nuovo stabilimento ad Arcore vicino a Monza, che ancor oggi sede della Casa. Questi lavori di insediamento, durarono un po' di tempo alla produzione, che proseguì comunque con regolarità a due anni dal termine delle ostilità. Si ripartì con una mezzo litro monocilindrica con cambio a tre marce, ed in seguito, nel 1921, con una versione più efficace da 200 cc, sempre con cambio a tre rapporti e trasmissione finale a catena, ma con distribuzione comandata dalle valvole laterali, a quella con valvole a testa comandate da aste e bilancieri.

Nel 1926 vide la luce la 350 VL: una interessante monocilindrica a quattro tempi con valvole laterali e cambio a tre velocità e trasmissione integrata a catena (la primaria era esterna) e la sospensione anteriore meccanica a parallelogramma con cella in traliccio di tubi. Questa macchina si rivelò subito molto efficace, conquistando nello stesso anno il durissimo «Raid-Sud». Derivata dalla 350 VL, nel 1933 nasceva anche la 500 L SS: una monocilindrica sportiva con distribuzione a

valvole laterali e cambio in semiblocco a tre marce, accreditata di oltre 120 kmh. In quell'anno era pure in produzione la 500 VT 2. serie, dotata di un possente motore bicilindrico parallelo con distribuzione ad aste e bilancieri e cambio in semiblocco a tre rapporti, che come tutte le altre Gilera prodotte fino a quel periodo aveva il comando a mano, dislocato sul lato destro del veicolo.

La ricerca continua e testarda, che procedeva sempre di pari passo con la sperimentazione diretta nelle competizioni, foriere di continui e lusinghieri successi, garantivano alla Casa di Arcore notevoli soddisfazioni commerciali ed ambiti riconoscimenti alle grandi qualità del prodotto. Nel 1935 la Gilera diventò fornitrice ufficiale del Ministero della Difesa, del Ministero degli Interni e dei Corpi di Vigilanza Urbana delle principali città italiane. E non si può certo dire che in quei tempi la concorrenza mancasse.

Via via che i successi sportivi si andavano intensificando, la Gilera decise di dedicarsi anche alla progettazione di macchine esclusivamente destinate alle competizioni. A cavallo fra il 1934 ed il 1935, fu costruita una mezzo litro con distribuzione monoalbero a camme in testa comandato da una cascata di ingranaggi. Nel 1937, riprendendo un vecchio progetto dell'ingegner Giannini risalente al 1927 (trasformatosi poi nella famosa «Rondine» 500 di Piero Taruffi), Giuseppe Gilera e lo stesso ingegnere-pilota Piero Taruffi, ristrutturarono l'interessante quattro cilindri a quattro tempi da 494,43 cc rivedendone completamente meccanica e ciclistica. Con l'ausilio della distribuzione bialbero, il raffreddamento integrale a liquido e di un compressore volumetrico Roots a palette, si raggiunse la notevolissima potenza di 80 Cv. I risultati non tardarono: nello stesso anno il caparbio Taruffi conquistava il primato di velocità sul chilometro lanciato con la macchina completamente carenata alla incredibile media di 274,181 kmh e nel 1939 oltre a vincere il campionato europeo di velocità (condotta da Dorino Serafini), sempre con Taruffi stabiliva il nuovo record di velocità sull'arco di un'ora, alla media di 205,300 kmh.

Nel settore «produzione», il 1935 seguiva l'avvento della 500 Tipo «L», evoluzione della precedente 500 L SS. La macchina che aveva subito soltanto alcune migliorie alla meccanica, si distingueva per l'adozione di un nuovo telaio integralmente elastico con una interessante sospensione posteriore — simile a quella già utilizzata dalla Vincent, — costituita da una coppia di corti ammortizzatori sistemati piuttosto inclinati sotto alla sella, che venivano compresi da un forcellone doppiamente triangolato, piuttosto simile a quello ancora oggi utilizzato sulle Yamaha Monocross.

Gli anni precedenti la seconda guerra mondiale furono particolarmente intensi sia nella produzione che nell'ambito della progettazione di macchine da competizione. Nel 1936 fu la volta della «Sirio» prodotta in due versioni, con un compatto motore monocilindrico a quattro tempi da 200 cc, cambio a tre velocità a comando manuale e la sospensione posteriore rigida. Nell'anno successivo, fu la volta della «4 Bulloni» da 500 cc, che precedeva di appena un paio d'anni la famosa «500 VT SS», soprannominata «otto bulloni», che poco dopo il suo esordio ed in concomitanza con la citata vittoria nel campionato europeo di Dorino Serafini, vinse la Milano-Taranto nel 1939.

La più concreta maturazione del grosso mono verticale della Casa di Arcore, si ebbe con la celebrata «Saturno», che lanciò i suoi primi vagiti proprio allo scoppiare del secondo conflitto mondiale. Di impostazione ciclistica praticamente identica all'otto bulloni (se si esclude la modificata sospensione posteriore) la Saturno offriva una meccanica ampiamente rimaneggiata. La sua cilin-

drata esatta era di 497,8 cc; la distribuzione ad aste e bilancieri e la potenza nella versione «Sport» di ben 32 Cv (valore che sarebbe ottimo anche ora per un monocilindrico di tale cilindrata) con una velocità di punta superiore ai 160 kmh. La Gilera approntò anche un motociclo militare, derivato dal modello Marte (anch'esso di indirizzo militare) che proprio in quel periodo entrava in produzione. Questa macchina si discostava dalla precedente produzione Gilera per la trasmissione finale a cardano e per la possibilità di montare un carrozzone provvisto di trazione sulla ruota, mediante un apposito sdoppiatore sulla scatola della coppia conica.

Sempre nello stesso periodo apparve in catalogo anche una 250 monocilindrica a quattro tempi con distribuzione ad aste e bilancieri e di impostazione simile alla Saturno, con la quale si continuava a sfruttare le denominazioni «astronomiche/planetarie». Fu infatti battezzata «Nettuno».

Dopo la cruenta parentesi fratricida della seconda guerra mondiale, l'attività negli stabilimenti di Arcore ritornava a pieno regime e nel contempo riprendeva l'attività sportiva. A causa della decisione presa dalla F.I.M. di abolire l'alimentazione a compressore, la Casa di Arcore si trovò momentaneamente «appiedata», e decise, in attesa del motore nuovo ad alimentazione atmosferica, di utilizzare la promettente Saturno di serie. In versione elaborata e rivista specie nella ciclistica (con un peso ridotto ad appena 125 kg che le conferiva una elevatissima maneggevolezza) la Saturno si impose sui più acclamati circuiti. La potenza massima del modello competizione, denominato «Sanremo» salì ai 36 Cv a 6.000 giri e la velocità di punta superò i 175 kmh.

La prima motoleggera della Casa di Arcore, vide la luce nel 1948: monocilindrica a quattro tempi con distribuzione a valvole laterali, che si trasformò in «valvole in testa» comandate da aste e bilancieri agli inizi degli anni '50. Nel 1951 ne venne anche approntata, come era allora consuetudine, una versione sport, che fu però sostituita un anno più tardi dalla 150 Sport.

Nel frattempo la nuova 500 a quattro cilindri da G.P. progettata dall'ingegner Remor iniziava a far parlare di sé. Nata sulla base del progetto di una 250 a quattro cilindri, la nuova mezzo litro da competizione del 1948 presentava una cilindrata di 492,4 cc, la distribuzione bialbero a camme in testa comandata da una cascata di ingranaggi e la bella potenza di 50 Cv a 8.500 giri. Ciclisticamente invece era ancora abbastanza tradizionale: telaio a culla continua, forcella anteriore in lamiera stampata con sospensione a parallelogramma e forcellone in lamiera stampata accoppiato ad ammortizzatori a frizione. Attraverso una continua evoluzione negli anni successivi, la macchina raggiunse il limite dei 56 Cv a 10.000 giri che con soli 128 kg di peso (importanti modifiche erano state addotte a telaio e sospensioni) le consentivano di sfiorare i 220 kmh.

Nel settore produzione, a cavallo fra il 1952 ed il 1953, fu la volta della indimenticata 300 B, con motore bicilindrico parallelo da 304 cc, distribuzione ad aste e bilancieri. La macchina era un po' l'antesignana delle moto moderne e segnava un netto passo in avanti rispetto a quelle che l'avevano preceduta, specialmente per le grandi doti della ciclistica. Il telaio era a doppia culla e le sospensioni teleidrauliche sia all'avantreno che al retrotreno. I programmi produttivi per questa nuova macchina capace di 120 kmh erano ottimistici e la Nettuno monocilindrica da 250 cc, venne progressivamente abbandonata per far posto al nuovo gioiello di «Beppe» Gilera.

In quel periodo la «Saturno» raggiunse la sua massima evoluzione, arrivando a quota 42 Cv a 6.500 (che significavano con la moto completamente carenata ben 210 kmh!). Ne venne anche allestita una versione cross, naturalmente modificata ad hoc nell'assetto e nella meccanica, che si aggiudicò il campionato italiano della mezzo litro negli anni 1953, 1954, 1955.

Nel 1954, il motore della quattro cilindri da Gran Premio fu completamente ridisegnato: la cilindrata salì a 496,6 cc e la potenza a 65 Cv, per

una velocità di punta di 240 kmh. Il 1955 segnò l'avvento della 125 bicilindrica che debuttò vittoriosamente al Gran Premio di Monza dell'anno successivo. Il motore della nuova ottavo di litro era di aspetto e concezione modernissima: bicilindrico parallelo inclinato in avanti di 45° con cambio in blocco e distribuzione a doppio albero a camme in testa, aveva 20 Cv a 12.000 giri che la spingevano fino al limite dei 190 kmh. Derivata dalla 125 G.P., nel 1957 venne approntata anche una 175 cc con 22 Cv a 11.000 giri.

Arrivò allora la decisione di ritirarsi definitivamente dalle corse, ma la Gilera volle farlo in bellezza: approntò una 350 a quattro cilindri simile alla mezzo litro che con McIntyre riscosse notevoli successi, e poco prima del ritiro, scese in pista a Monza conquistando i record dell'ora con partenza da fermo nelle classi 125, 175, 350, 500 e Sidecar. L'abbandono della Gilera deciso di concerto con la Moto Guzzi e la Mondial, rappresentò un duro colpo per gli appassionati, e furono in molti a ritenerla una mossa sbagliata, visti i successi ed i titoli mondiali conquistati. E non mancarono i tentativi di riesumare le possenti quattro cilindri bialbero negli anni successivi: nel 1963 ci provò il pluricampione Geoffey Duke e verso il 1965 l'argentino Caldarella, ma come era prevedibile senza successo in entrambi i casi.

Nel frattempo però si intensificava l'impegno nelle competizioni fuoristradistiche che regalavano specialmente negli anni successivi, lusinghieri successi alla Casa di Arcore nelle gare di regolarità (con le 98, 125 e 175 battezzate appunto «Regolarità»), monocilindriche a quattro tempi con distribuzione ad aste e bilancieri. Nel 1959, per festeggiare il mezzo secolo di vita dell'Azienda, Giuseppe Gilera autorizzò il progetto «Giubileo», partendo da una interessante 98 cc monocilindrica quattro tempi con cambio a quattro marce di linea moderna alla quale seguirono negli anni successivi anche motori di superiore cilindrata.

Per tutto l'arco che andò dal 1960 al 1970, la Gilera ebbe il suo punto di forza nella gamma «Giubileo» composta dalla citata 98 e dalle 125, 150 e 175. Alla «felice compagnia» si aggregò, nel 1962, lo scooter G50 che a differenza delle dilaganti «Vespa» e «Lambretta», si distingueva per l'adozione di un motore monocilindrico a quattro tempi con distribuzione ad aste e bilancieri ed il cambio a tre rapporti già utilizzato a suo tempo sul ciclomotore «Gilly 50» concepito nel 1956. Nel 1963 ne venne allestita anche una versione da 80 cc, mentre nell'anno successivo fu riavviato alla produzione anche il «Gilly 50» (con meccanica identica a quella del G50) in edizione riveduta e corretta. Nel 1966 un altro ciclomotore, il Cadet 50 di impostazione più moderna e razionale, si aggiungeva alla articolata gamma Gilera.

Fu quello il periodo di maggior successo della gamma leggera della Casa di Arcore: modelli come il 124 4V e lo splendido 124 5V in edizione normale e lusso, sono ancora ricordi indelebili nelle menti dei sedicenni di allora. In quegli anni in cui cominciavano a fare capolino le prime avvisaglie dell'invasione nipponica su tutti i mercati, quando ormai in Casa Gilera non si parlava più di grosse cilindrate si sentì «vociferare» insistentemente (e queste voci furono suffragate anche dalla costruzione di un prototipo funzionante) di una 500 bicilindrica a quattro tempi con cambio a cinque velocità, che, in parte per la crisi economica che stava attanagliando la Gilera ed in parte perché non aggiornatissima dal punto di vista tecnico, non trovò mai lo sbocco produttivo.

Il 1969 fu l'anno peggiore per l'anziana Casa milanese: un bruttissimo periodo al quale si arrivò dopo che l'industria motociclistica nazionale aveva subito i deleteri effetti del processo di motorizzazione quattroruotistica di massa, iniziata poco dopo l'inizio degli anni sessanta con la complicità del «boom economico» e delle varie Fiat 500 e 600. Si era insomma in un momento di stasi che chiudeva un'epoca, ma ancora relativamente distante comunque dall'avvento del boom motociclistico degli anni settanta, che come è noto privilegiò comunque più le macchine di classe e costo elevato che modelli utilitaristici o da dipotto. La crisi della

Casa milanese era talmente imponente che si profilava il rischio del fallimento ed addirittura la possibilità che il marchio passasse in mano straniera. In parte il colpo fu parato grazie ad una sovvenzione statale, ed all'impegno diretto di Giuseppe Gilera che versò di tasca sua ben mezzo miliardo di lire (si pensi quanto la cifra era grande oltre dodici anni fa) nelle casse della azienda. La salvezza della Casa di Arcore fu decretata il 26 novembre del 1969, quando l'allora amministratore delegato della Piaggio ing. Vallecchi, annunciava l'acquisto da parte della società genovese dei beni patrimoniali della Moto Gilera. La «rinascita» non fu certo scevra di difficoltà iniziali, che furono tuttavia bene affrontate e superate con un organico piano di ristrutturazione studiato dal quartier generale di Arcore, in perfetta sintonia col cuore organizzativo di Genova e Pontedera. Due anni più tardi morì, a 84 anni il Cavaliere del Lavoro Giuseppe Gilera, crediamo, col cuore in pace, poiché dovrebbe avere avuto il tempo di rendersi conto che la sua cara azienda aveva finalmente trovato la direzione giusta verso la quale muoversi per avere quella continuità che il geniale meccanico milanese si era augurato sin dagli inizi.

La produzione del «nuovo corso», venne incentrata sui ciclomotori in svariate «salse» e su motoleggere da 125 e 150 cc a quattro tempi

UN IMPIANTO AD ALTISSIMA TECNOLOGIA CON TRE LINEE DI MONTAGGIO PER L'ATTUALE PRODUZIONE DI CICLOMOTORI, MOTO LEGGERE E DA FUORISTRADA

La Gilera oggi

GLI STABILIMENTI di Arcore sono particolarmente estesi come superficie occupata: dopo gli ultimi ampliamenti decisi con l'avvento della amministrazione Piaggio si è raggiunto il limite dei 56.000 mq interamente coperti e la superficie del terreno sul quale sorge l'insediamento Gilera supera i 93.000 mq totali più 120.000 confinanti. Il rapporto di edificabilità è quindi sfruttato al massimo, e per la restante area scoperta è in previsione la costruzione di un completo tracciato di prova per le macchine da fuoristrada. La maggior parte del lavoro è stata impiegata per razionalizzare gli edifici adibiti, alla produzione, che nella precedente gestione avevano conosciuto una crescita un po' disordinata.

L'assetto produttivo della Gilera è incentrato per la maggior parte sulla costruzione di ciclomotori e motociclette, anche se una buona fetta dell'attività è occupata da lavorazioni per conto terzi. Non bisogna dimenticare infatti che la Casa di Arcore è per tradizione ed attrezzature, maestra nella lavorazione e piegatura dei tubi e che quindi quasi tutta questa particolare produzione dell'intero Gruppo Piaggio, viene effettuata ad Arcore. Nel settore delle lavorazioni per conto terzi si costruiscono fra l'altro anche leve per freni a mano, e cambio, pedaliere freno-frizione per diversi tipi di automobili (Fiat e Ferrari), oltre a pulegge assi per bilancieri completi e servofreni sempre per impieghi automobilistici.

La produzione è imponente: nel 1980 sono stati prodotti circa 60.000 veicoli, con un incremento del 90% rispetto all'anno precedente, mentre il «plafond» attuale raggiunge le 70.000 unità, di cui oltre 15.000 motocicli. I programmi prevedono un continuo incremento nell'immediato futuro, fino a sfruttare completamente il potenziale produttivo degli stabilimenti di Arcore coi quali si potrebbe addirittura raddoppiare la produzione, utilizzando due turni alle linee di montaggio invece che uno solo. Attualmente si occupano direttamente della produzione motociclistica oltre 250 persone, coadiuvate da altre 230 che vi contribuiscono indirettamente. Il totale dei dipendenti della Gilera assomma ad oltre 1050 persone.

MA COME NASCE UNA Gilera? Vediamo di riassumerlo con l'aiuto dell'ingegner Arrigo Cresta, direttore degli stabilimenti di Arcore, che ci ha fatto da cordiale «Cicerone» nel nostro lungo giro di ispezione attraverso gli spaziosi capannoni.

Dopo gli «abbozzi» dell'ipotetico profilo del nuovo modello proveniente dagli uffici marketing attuatori di

(derivate dalle precedenti monocilindriche e battezzate «Arcore») alle quali si aggiunse in seguito anche una motorizzazione monocilindrica a quattro tempi da 125 cc (che è andata poi ad equipaggiare un modello stradale, la 125 TG 1), ed una versione fuoristradistica battezzata 125 GR 1. L'azienda sportiva si rifece sentire nel settore fuoristradistico, ove grazie ad un accordo con la Elmecc, Giuseppe Gilera tornò a disporre di macchine da corsa altamente competitive utilizzate da conduttori privati. Fu necessario però attendere fino al 1979 per vedere il ritorno ufficiale della Casa di Arcore alle competizioni. Con l'acquisizione dell'ingegner Witteveen le nuove macchine con distribuzione a disco rotante iniziarono a prender parte e soddisfacenti risultati al campionato italiano cross nelle classi 125 e 250 cc. In seguito la neo costituita squadra corse «Gilera Italia», forte di piloti come Dario Nani e Franco Perfini conquistava il campionato italiano cross 125 cc rispettivamente nel 1979 e 1980. Nel 1981 con l'acquisizione di Michela Rinaldi la Gilera decideva di puntare ancora più in alto ed i risultati sono stati estremamente lusinghieri anche in questa difficile scalata.

Ora sono in molti a chiedersi se il 1982 sarà un anno buono per il reparto corse della Gilera Italia. Il vero motivo di qualificante vanto della Casa di Arcore.

indagini di mercato a calcolo dei costi, il programma passa all'ufficio studi ove si esplorano diverse variazioni sul tema, cercando, proporzionalmente al valore ed ai numeri di produzione previsti, di valutare le varie componenti da costruire ex novo, oppure quelle che è possibile adattare dalla componentistica in corrente produzione. Di pari passo inizia a svilupparsi il progetto che in seguito viene trasferito su carta articolata nei diversi particolari che vengono riprodotti nelle varie viste e sezioni necessarie.

Dall'idea iniziale alla prima fase costruttiva trascorrono mediamente più di un anno. In seguito i disegni dei vari particolari passano «in costruzione», cioè al settore esperienze, che prende in «gestione» i prospetti e procede per l'appunto alla costruzione. Questa fase si sviluppa parte all'interno coi mezzi a disposizione dell'azienda e parte all'esterno con l'appoggio di fornitori di fiducia: vari pezzi vengono quindi controllati per verificarne conformità coi disegni e poi si passa al montaggio dei prototipi che non sono mai meno di tre o quattro per modello. Dalla fase di invio in costruzione dei disegni quella di messa a punto del prototipo passano mediamente dai quattro ai cinque mesi.

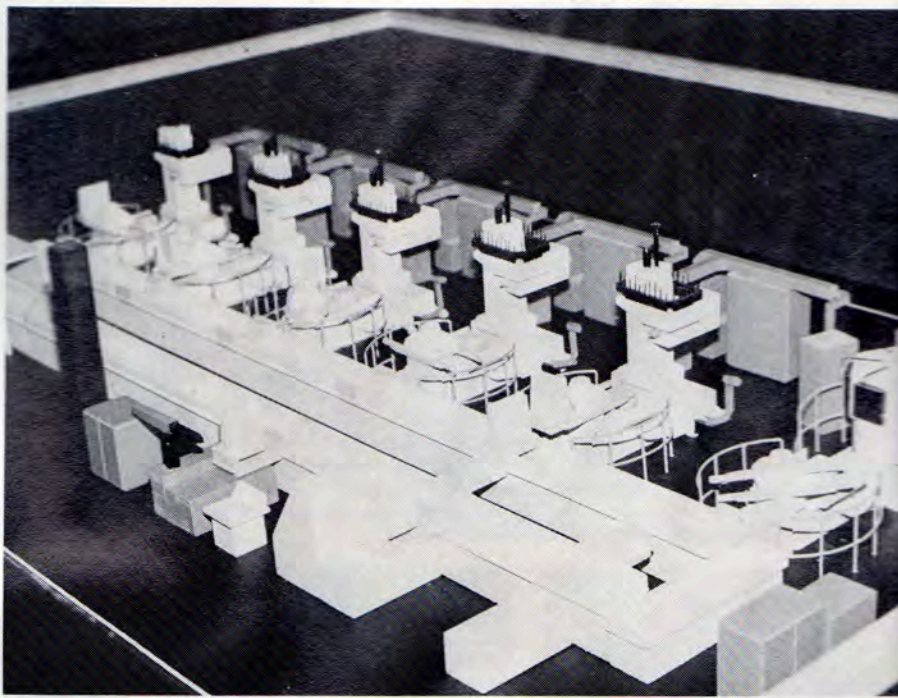
Quando arriva il momento emozionante dei primi vagiti, comincia a verificarsi un intenso scambio di informazioni fra ufficio esperienze e ufficio progetti, che portano ad un continuo affinamento del modello che prevede anche la ricostruzione e la successiva prova di quei particolari che mostrano lati poco convincenti sia economicamente, sia tecnicamente.

La costruzione vera e propria si effettua nelle capannoni «pance» degli ariosi capannoni riedificati. I carter e altre componenti pressofuse provenienti da fonderie esterne arrivano ai reparti di lavorazione dell'alluminio perfettamente attrezzati con macchine (Cincinnati Mandelli) a controllo numerico. Prima dell'inserimento dell'imbiellaggio nel basamento, vengono fatti accurati controlli dimensionali con strumenti elettronici in grado di apprezzare variazioni dell'ordine dei 5/1000 di mm. Una modernissima macchina Tacchella si occupa della lavorazione degli alberi motore che vengono rettificati completamente ed una macchina di precisione tedesca (Jung) con accuratezza di 2/1000 di un mm esegue i filetti di accoppiamento del bottone di manovella. Fra l'altro è in fase di ultimazione una nuova linea di lavorazioni per la tornitura degli alberi motore completamente automatizzata (sempre a controllo numerico) della Utica di Torino.

LA SCHEDA... TECNICA

RAGIONE SOCIALE: AZIENDA GILERA
SEDE: Via C. Battisti, 65 - 20043 Arcore (MI)
 - Tel. 039/617841 - Telex 330628 Gilera I.
SUPERFICIE DELLO STABILIMENTO: 93.000 mq di cui 56.000 interamente coperti.
ANNO DI FONDAZIONE: 1909.
OPERAI ED IMPIEGATI: 1050.
DIRETTORE: Ing. Enrico Vianon.
DIRETTORE DI STABILIMENTO: Ing. Amigo Cresta.
DIREZIONE TECNICA: Ing. Giorgio D'Arcano.
PROVE ED ESPERIENZE: Ing. Franco Cecchelli.
PROGETTAZIONE: Ing. Roberto Gilardi.
RESPONSABILE CORSE E PRODUZIONI SPECIALI: Ing. Giannantonio Peretti.
DIREZIONE TECNICA REPARTO CORSE: Ing. Ian Witteveen.
ATTIVITÀ SPORTIVE GILERA: Niki Bianchi e Carlo Pernat.
UFFICI COMMERCIALI ED AMMINISTRATIVI: sede Piaggio Genova.
UFFICIO STAMPA E PR: Dott. Enzo Cecchi, Dott. Franco Biola.

Ecco il modellino della sofisticatissima linea di lavorazione delle fusioni in alluminio per un nuovo motore, che diventerà operativa nel 1983. L'impianto che ha richiesto un investimento di due miliardi di lire è interamente a controllo numerico servito da un elaboratore elettronico



Una stazione robotizzata si occupa del procedimento completo di saldatura del telaio del CBA/CB 1, che è quello maggiormente prodotto nell'ambito Gilera, mentre per i restanti tralicci, motoleggere comprese, la saldatura viene effettuata manualmente seppure con l'ausilio di una appropriata linea. Dopo la saldatura, i telai con annessi e connessi, vengono inviati alla sabbiatura per eliminare eventuali tracce di ruggine e le sbavature di saldatura. In seguito si passa alla verniciatura articolata su tre linee: la prima si occupa del lavaggio e della fosfatizzazione della base, la seconda con disco aspersore elettrostatico dà la cosiddetta mano di fondo, e la terza schiera una serie di cabine finali di verniciatura nelle quali si utilizza ancora l'intervento manuale degli operai, che usano pistole elettrostatiche. Le cabine hanno pareti in vetro per favorire la massima serenità di lavoro e scongiurare ogni possibile indizio di claustrofobia.

DA TUTTO EMERGE la grande considerazione che la direzione dell'azienda ha per l'operaio: per le postazioni di saldatura, il ricircolo completo dell'aria viene effettuato ogni quarto d'ora, inoltre nei punti particolarmente vulnerabili dal punto di vista della inquinazione ambientale sono stati allestiti impianti di depurazione interna che scongiurano il formarsi ed il ristagno dei fumi dannosi per le persone che prestano la loro opera nei citati locali. Inoltre le presse sono state ingabbiate ed insonorizzate con pannelli fonoassorbenti che mantengono «l'inquinamento» acustico ad un livello (tollerabilissimo) inferiore agli 80 db, (che è più o meno quello che si riscontra all'interno di una vettura di classe media a 120 km/h), senza poi considerare il «servizio accessorio» dell'attrezzatissimo ambulatorio dotato in pianta stabile di infermieri e di un medico di turno.

Tornando al settore produttivo, in attesa di impiantare una nuova e sofisticatissima linea di lavorazione (che desciveremo più avanti) attualmente il fiore all'occhiello degli stabilimenti di Arcore è, fra le altre cose, un evoluto impianto di saldatura per punti (ed effetto Joule) che verte su di un raffinato robot per la costruzione delle «mensole» cioè i bracci flottanti dei ciclomotori automatici (lavorazione effettuata anche per la Piaggio) costruito dalla torinese Bisiach & Carrù. L'impianto, di notevolissima efficienza, non richiede l'intervento dell'operaio se non per la supervisione ed ha sostituito il precedente sistema a pinze pensili, in cui il pezzo veniva guidato dalle mani dell'operaio con uno sforzo piuttosto elevato nonostante il complesso fosse adeguatamente bilanciato.

Tutti i pezzi provenienti dalla zona di lavorazione dell'alluminio ed in particolare quelli che devono sottostare a tolleranze di accoppiamento, vengono in loco controllati da apposite comparatrici asservite ad elaboratori elettronici che vengono programmati coi dati del disegno del pezzo: automaticamente il computer fornisce gli eventuali errori dimensionali dei pezzi provati. La macchina è autostabile, sostenendosi su cuscino d'aria

mm. Si tratta quindi di una macchina «da produzione» più che da sala metrologica. I controlli di quest'ultima sarebbero infatti molto più accurati con un errore di misura d'ordine di grandezza superiore.

In un vastissimo capannone si arriva all'epilogo produttivo. In questo settore confluiscono tutte le parti e gli accessori prodotti in casa o provenienti da fornitori esterni. Mano a mano che il materiale arriva viene «preso in carico» in tempo reale da un elaboratore, con terminali sparsi per la fabbrica, che controlla capillarmente la situazione. Tutte le componenti provenienti dall'esterno vengono controllate dal punto di vista quantitativo con bilance elettroniche ed utilizzate in funzione dei programmi mensili di produzione.

LE LINEE DI MONTAGGIO sono tre: due sospese in cui l'operaio lavora in maniera indipendente ed una del tipo tradizionale a «tapparella» nelle quali cioè gli operai lavorano in coppia. Verso queste linee confluiscono anche i pezzi premontati (definiti «sottogruppi») che possono essere i motori, che hanno quindi una linea di premontaggio tutta loro (ad eccezione di quelli da cross che vengono montati completamente ognuno da un singolo operaio per ottenere la massima cura costruttiva, dare soddisfazione ai meccanici che effettuano l'assemblaggio ed anche per poter risalire alla persona che ha curato il montaggio di un motore eventualmente difettoso...) oppure i telai od altre parti.

La produzione teorica possibile delle linee di montaggio che sono lunghe ben 60 metri è di circa 150-160 unità ogni turno di otto ore. Per i ciclomotori è presente il controllo del motore al termine della catena (con banco a rulli integrato), che è attrezzata in modo tale da permettere anche eventuali piccole riparazioni in catena. Il dato preciso della produzione per turno giornaliero di un ciclomotore come potrebbe essere il CBA o il CB 1, è di 146 unità esatte, mentre la produzione di una motoleggera come il TG2 è di 75 pezzi. Il banco al termine della linea di montaggio permette, e questo è un fatto piuttosto esclusivo, il controllo immediato della potenza e della coppia fornita dal propulsore. A questo punto, se sul fanale del veicolo viene applicato un bollino verde, tutto è okay e può tranquillamente essere inviato ai magazzini in attesa della spedizione, se viceversa c'è qualcosa che non convince, il bollino è rosso ed il veicolo viene ricontrollato accuratamente su di un banco esterno dopo di che si procede alla opportuna riparazione.

Oltre ad una attrezzatissima sala metrologica per il «microcontrollo» qualità e ad una vasta sala prova provvista di una «batteria» di banchi elettronici della Borgi & Saveri (oltre ad una serie di «mulinelli» idraulici per le prove di durata dei motori), il massimo motivo di vanto degli stabilimenti di Arcore è costituito da una nuova linea di lavorazione a controllo flessibile, attualmente in via di allestimento. Questo evolutissimo impianto, che ha richiesto un investimento di circa 2 miliardi di lire, diventerà operativo a partire dal 1983 e

della Gilera (ma anche in questo caso, ahinoi! nessuna informazione supplementare in proposito). L'impianto integralmente a controllo numerico è comunque tanto versatile da passare, previa opportuna riprogrammazione compresa la sostituzione degli utensili sulle varie macchine della linea, tranquillamente alla lavorazione di altri motori nuovi o in produzione che siano. Supervistato da un computer centrale l'evoluta linea di lavorazione annovera anche un sistema di controllo elettronico (della DEA di Torino), che permette di analizzare tutti pezzi automaticamente, correlando continuamente, in tempo reale la lavorazione alle misure riscontrate.

ATTUALMENTE la produzione Gilera comprende una notevole gamma ciclomotoristica, affiancata da un altrettanto nutrita «sezione» motoleggeristica, alla quale si aggiunge quella delle superspecializzate macchine di cross. La serie CB (Ciclomotore Bitubo) comprende due modelli: il CBA con meccanica di derivazione Piaggio, ha il gruppo motore/trasmissione flottante in braccio unico ed utilizza un efficace variatore automatico di velocità che garantisce elevate doti di arrampicabilità, mentre il CB 1 analogo strutturalmente è dotato di un grintoso motore con testa ad allettatura radiale a 4 marce con comando a pedale. Entrambi questi ciclomotori si distinguono per le notevoli doti di guidabilità e stabilità derivanti dal robusto telaio a doppio tubo, che a differenza di quello classico, monotubo di grossa sezione consente una maggiore rigidità e la possibilità di fulcrarsi in maniera più corretta il forcellone.

La linea di ciclomotori utilitaristici di Arcore è completata dal recente Eco monomarcia a frizione centrifuga, caratterizzato da dimensioni «mini». Abbiamo poi il Vale ed il Toledo, a trasmissione automatica molto ben strutturati e caratterizzati dal braccio motore/trasmissione flottante accoppiato ad un singolo ammortizzatore sul lato destro.

Fra i ciclomotori più «evoluti», la Gilera ha il catalogo il 50 TS con cambio a cinque velocità e impostazione da vera e propria motocicletta, molto curato dal punto di vista della finizione, ed infine il 50 Trail, evoluzione del precedente GR 2 da fuoristrada con cambio a 6 velocità, accensione elettronica, ed un'estetica riuscitissima che richiama quella delle agguerrite ottavo di litro da competizioni crossistiche.

Nella categoria motoleggeristica al noto TG 1, si affianca la nuova TG 2 sempre monocilindrica a due tempi con impianto di lubrificazione separata, una linea moderna ed accattivante e 14 Cv a 7200 giri, oltre alla versione TG 3 di ispirazione chopperistica. È stata inoltre rinnovata la nota 200 monocilindrica a quattro tempi che ora si chiama «T4S», affiancata anch'essa da una versione custom: la 200 T4C.

Il settore fuoristradistico infine, sempre più agguerrito, schiera ora tre modelli: due con raffreddamento a acqua, cioè la 125 C1 per competizioni crossistiche e la 125 E 1 per competizioni enduro (che hanno raggiunto

INTERVISTA CON L'ING. ENRICO VIANSON, DIRETTORE DELL'AZIENDA DI ARCORE

«Diventeremo i n. 2»

L'ATTUALE DIRETTORE dell'azienda di Arcore, ha iniziato la sua carriera nell'ambito della «Casa madre» Piaggio. Di nascita genovese e «cittadino del mondo di adozione» — come ama definirsi — l'ingegner Enrico Vianson è entrato a far parte della Casa della Vespa fresco di laurea.

Dopo poco più di un paio d'anni occupati in incarichi tecnici, è passato direttamente al campo commerciale entrando alla direzione vendite estero, di cui ne assunse «il comando» appena tre anni più tardi. In questo periodo l'ingegner Vianson ha «creato», per buona parte in prima persona (viaggiando per quindici anni come un «commesso viaggiatore» come tiene personalmente a precisare, sorridendo) una rete di vendita molto efficiente. Fino a che, non gli è stato chiesto di dirigere la Gilera: incarico che ha accettato come al solito con entusiasmo e senza porre in mezzo discussioni.

Enrico Vianson è persona estremamente cordiale e si è mostrato ben disponibile a sottoporsi alle nostre numerose domande, anche se, al momento opportuno (quando cioè gli abbiamo chiesto precise anticipazioni sulle prossime novità della sua azienda) ha saputo sfoderare quella abile e larvata diplomazia del «dire senza dire» che è matrice tipica e, chissà, fors'anche vanto, dello staff dirigenziale del Gruppo Piaggio...

— Ingegnere Vianson, potrebbe riassumerci, ad uso e consumo dei nostri lettori, quali sono state le cause che hanno concorso nella decisione Piaggio di acquisire i beni patrimoniali Gilera?

«Semplificando molto, perché si è avvertita, in seno alla Piaggio, la necessità di diversificare la produzione, aggiungendo alla nota gamma scooteristica e ciclomotociclistica anche un prodotto motociclistico vero e proprio. In quel periodo infatti le vendite della Vespa, seppure soddisfacenti, erano piuttosto stabili ed è quindi maturata l'esigenza di espandere l'attività inserendosi nel settore motoleggeristico. Dal momento che la «cultura» dueruoistica della Piaggio, non ci avrebbe permesso di realizzare un tale prodotto in un lasso di tempo economicamente accettabile, la soluzione migliore si è subito concretizzata nell'acquisto di una azienda motociclistica già avviata. Naturalmente ci si è, a quei tempi, come si suol dire «guardati intorno». Si sono presi anche contatti con altre fabbriche, ma alla fine la scelta è caduta sulla Gilera di Arcore anche per aver modo di mantenere in vita una delle nostre Case più gloriose, che in quel periodo si trovava in una situazione prefallimentare».

— Alla luce dei fatti, la scelta si è dimostrata estremamente positiva ed azzeccata. Ma agli inizi come andò?

«Bé, diciamo subito che siamo partiti con un po' di sfortuna, poiché acquistando la Gilera, ci eravamo illusi di trovare quella cultura motociclistica di cui avevamo bisogno e che invece non abbiamo trovato se in minima aliquota. Tutto questo perché, in seguito alle notevoli difficoltà finanziarie in cui l'azienda si era trovata nel biennio precedente all'intervento Piaggio, la maggior parte degli elementi validi aveva ormai abbandonato la fabbrica per orientarsi verso lidi più sicuri e promettenti per il futuro. Ci siamo quindi trovati come se avessimo deciso di costruire ad Arcore (o da qualsiasi altra parte) una «factory» completamente ex-novo. E questo fu un boccone amaro da mandar giù. Dopo aver comunque proceduto ad un'opera di ristrutturazione ed aggiornamento della serie di motorizzazioni a quattro tempi già esistenti, ci siamo anche buttati su due progetti che all'epoca dell'acquisto della fabbrica ci erano sembrati interessanti: una piccola moto da 50 cc ed un mezzo litro bicilindrica. Il destino volle però che entrambi questi progetti si rivelassero assolutamente poco validi. Il cinquantino perché era ben poco sviluppato, tanto che abbiamo dovuto praticamente ridisegnarlo (e dal quale è poi nato l'attuale base motore a quattro-sei marce), mentre il 500 ci ha fatto perdere circa due anni in prototipi, sviluppi, prove ed esperienze, ed al termine si è dimostrato tecnicamente poco aggiornato, di ridotta potenza ed oltretutto antieconomico da produrre, per cui non ci si è pensato molto ad abbandonarlo».

— Siete dovuti ripartire da zero insomma...

«Ma siamo dovuti ripartire addirittura da sotto zero!, perché se avessimo deciso di costruire una fabbrica completamente nuova, avremmo impiegato molto meno tempo. La situazione dei macchinari in Gilera è le condizioni degli stabilimenti, era veramente tragica e le energie impiegate per riallestire le linee di produzione e ricostruire le officine e gli uffici sono state imponenti».

— Ci può dire quando questi sforzi hanno cominciato a dare i loro frutti?

«Da poco più di due anni: abbiamo investito una quantità enorme di miliardi per rinnovare ed acquistare impianti di produzione più efficienti ed ora tutta la sezione macchine e capannoni è praticamente a posto. Il completamento è previsto per il prossimo luglio quando cioè gli ultimi due ampliamenti saranno ultimati. A quel punto la superficie delle aree coperte risulterà circa il doppio di quelle che abbiamo trovato quando la Gilera è stata acquistata. In futuro i nostri sforzi saranno concentrati per modernizzare ulteriormente gli impianti di produzione».

— Come si colloca ora la Gilera nel prospetto dell'industria motociclistica italiana e, ampliando il discorso, nell'ambito mondiale?

«Attualmente diciamo che è difficile definirne una posizione attendibile. I fatti evolutivi legati alla nostra azienda sono in divenire così rapido che una focalizzazione accettabile non è ora possibile. Posso comunque assicurare che i propositi sono molto buoni: fare della Gilera nel corso dei prossimi due anni la seconda azienda italiana produttrice di veicoli a due ruote dopo la Piaggio».

— Quali sono le frecce al vostro arco, le vostre armi per raggiungere la meta agognata?

«Qualificando continuamente il nostro prodotto e diversificando la gamma produttiva...».

— E sui mercati esteri ove la concorrenza, specie giapponese, è notevolissima nel settore a voi caro dei ciclomotori e delle motoleggerie?

«Vogliamo ottenere la nostra sostanziosa fetta di mercato sui fronti stranieri con prodotti originali, che si differenzino insomma da quelli del Sol Levante vuoi come design, vuoi come prestazioni e personalità di utilizzazione. Un evidente esempio, forse il primo e mi auguro che non sia l'ultimo, dei nostri «numeri» per rispondere all'offensiva nipponica mi pare possa essere riassunto nella nuova 125 cross raffreddata ad acqua, della quale la stampa estera, specialmente quella inglese, ha già detto a chiare lettere che questa macchina ha davvero tutti i numeri per battere le concorrenti giapponesi».

— Al recente Salone di Milano abbiamo visto la Gilera, di concerto con altre aziende, scendere in lizza in un settore, quello delle «custom» in produzione di grande serie, lanciato in questi ultimi anni dalle Case giapponesi; non pensa che potrebbe rivelarsi penalizzante il confronto diretto con l'industria nipponica sul suo stesso terreno?

«Non dobbiamo dimenticare che i giapponesi hanno una potenza tale da essere in grado di influire sui trends di mercato, creando come si suol dire le «mode». Noi pensiamo che nessuna Casa italiana od europea sia capace di tanto, visto che oltre alle basi tecniche sono anche necessari tanti «miliarducci» per sostenere adeguatamente la relativa campagna promozionale, quindi se i giapponesi hanno lanciato una certa moda che ha successo, non vedo perché non dovremmo sfruttare la situazione inserendoci in un settore già «costruito», ma proponendo anche un design diverso ed una interpretazione personale della

citata moda».

— Perché si impone la diversificazione della gamma produttiva?

«È una precisa esigenza o meglio, richiesta, del mercato. In Italia, non abbiamo, come è noto, nel settore 125, cioè quello che attualmente ci interessa maggiormente, la concorrenza giapponese. Però noi della Gilera dobbiamo rispondere oltre che alle altre grandi Case, all'offensiva coalizzata di decine di medi e piccoli assemblatori di «origine» fuoristradistica che, a causa della crisi del settore regolaristico, come abbiamo potuto ben vedere al recente Salone di Milano si sono buttati a capofitto nella ottava di litro stradale. Ora, tenendo presente quanto detto, e che il mercato potenziale per tale tipo di motocicletta è, in Italia, di «x mila» pezzi, come facciamo noi a dire, ad esempio, vogliamo prenderci un 30% del mercato? Con un modello solo? È impossibile. Per cui, nonostante qualcuno possa essere portato a pensare che ragioniamo alla giapponese, noi crediamo che la via migliore da seguire, sia mettere in cantiere svariate versioni di ottavo di litro stradali, turistiche, economiche e sportive. Non avendo noi un modello veramente trainante in campo motociclistico come è invece la «Vespa», per arrivare a certi numeri è automatico indirizzarsi sulla diversificazione produttiva ed a questo punto ben vengano le «custom». E non è detto che non ci venga in mente (o stia già bollendo in pentola) qualche altra cosa».

— Senza poi contare che la «mossa» di allacciarsi alla filosofia delle macchine chopperizzate, può rivelarsi come una azione abbastanza abile per riproporre in una veste più appetibile la sfortunata motorizzazione da 200 cc a quattro tempi, trovando così un nuovo sbocco produttivo...

«Senza dubbio, visto che i precedenti problemi di gioventù sono ora stati risolti, ed il mono a quattro tempi si trova a mio avviso particolarmente bene inserito nel contesto della impostazione della nuova macchina».

— Quanti modelli arriverete a produrre?

«Per la verità così su due piedi non ve lo saprei dire. Per il momento stiamo intensificando i nostri sforzi in questo senso e crediamo che dal 1982 la gamma ciclomotociclistica prodotta dalla Gilera non dovrebbe temere il confronto con nessuna industria europea».

— Cosa ha rappresentato per la Gilera, la crisi del ciclomotore verificatasi nel 1981?

«Certo la crisi c'è stata, e l'influenza che ha avuto sulla nostra azienda ci ha impedito di aumentare la produzione, anche se noi, del gruppo Piaggio, l'abbiamo sentita molto meno degli altri».

— Com'è la produttività alla Gilera?

«Direi che siamo a livelli nazionali. Il che non significa certo che sia soddisfacente: siamo nella media, né troppo bravi, né troppo cattivi. E comunque nei nostri programmi migliorarla già a partire da quest'anno. Comunque siamo ottimisti visto che dalle 18.000 unità prodotte poco più di tre anni fa, siamo passati alle attuali 70.000 unità. Nei programmi del 1982 non prevediamo un incremento eclatante della produzione, non andremo infatti oltre le 15.000



unità in più, per cui contiamo di intensificare i nostri sforzi per migliorare la produttività».

— In questo periodo di economia «po' frenata in tutti i settori come riesce, come tenta di essere competitiva la vostra azienda sui mercati stranieri, che notoriamente sono interessati da una inflazione interna meno «galoppante» della nostra?

«Bisogna distinguere: noi riusciamo essere certamente competitivi con la concorrenza europea, mentre è semplicemente utopistico pensare di esserlo con la concorrenza nipponica. Nel cerchio di interesse limitatamente europeo il discorso è diverso: inflazione interna fra paese e paese gioca naturalmente a nostro sfavore. Siamo così costretti a colmare il divario fra l'elevato tasso interno del nostro paese, con quello ad esempio della Francia della Germania e dell'Inghilterra, a costi di notevoli sacrifici. Per sincerarsene basta considerare che avendo noi ad esempio un tasso di inflazione interna del 20% dovendo esportare verso un paese che registrato un tasso dell'8-9%, non possiamo altro che aumentare i prezzi dei nostri prodotti al massimo dell'8-9%. Non altro da fare».

— Ingegnere Vianson, sia un po' più specifico: potrebbe anticiparci qualche dato di tangibile sulla futura produzione della vostra azienda?

«Purtroppo mi è concesso di parlare soltanto di alcune cose sul vago. Vi so costretto per il bene della Gilera, e per non dare cioè alcun motivo di vantaggio alla concorrenza. Comunque abbiamo un programma abbastanza intenso: il primo passo è quello di fornire la più ampia gamma disponibile in Italia nel settore ciclomotociclistico, che verrà completata da un inedito veicolo che presenteremo ufficialmente nei prossimi giorni e sul quale non potremmo anticipare nulla (dovrebbe trattarsi di un «vociferato» scooterino di impostazione moderna e razionale - n.d.r.) mentre secondo obiettivo è di giungere allo stesso risultato anche nel settore delle 125. Quest'ultima categoria (motoleggeristica) ci interessa particolarmente visto che in Europa rappresenta qualcosa come il 70-80% del totale venduto, cioè una «torta» estremamente succulenta...».

— Non è per caso che tornerete a quattro tempi?

«No, per il momento la base continua ad essere la motorizzazione con ciclo a due tempi, anche se questo non esclude che stiamo ben valutando gli studi sui motori a quattro tempi».

— E cosa ci può dire a proposito di una nuova 500-600 a quattro cilindri di cui è già sentito parlare da più parti?

«Assolutamente nulla: le posso assicurare che non è previsto niente di simile nei nostri programmi a breve e media scadenza».

— È cosa abbastanza recente l'accordo di collaborazione perfezionato dalla vostra azienda con la francese Peugeot: siete soddisfatti?

«Il rapporto si sta sviluppando in maniera estremamente positiva per entrambe le società. L'accordo prevede un certo programma per realizzare il quale ci suddividiamo i compiti: l'impegno progettato che per la maggior parte si accolla la nostra



La Gilera ha una dotazione in fatto di attrezzature, veramente sofisticata. A sinistra ed a destra due riprese del vasto settore adibito alle lavorazioni meccaniche, dotato di macchine integralmente a controllo numerico per la lavorazione delle fusioni e degli alberi motore. È però ancora necessaria la presenza dell'uomo (sotto) che vediamo controllare una partita di alberi motore



...iendia, mentre la successiva fase di sviluppo ed esperienze è egualmente divisa fra le Case. Il vantaggio di tutta la gestione deriva dalla suddivisione dei costi negli investimenti, che consente di intraprendere percorsi che non sarebbe stato possibile affrontare da soli. Con la Peugeot abbiamo un certo programma di sviluppo, la prima parte del quale è in fase di realizzazione impiantata sia su motorizzazioni da 125 cc che da 80 cc con ciclo parzialmente a due tempi».

«Visti i lusinghieri successi ottenuti nel settore crossistico dalle vostre macchine, quali sono i programmi sportivi per la stagione entrante?»

«È stato previsto un ampliamento della attività sportiva, specie con la nuova 250, che era del solito ingegnere Witteveen, che ora è in allestimento e verrà quest'anno lanciata da Alborghetti. Speriamo che raggiunga il notevole livello di competitività ottenuta con la 125, per cui se ne possa estendere, magari già nel 1983, una "Replida" a vendere ai conduttori privati».

«È vero che la Gilera ha in animo di tornare alle corse di velocità?»

«Questa — sorride Vianson — è una tentazione che riemerge caparbia ad ogni inizio stagione... Non c'è dubbio che la cosa ci procura un grande piacere poiché dimostra il nostro elevato interesse che orbita attorno al nome Gilera, e non nascondo che saremmo in molti qui ad Arcore ad essere felici se una simile eventualità si verificasse, ma non posso dire onestamente che nei nostri programmi a breve scadenza, questa decisione non è contemplata. Per il futuro, chissà...».



Qui sopra una vista della linea di montaggio dei monocilindrici a due tempi della TG 1 e TG 2, ed a sinistra uno sguardo ai banchi di montaggio dei motori cross ognuno dei quali viene assemblato da un singolo operaio



A sinistra una vista della linea di assemblaggio della 125 E 1 Enduro. Sopra un tecnico procede al controllo dell'accoppiamento dell'albero motore, mentre a destra, al termine della linea di montaggio, i ciclomotori vengono direttamente provati su rulli



INTERVISTA CON I RESPONSABILI DEL
REPARTO TECNICO/PROGETTAZIONE ED ESPERIENZE

«Innanzi tutto il ciclomotore»

Ecco a destra, riuniti i «cervelloni» della «NASA» di Arcore. Sono da sinistra l'ing. Roberto Gilardi responsabile della progettazione, l'ing. Giorgio D'Ascanio, Direttore tecnico e l'ing. Franco Cecchelli responsabile della «sezione» prove ed esperienze



NEL CORSO DELLA NOSTRA visita presso gli stabilimenti della Casa di Arcore, non ci siamo fatti sfuggire l'occasione di entrare anche nel «sancta sanctorum» tecnico, cioè la fucina ove prendono forma tutti i programmi Gilera. Presso la «Nasa» — così è familiarmente chiamato l'edificio dei «cervelloni» — abbiamo incontrato le menti impegnate nello sviluppo tecnico, nei progetti e nelle esperienze sui prototipi.

La direzione tecnica è affidata all'ingegner Giorgio D'Ascanio (figlio del famoso Corradino D'Ascanio «inventore» della Vespa) incarico che occupa dal 1977 da quando cioè è stato impiantato ad Arcore un ufficio studi autonomo dalla sede Piaggio di Pontedera. Il settore «prove ed esperienze», cioè lo sviluppo dei prototipi progettati, è seguito dall'ingegner Franco Cecchelli, proveniente come l'ingegner D'Ascanio da Pontedera, mentre l'ingegner Roberto Gilardi è il responsabile della progettazione, coadiuvato da una efficiente équipe di assistenti e disegnatori. L'ufficio tecnico è composto da una ventina di persone, mentre al reparto esperienze e collaudi lavorano circa quaranta dipendenti.

Coi «cervelli» della Gilera (all'appello mancano gli ingegneri Peretti e Witteveen del settore corse che «tratteremo» ampiamente in un prossimo articolo) abbiamo discusso degli orientamenti tecnici della Casa di Arcore pur con le immancabili limitazioni «diplomatiche» del caso.

— Visti i sostanziosi programmi che avete in mente, in quali direzioni vi muoverete dal punto di vista tecnico?

«C'è stato un deciso impegno per sviluppare il discorso ciclomotore, che è quello più redditizio numericamente a breve scadenza, ma anche per il settore delle motoleggere i programmi sono sostanziosi ed articolati pur se le cose si fanno, in questo caso, molto più difficili. Per le macchine di cilindrata superiore, per il momento se ne sta soltanto parlando».

— Concettualmente, nel settore ciclomotoristico, che è quello più intensamente seguito sia da voi che dalla Piaggio, pensate che la scelta del ciclo a due tempi manterrà la sua validità anche per il futuro, oppure credete che il motore a quattro tempi, che è già allo studio anche presso parecchie altre aziende, possa rivelarsi maggiormente competitivo?

«È universalmente noto che il due tempi ha quegli indubbi vantaggi che sono la semplicità costruttiva, i costi ridotti ed un buon livello di prestazioni facilmente ottenibili, ma gli svantaggi sono altrettanto noti. Si tratta di valutare quali sono gli indirizzi verso i quali ci si vuole dirigere. Dal nostro canto continueremo a battere la strada del due tempi, ma di pari passo stiamo sviluppando anche il motore a quattro tempi. Soltanto quando il ciclomotore sarà «inquadro» dal punto di vista legislativo, con più severe norme anti inquinamento, la scelta del quattro tempi arriverà ad imporsi».

— E nel settore duetempistico quali

saranno le evoluzioni? Utilizzerete attualmente gadgets come l'accensione elettronica o l'impianto di miscelazione separata?

«Creare qualcosa di concettualmente nuovo, specie in campo ciclomotoristico, dove gli spazi all'interno dei quali muoversi sono per forza di cose limitati, è parecchio difficile. Si può comunque tentare di rendere sempre più affidabile ed efficace il motore, ed in questo senso stiamo effettivamente lavorando. A proposito dell'adozione di dispositivi ausiliari come l'accensione elettronica, la miscelazione separata e altri, seppure siano chiari i vantaggi, adducendo, pensiamo comunque che andrebbe parzialmente a perturbare l'industria un mezzo che per sua stessa definizione dovrebbe essere il più semplice ed economico. Sicuramente però arriveremo anche a questo, perché ce lo chiederà inevitabilmente il mercato».

— Verrebbero ad incidere in maniera economicamente troppo pesante i costi dei dispositivi, messi in produzione di serie su di un nuovo motore?

«Più o meno, l'incidenza di un miscelatore automatico dovrebbe essere valutata attorno alle ventimila lire di costo pure se adottassimo pure l'accensione elettronica, il divario rispetto ad un motore equipaggiato tradizionalmente, salirebbe in maniera notevole. Anzi, diremo di più: a questo punto, diventerebbe addirittura competitiva dal punto di vista dei costi di produzione la motorizzazione a quattro tempi, evidentemente funziona senza sistemi di lubrificazione separata, e potrebbe essere fatta a meno dell'accensione elettronica senza soverchi problemi».

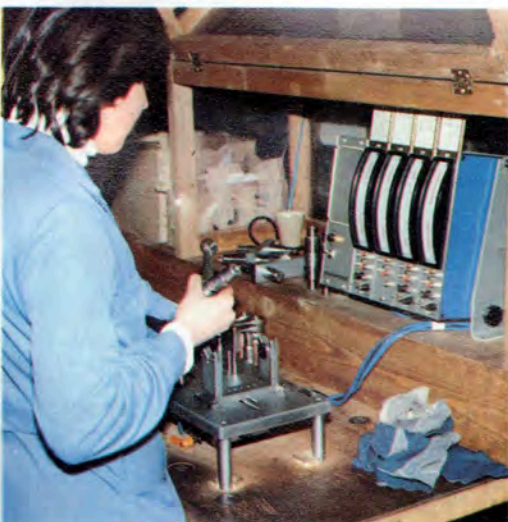
— Quanto potrebbe costare alla Casa di Arcore, mettere in cantiere ed avviare la produzione di un motore completamente inedito, monocilindrico a quattro tempi da 250-350 cc?

«Con tre anni fra progetto, gestioni, sviluppi, pensiamo che si dovrebbero realizzare circa due miliardi...».

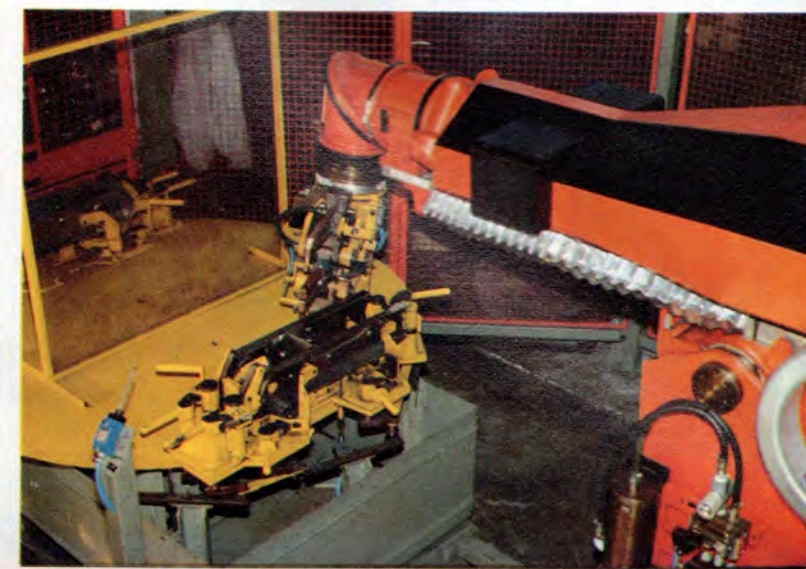
— Con tutto il glorioso passato quetrottempistico che la Gilera si trova sulle spalle, non pensate che ci sia un contrappeso un po' troppo «stridente» con l'attuale produzione che è prevalentemente a quattro tempi? A quando un nuovo motore a quattro tempi da Arcore?

«Possiamo soltanto dire che si desidera ritornare con relativa rapidità a motori «certi» dimensioni con ciclo a quattro tempi, ci sono: per ora siamo ancora a un livello di sondaggi di mercato».

Nemmeno al reparto tecnico di Arcore come abbiamo visto, è stato possibile sapere di più a proposito della ventisettecentesima entrata della Gilera nel settore delle motoleggere cilindrata, anche se i vari colloqui che abbiamo avuto, ci hanno costruito una ferma convinzione che lo si desidera. Nessuno indizio tangibile quindi, ma solo vaghe impressioni ed una rivista specializzata sul tavolo dell'ingegner Cecchelli, aperta, guarda caso, proprio ove appariva un bell'esplosivo di meccanica e della ciclistica della nuova Yamaha XZ 550...



Qui sopra una vista dei capaci magazzini, stipati di nuovissime 125 TG 2 in attesa di essere «imbarcate». A destra una fase del controllo dimensionale di una biella e, sotto, gli «artigiani» del robot completamente computerizzato per la saldatura delle «mensole» flottanti dei ciclomotori automatici del Gruppo Piaggio





una sfilata di prodotti Gilera
 ti al recente Salone di Milano:
 sopra la 125 TG 2 monocilindrica
 a due tempi con miscelazione separa-
 to a destra la rinnovata 200 T4
 monocilindrica a quattro tempi e
 il CB 1 a due tempi a quattro
 tempi con cilindro a testa radiale. In
 basso a sinistra la 125 C 1 da cross della quale
 è stata allestita anche una versione
 Custom.



Il 50 Trail (sopra) rap-
 presenta la diretta evo-
 luzione della precedente
 50 GR 2, sempre mono-
 cilindrica a due tempi.
 Si tratta di una riuscita
 tuttoterreno con la quale
 ci si può avvicinare alla
 pratica fuoristradistica.
 La 200 C4 (sotto) è inve-
 ce la versione Custom
 della nota 200 a quattro
 tempi



«REPLICA» DELLA 125 PORTATA IN GARA NEL CAMPIONATO MONDIALE DA MICHELE RINALDI E GASTON RAHIER, LA GILERA C1 PUR NON POSSEDENDO UNA POTENZA MASSIMA IRRESISTIBILE È CARATTERIZZATA DA UNA COPPIA SOSTANZIOSA E DAL NOTEVOLE ALLUNGO, QUALITÀ APPREZZABILI SOPRATTUTTO SUI TERRENI MENO ACCIDENTATI, DOVE SI HA LA POSSIBILITÀ DI GODERE MAGGIORMENTE IL PROPULSORE, NON RISENTENDO DELLA RIGIDITÀ DEL RETROTRENO

A richiesta si... Replica

NONOSTANTE la grande esperienza accumulata in lunghi anni di militanza nelle competizioni regolaristiche con motori a quattro tempi e la collaborazione con la Elmecca nei primi anni '70 per l'allestimento di macchine a due tempi specificamente preparate per le competizioni fuoristradistiche, la Gilera è una Casa relativamente giovane nel settore crossistico.

I veri e propri passi da gigante fatti dalla specialità a partire dal biennio '75-76 specialmente nel settore delle ciclistiche, hanno delineato un divario piuttosto accentuato rispetto alle precedenti caratteristiche « morfologiche » della filosofia crossistica. I « sovvertimenti », che si sono avuti con le sospensioni a lunga escursione prima, i propulsori, l'induzione a lamelle, il raffreddamento a liquido e, per ultimo il monoammortizzatore, hanno condotto l'ambiente crossistico ad uno stadio di specializzazione che sarebbe stato impensabile anche soltanto sei o sette anni fa.

Per questo, visto che la Gilera si è « riavvicinata » alle competi-

zioni fuoristradistiche soltanto dal 1978, non è azzardato definirla appunto « giovane ». Si tratta insomma di ricostruirsi una esperienza, ma a dispetto di questi presupposti, i mezzi tecnici, economici ed umani della Casa di Arcore sono stati tali da farle superare d'un balzo diversi anni di evoluzione.

Le vittorie di Nani e Perfino nei campionati italiani 1979-'80, unite alle successive esaltanti prestazioni di Michele Rinaldi nel mondiale, hanno dimostrato che sotto l'abile « guida » di Jan Witteveen, ora le rosse macchine di Arcore sono addirittura pronte per il titolo iridato. Visto che la Gilera non vive di sole corse, ma ha anche una « discreta » attività produttiva si è pensato bene di allestire, mettendo a frutto l'esperienza acquisita, una « Replica » della macchina di Rinaldi da vendere ai corridori privati. Esposta in versione definitiva al Salone di Milano del 1981 è ora in consegna presso i concessionari. Noi ve ne proponiamo una prova approfondita, completa di test sul banco.

Com'è fatta

LA CICLISTICA - Di disegno nitido, il telaio della Gilera C 1 segue perfettamente le linee del propulsore, avviluppandolo strettamente senza lasciare alcun spazio vuoto intorno se non per il passaggio dello scarico ad espansione. La struttura è a doppia culla continua in acciaio al cromo-molibdeno 25Cr Mo4 recante tre punti di collegamento per il motore, che risulta così serrato nella struttura geometrica meno deformabile, quella triangolare.

Per consentire il fulcraggio più avanzato possibile della testa degli ammortizzatori la triangolazione del sottosella è ridotta al minimo. Quest'ultimo punto è un po' il « nocciolo della questione » per il telaio Gilera, da dove partono cioè le più importanti « ramificazioni ». Verticalmente scendono i due bracci rettilinei che chiudono posteriormente la culla, lungo i quali è posizionata la struttura in lamiera stampata del fulcro del forcellone in corrispondenza dell'attacco superiore del motore. Con poco più di 100° di inclinazione rispetto ai citati bracci discendenti, si dipartono altre due tubazioni, di diametro identico ai tubi della culla, che si innestano nel canotto di sterzo provvedendo alla relativa controventatura inferiore. Posteriormente invece due corte « mensoline » tubolari supportano la struttura del sottosella.

Un montante superiore di robusta sezione che parte da una traversa dislocata nel punto di confluenza delle citate strutture del sottosella (ampiamente irrobustita da una estesa « fazzolettatura in lamiera stampata »), si incarica di controbilanciare i carichi nella parte più alta del canotto di sterzo. Il forcellone ha una struttura classica, lievemente arcuata, è costruito nello stesso materiale del telaio e risulta imperniato tramite bronzine. La sezione del tubo è però ovoidale. La parte superiore del telaio nella zona di confluenza fra la culla e le tubazioni superiori nel canotto di sterzo, forma un vertice abbastanza acuto ed allungato: per scongiurare torsioni in questa delicata zona, sono stati adottati due ponticelli tubolari ad arco, saldati a filo.

Ampiamente irrobustita da fazzoletti in lamiera molto estesi in superficie è la zona di articolazione dello sterzo che presenta una inclinazione di 27° tonde. Risulta imperniato su robustissimi cuscinetti a rulli conici che supportano l'asse della poderosa forcella Marzocchi « Piffero » a perno avanzato con canne da 38 mm Ø, che garantisce una escursione di 295 mm. L'avancorsa, piuttosto sostanziosa, vale 124 mm.

Al retrotreno lavora una coppia di ammortizzatori Corte & Cossò oleopneumatici con serbatoio incorporato da 149 mm di corsa effettiva che equivalgono ad una escursione ruota di ben 335 mm. In alternativa e con lieve sovrapprezzo (200.000 lire), sono disponibili anche i più sofisticati ammortizzatori Fox. Per i freni, si va sul classico con una efficace coppia di mozzi Grimeca da 125 mm Ø in alluminio (con pista in acciaio), di cui quello posteriore reca il piatto portaceppi flottante.

LA MECCANICA - Estremamente compatto a livello di gruppo termico e di carter pompa, il monocilindrico Gilera risulta diviso virtualmente in due parti, con la sezione posteriore del complesso della trasmissione di conformazione nettamente diversa e più sviluppata come volume. I carter, scomponibili secondo un piano verticale provvisto di guarnizione, racchiudono un albero motore composito in acciaio (in tre pezzi) con robusti semivolani perfettamente circolari (provvisi di adeguati fori di equilibratura) ai lati del perno di manovella, per riempire senza alcuno « spazio nocivo » il volume interno del carter pompa.

L'albero motore supporta una biella monolitica in acciaio con sezione del fusto a doppio « T », articolata sia nel piede che nella testa su gabbiette a rulli. Questi cuscinetti sono di diverso diametro e la gabbietta di testa è provvista di rondelle di spallamento. Il pistone in alluminio ha una sola fascia elastica di tenuta e viene accoppiato al cilindro con una tolleranza media di 4/100 di mm. La « canna » è trattata con un riparto superficiale al Nikasil (a base di carburo di silicio) che ne riduce gli attriti, garantendo minori sollecitazioni termiche ed una più costante tenuta. Anche la testa è in

lega leggera, provvista di camera di combustione emisferica ad alta turbolenza, e viene fissata al carter a mezzo di quattro lunghi prigionieri.

Peculiarità di questo motore è l'alimentazione controllata da un disco rotante, sistema ormai tradizionale in Casa Gilera. Il complesso dell'alimentazione è dislocato sul lato destro del propulsore, col carburatore che viene collegato a mezzo di una flangiatura in lega leggera al dispositivo di alimentazione. Il disco rotante è comandato da un mozzetto dentato direttamente « inchiodato » sull'estremità di destra dell'albero motore. Questo dispositivo, controllato direttamente dall'albero motore, regola in maniera diretta l'alimentazione scoprendo ad ogni giro alternativamente l'apposita finestrella che mette in comunicazione la flangiatura del carburatore col carter pompa. Il sistema, si definisce per l'appunto « aspirazione ad immissione diretta nel carter pompa ».

Il complesso della distribuzione prevede sei luci di travaso e una di scarico direttamente regolata dal moto del pistone che ne parzializza alternativamente l'orifizio. L'accensione è elettronica della Motoplat (con rotore interno calettato sull'estremità sinistra dell'albero motore), supervista da un sistema di anticipo variabile.

Estremamente curato e razionale appare il circuito di raffreddamento che prevede il passaggio delle varie tubazioni di apporto e mandata in posizione ben riparata. Cuore del complesso è una pompa centrifuga dislocata in un involucro esterno, sulla destra del motore, nelle vicinanze della flangiatura del disco rotante che prende il moto dalla estremità destra dell'albero motore a mezzo di un sistema a « vite senza fine » (con alberino di trasmissione provvisto di cuscinetti) che rappresenta il sistema più efficace per un corretto comando della pompa di raffreddamento, limitandone grazie alla progressività di intervento, eventuali problemi di cavitazione. Il tutto, servito da un capace radiatore di raffreddamento in lega leggera, collegato a mezzo silent-block, anteriormente alla culla.

Il gruppo della frizione è a dischi multipli in bagno d'olio, con sette conduttori guarniti (provvisi di apposite scanalature



Il nostro tester Guido Fulgoni riceve dalle mani del tecnico Gilera, Luciano Alberelli, la «C 1» per la prova sul tracciato di Mantova e non lesina poi nell'aprire il gas. La guida è risultata molto precisa, si tratta, infatti, di una moto perfettamente bilanciata, ideale per salti e curve a stretto e medio raggio



evolventi per il «drenaggio» delle polveri di consumo a scongiurare problemi di «impastamento») più sei condotti metallici regolati da sei molle di spinta ad avvolgimento sinistrorso. Il cambio, coi vari rapporti su gabbiette a rulli ed estremità del primario e secondario su cuscinetti a sfere, è a sei velocità, con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

Per concludere, un accenno alla lubrificazione che si effettua col tradizionale sistema a «tutta perdita» (cioè con l'olio contenuto nella miscela) per il pistone, il cilindro, l'albero motore ed i cuscinetti dei supporti di banco, mentre per il terzo cuscinetto di banco (dislocato sul lato sinistro in prossimità dell'ingranaggio della trasmissione primaria e del comando della pompa dell'acqua) ed il complesso della trasmissione, la lubrificazione è a «bagno d'olio», contenuto in apposito carterino, della capienza di 0,750 litri.

LE CARATTERISTICHE FONDAMENTALI - Le misure di alesaggio e corsa (mm 54 x 53,6) sono appena percettibilmente superquadre (0,99 è il rapporto relativo) discostandosi di

pochissimo dal classico rapporto «quadro» 54 x 54 tanto diffuso sulle ottavo di litro da competizione o sui corrispondenti motori frazionati. Al regime di potenza massima (che il nostro banco ha «collocato» a quota 11500) la velocità lineare media del pistone è di 20,55 m/sec.: valore che se può sembrare alto per una motorizzazione in produzione di serie, rientra comunque nella «normalità» se si considerano i valori medi dei motori da competizione di questo tipo.

Molto elevata come si conviene ad una simile motorizzazione è la potenza specifica: ben 234,12 Cv/litro: uno delle più alte prestazioni mai riscontrate per un motore in produzione, anche se in serie speciale. Decisamente alta appare anche — per noi che siamo abituati alla valutazione di motori da turismo — il dato della potenza espressa per unità di superficie dello stantuffo: ben 1,26 Cv/cm² che «descrive» le sollecitazioni piuttosto importanti che deve sorbirsi il pistone. Ed è particolarmente interessante a questo punto occuparci della pressione media effettiva. Riferito ai valori riscontrati alla ruota, 9,16 Kg/cm² è un dato ottimo ma non eccezionale, segno che da questo motore

si possono ancora spremere diversi cavallini, senza trascendentali modifiche architettoniche. La p.m.e. resta comunque costante per tutto l'arco effettivo di utilizzazione di questo motore (cioè fino a 8500 giri) a testimonianza della omogeneità di rendimento termodinamico raggiunta con questo monocilindrico.

Linea

DOBBIAMO ONESTAMENTE dire che le fotografie viste finora non rendono piena giustizia all'aspetto della Gilera C 1. Si tratta di una macchina che va infatti osservata ed analizzata da vicino per apprezzarne adeguatamente il piacevole styling. Le proporzioni sono buone e la grinta c'è, ma tutto sommato la «C 1» ricalca una fisionomia decisamente superata, specie in riferimento alla sella, alle fiancattine ed ai parafanghi.

Poco omogenea è la colorazione che si basa sul rosso dominante della carrozzeria e del telaio con piacevoli decorazioni in due toni di azzurro sulle principali parti (a pro-



La linea della «C 1», a sinistra, non si può certo dire futuristica, ma le proporzioni sono buone, e lo styling piacevole. Azzeccate, la curva del serpentone e le decorazioni



posito ci è sembrata riuscita l'idea di personalizzare anche i gambali della forcella), in contrasto coi parafanghi bianchi, la sella ed il forcellone neri, ed il motore in veste bicolore. Discreta è la targa portanumero sulla testa di forcella, mentre non ci è sembrata particolarmente azzeccata la struttura delle alette di convogliamento aria sul radiatore di raffreddamento.

Il cardine caratterizzante, resta il personalissimo propulsore, squadrato, privo di alettatura e decisamente «carino» che cattura l'interesse per contrasto evidente fra la parte sinistra estremamente sobria e libera da sovrastrutture, e la parte destra, drasticamente tormentata da protuberanze, rigonfiamenti e tubazioni varie.

Equipaggiamento e finizioni

ESSENZIALE come è giusto che sia una motocicletta da competizione, la «C 1» risulta equipaggiata di tutto punto con componenti di ottima qualità. Basti elencare i cerchi in lega leggera Nordisk, il comando

gas tipo «Gasser» ad uscita parallela al manubrio della svedese Tjanst, la forcella e gli ammortizzatori (Marzocchi e Corte & Cosso) di eccellente qualità, le leve al manubrio in lega leggera della Tommaselli provviste di trasmissioni in materiale speciale pressoché prive di attrito radente, il radiatore montato su silent block, le gomme Pirelli MT 16, e via di questo passo.

Il parafango anteriore, provvisto di estese feritoie per lasciare arrivare l'aria al radiatore di raffreddamento, seppure piuttosto sbavato di termoiniezione, è risultato efficace e protettivo, mentre altrettanto non si può dire per quello posteriore, che non riesce a riparare adeguatamente il pilota alle basse velocità, indirizzandogli una quantità di sabbia e terriccio sulla schiena. Si notano anche diverse disomogeneità fra le varie parti della carrozzeria: il più riuscito è senza dubbio il serbatoio, privo oltretutto della benché minima sbavatura, mentre si riscontra un diverso grado di finizione per le fiancattine, decisamente più grezze e con diverso rendimento della colorazione.

Le alette di convogliamento del radiatore

risultano molto più lucide delle restanti parti e si sono mostrate anche particolarmente fragili: è bastata una semplice scivolata sulla sabbia per spezzare quella di sinistra. Nessun problema per la tenuta del tappo del radiatore in caso di caduta, mentre quello del serbatoio carburante, lascia trafile in abbondanza il prezioso liquido.

Il motore si presenta con involucri ed accoppiamenti molto curati: la porosità superficiale delle fusioni è piacevolissima poiché dà grinta, è assolutamente omogenea, e non vi si notano trafile o perdite di sorta. Il manubrio è montato elasticamente, mentre appare criticabile la dislocazione dell'astina di comando frizione sotto al carter, che può riempirsi di fango.

A differenza di quanto si osserva per le Case in questo senso più «agguerrite», la Gilera è ancora legata, per la sospensione posteriore, al classico sistema bi-ammortizzatore. L'utenza più esigente ed «alla moda», potrà magari lamentarsi di questa carenza, ma crediamo che la scelta della Gilera sia un atto di rispetto verso la clientela. Ad Arcore, avrebbero infatti potuto adottare



Il telaio della «C 1», doppia culla continua in acciaio al cromo molibdeno, «avvolge» strettamente il propulsore. Ridottissima è la triangolazione del sottosella che permette alla testa degli ammortizzatori il fulcraggio più avanzato. Tormentato risulta il carter motore destro (nella foto a sinistra) dall'intreccio di tubazioni e protuberanze varie. Più «tranquilla» la parte sinistra, nella foto a destra

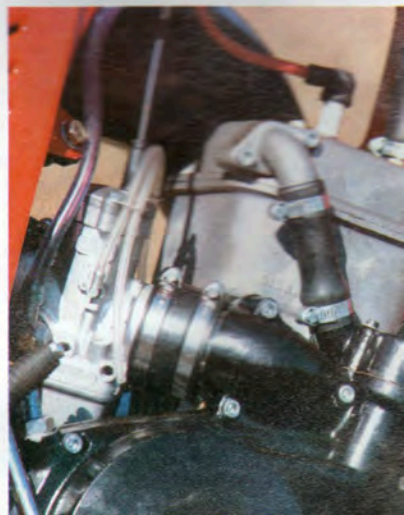




La forcella, sopra, personalizzata con il marchio Gilera, è una Marzocchi «Piffero» a perno avanzato da 38 mm Ø. Sotto, il mozzo posteriore Grimeca da 125 mm Ø con piatto portaceppi flottante



La vista di tre quarti posteriore, fa saltare agli occhi il contrasto tra la dominante rossa ed il nero di sella e forcellone. Le fiancatine, a sinistra, sono risultate un po' di «impiccio» nella guida in piedi. A destra, ancora una immagine del «punto» cruciale» del carter destro, dalla cui «ramificazione» dipartono i tubi collegati con carburatore, radiatore, testa e cilindro



facilità, se lo avessero voluto, il sistema ammortizzatore «Power Drive» spezzato sulle macchine ufficiali. Se non lo è fatto è evidentemente perché non rimane ancora questo nuovo tipo di sospensione sufficientemente affidabile e gestibile da poter essere dato in uso a tutti.

La Gilera hanno in sostanza ancora bisogno di lunghe esperienze in questo senso, non è azzardato ipotizzare che la futura «C 1» sarà equipaggiata con un bel sistema monoammortizzatore, magari condito in adeguato forcellone in lega leggera. L'unico appunto che è possibile fare alla Casa di Arcore, riguarda il prezzo di vendita della «C 1», che ha una quotazione più o meno allineata a quella della concorrenza che ha però modelli con sistema ammortizzatore dotato dei più strani matismi e machiavellismi, e provvisti di forcelloni in alluminio.

Comfort

UNA IN SELLA, ad una altezza che diciamo quasi «contenuta» (almeno in rapporto alla ampia escursione del retrotreno) si avverte subito la «solida» imponenza di guida di questa macchina. Si ha l'impressione che sia particolarmente ed addirittura troppo bassa, sensazione che vengono però immediatamente corrette dopo i primi giri di pista. Le pedane sono ottimamente dislocate sia in altezza che longitudinalmente: fatto positivo senza dubbio, ma non importantissimo, visto che la Gilera per le caratteristiche della cilindrata e la particolare distribuzione del peso guida più col corpo che con le gambe e i piedi.

La sella è ottima, bene imbottita (ma non troppo) e, per quello che la si sfrutta, rimane sempre all'altezza della situazione. Oltre a essere estesa in senso longitudinale è scivolosa e «contiene» bene nelle più violente decelerazioni. La posizione di guida è un paio di elementi di fastidio: quando è necessario guidare molto avanzati, la voluminosa camera di espansione sul lato sinistro arriva ad interferire con la gamba; peggio invece le fiancature piuttosto rigide e nella parte posteriore, non permettono un agevole spostamento del peso sul retrotreno nella guida in piedi, quando ciò è necessario. Inoltre, l'estremità inferiore delle fiancature, piuttosto protuberanti inferiormente, si andava spesso ad agganciare agli attacchi interni del nostro sedile, creando un ulteriore elemento di fastidio. E' questa se vogliamo cosa di poco importante, ma che bisogna comunque mettere in conto se si vuole arrivare alla massima libertà psicologica e di conseguenza al miglior rendimento finale. L'ostacolo è comunque facilmente aggirabile semplicemente, «andando» via la parte colpevole.

Il manubrio si dimostra perfettamente adatto al tipo di guidabilità caratterizzata da questa macchina: è piuttosto largo, si appoggia bene e garantisce bracci di leva ben intonati alle esigenze di controllabilità. Ottime le leve per impugnatura, e ci siamo trovati a dovere applicare uno sforzo eccessivo per azionare il freno anteriore, dotato per ragioni di sicurezza oltre all'usuale molla di richiamo interna, anche una seconda molletta esterna. Il fatto è curioso poiché riduce la sensibilità sul retrotreno facendo spesso preferire l'utilizzo del freno posteriore con tutti i limiti che comporta. Normale, invece, lo sforzo richiesto per il disinnesto della frizione.

La funzionalità degli altri comandi, sia quelli a pedale, e splendida la disposizione della leva del «Kick-starter», infatti è piuttosto in basso, che impone uno sforzo di facilità irrisoria per procedere all'avviamento. E' un vero peccato che per effettuare l'operazione, sia necessario il cambio di folle. Per quanto riguarda infine l'impegno richiesto nella guida spinta, va detto

LA NOSTRA PAGELLA

Linea	23
Finizione	24
Comandi	27
Posizione di guida	23
Forcella	24
Comfort	18
Ammortizzatori	25
Accessibilità meccanica	24
Motore	Lode
Avviamento	29
Coppia	28
Potenza	28
Erogazione	Lode
Modulabilità frizione	28
Resistenza frizione	30
Precisione cambio	27
Scelta dei rapporti	30
Stabilità	26
Frenata	26
Precisione avantreno	Lode
Precisione retrotreno	18
Curve strette	30
Curve a medio raggio	22
Curve a largo raggio	22
Maneggevolezza	24
Variazioni repentine di traiettoria	24
Precisione direzionale in rettilineo	27
Prestazioni globali	30
Ripresa	28
Accelerazione	27
Costo dei ricambi	25
Prezzo d'acquisto	26
PUNTEGGIO TOTALE	839

che è elevato specie per la rigidità del retrotreno che su terreni particolarmente tormentati (come sul circuito di Mantova ove abbiamo effettuato il test), si dimostra anche piuttosto affaticante.

Frizione e cambio

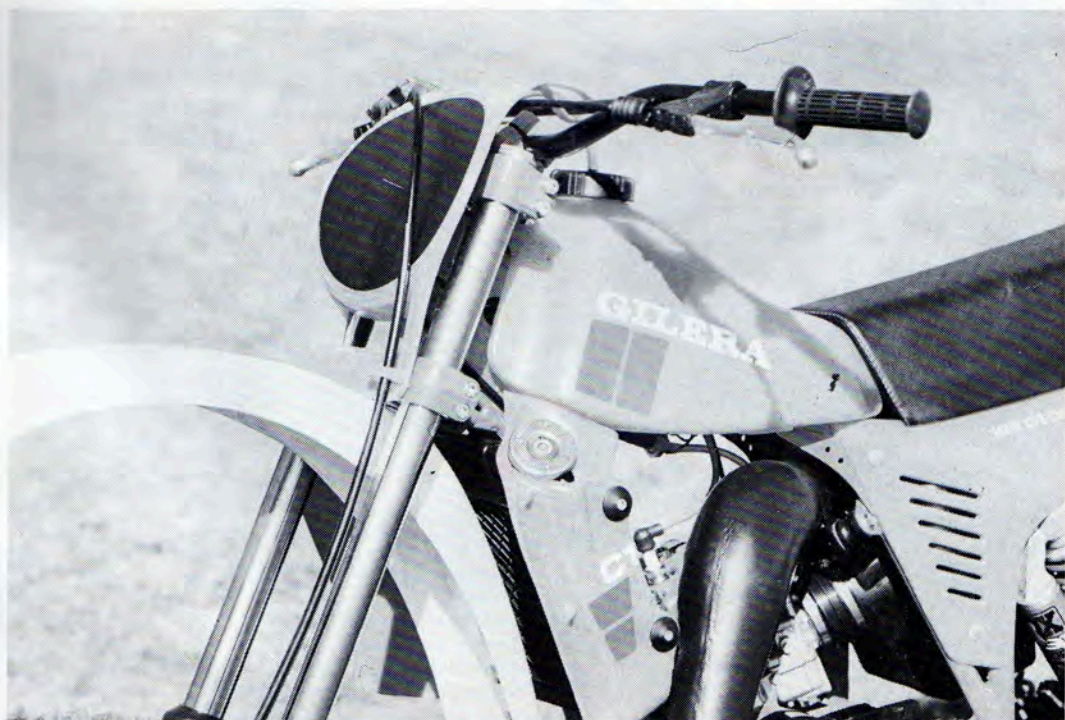
CON UN TALE MOTORE sotto, il cui tiro è come abbiamo visto in grado di sopperire alla classica «sfrizionata», sulla «C 1» la frizione può davvero dormire sonni tranquilli. Per quel poco che è stata chiamata in causa abbiamo comunque capito che si tratta di una unità molto efficiente, richiede infatti un ridotto sforzo per il disinnesto ed è dotata di una resistenza alle strapazzate davvero lodevole.

Il cambio, dal canto suo, è risultato ben manovrabile nonostante la corsa della leva relativamente lunga. E' inoltre abbastanza preciso salvo un lieve indurimento degli innesti a caldo. La spaziatura dei rapporti è quel che ci vuole per sfruttare appieno le già ottime doti di erogazione del propulsore, con una prima moderatamente lunga e gli altri rapporti equamente scalati.

Freni

A CAUSA DELLA doppia molla di richiamo, l'utilizzazione del freno anteriore richiede uno sforzo piuttosto elevato per cui spesso si preferisce adoperare l'unità posteriore. Si tratta comunque di freni molto efficaci e con una potenza perfettamente accordata alla massa del mezzo. L'unità anteriore è anche abbastanza modulabile, mentre quella posteriore, probabilmente a causa del diverso braccio di leva del comando, è meno dosabile, per quanto altrettanto efficace.

L'assetto in staccata è buono, specialmente per la precisione dell'avantreno che permette sempre una attendibile supervisione dell'andamento delle decelerazioni. Fatta questo, che risulta anche di notevole ausilio nel controllo del retrotreno, generalmente un po' meno preciso. Nelle frenate più decise infatti, la ruota posteriore arriva a saltellare vistosamente mal controllata dalla relativa sospensione, ma per i motivi suddetti, non si scompone permettendo comunque di dedicarsi con tranquillità alla delicata fase dell'inserimento in curva. I mozzi Grimeca da 125 mm Ø sono inoltre caratterizzati da una apprezzabile resistenza al surriscaldamento e da una buona tenuta agli agenti esterni.

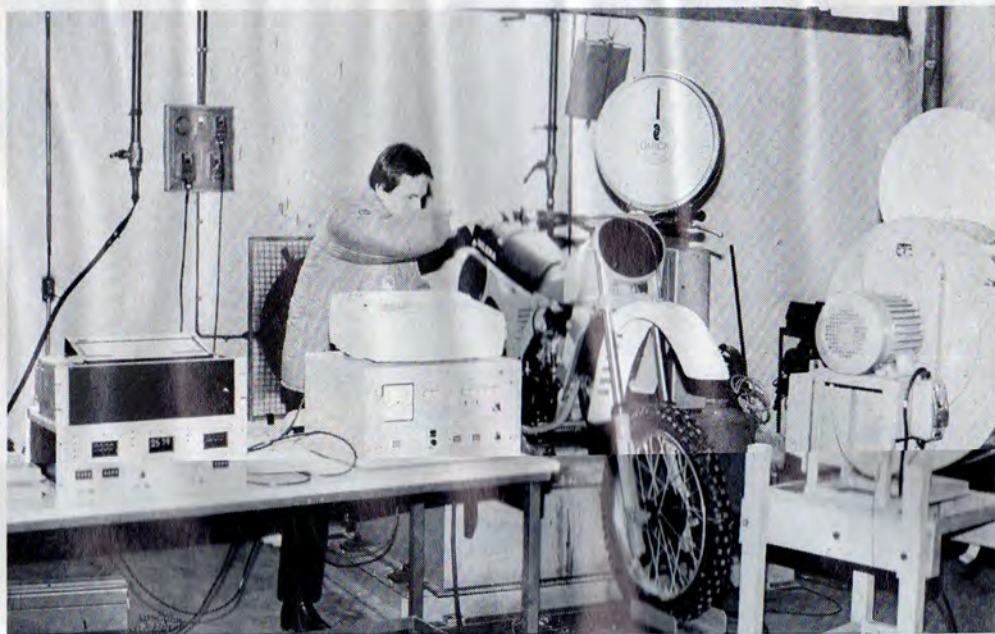


SCHEMA TECNICA

MOTORE: monocilindrico a due tempi in lega leggera raffreddato a liquido.
DISTRIBUZIONE: aspirazione controllata da disco rotante sul lato destro del motore. Cilindro a sei luci di travaso e una di scarico.
ALESAGGIO E CORSA: mm 54x53,6.
CILINDRATA: 122,8 cc.
RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 15:1.
ALIMENTAZIONE: a miscela per gravità dal serbatoio. Carburatore Dell'Orto PHBE 36 HS.
LUBRIFICAZIONE: a miscela all'1%, per il motore. Frizione e cambio in bagno d'olio.
AVVIAMENTO: a kick starter.
ACCENSIONE: elettronica Motoplat ad anticipo variabile.
CANDELA: Champion N82 G
TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi a denti dritti con rapporto 4,000 (20/80). Frizione a dischi multipli in bagno d'olio e cambio a sei velocità, con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali. Rapporti al cambio: 1. 2,000 (13/26); 2. 1,666 (15/25); 3. 1,437 (16/23); 4. 1,235 (17/21); 5. 1,052 (19/20); 6. 0,950 (20/19). Trasmissione finale a catena rapporto 3,500 (12/42).
TELAIO: tubolare a doppia culla continua in acciaio al cromo-molibdeno. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica Marzocchi «Piffero» a perno avanzato con escursione di 295 mm; posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori idropneumatici Corte & Cosso regolabili, con escursione utile della ruota posteriore di 335 mm.
PNEUMATICI: Pirelli «Garacross» MT 16 anteriore 3,00 - 21; posteriore 4,00 - 18.
FRENI: ad espansione con mozzi conici Grimeca a pista in acciaio.
DIMENSIONI: lunghezza mm 2180; larghezza mm 840; altezza mm 1210; interasse mm 1445; luce a terra mm 360; altezza sella mm 920.
PESO IN ORDINE DI MARCIA: kg 92.
CAPACITÀ SERBATOIO: litri 6,750.
PREZZO FRANCO FABBRICA IVA INCLUSA: L. 3.019.900.

IL PREZZO DEI RICAMBI

Albero motore	L. 97.750
Biella	L. 23.000
Pistone e serie segmenti	L. 44.850
Cilindro	L. 110.975
Testata	L. 36.800
Gruppo Frizione	L. 59.010
Impianto di scarico completo	L. 84.200
Carburatore	L. 75.555
Gruppo accensione	L. 63.250
Telaio nudo	L. 345.000
Forcellone	L. 102.350
Forcella	L. 340.184
Coppia ammortizzatori Corte e Cosso	L. 184.000
Coppia ammortizzatori FOX	L. 586.500
Ruota anteriore	L. 89.700
Ruota posteriore	L. 136.850
Mozzo anteriore	L. 60.950
Mozzo posteriore	L. 144.900
Serbatoio	L. 44.840
Sella	L. 40.250
Fiancatina	L. 4.370
Parafango anteriore	L. 7.425



IL COMMENTO

LA SORPRESA più grande del nostro test è venuta proprio dal motore. In precedenza avevamo sentito parecchie voci a proposito del notevole miglioramento ottenuto dal propulsore milanese, ma non ci saremmo certo aspettati un simile livello di efficienza. Sia sul banco che nella prova in pista, il propulsore della «C1» ha sfoderato la più sostanziosa curva di erogazione che ci sia mai capitato di verificare finora nelle prove di motorizzazioni di questo tipo. Fatto questo, che unito al notevolissimo allungo di cui è capace, fa passare in secondo piano gli 0,44 cv in meno riscontrati rispetto all'Hiro della Aprilia.

Nel test sul nostro banco elettronico Borghi & Saveri, l'ottavo di litro a disco rotante della Gilera ha mostrato subito una ottima regolarità di funzionamento anche ai regimi più bassi, nonostante la mancanza delle lamelle: ci è stato infatti possibile frenare il propulsore a gas spalancato già a partire dai 4400-4500 giri, ove vengono erogati 4,6 cv. La curva sale poi con buona progressione fino a sfiorare i 10 cv a 7000 giri, quando superata questa soglia, si

verifica un esteso buco di erogazione (che come al solito è stato amplificato dalla staffatura rigida della macchina sul banco) esteso fino agli 8300-8400 giri. Il termine della deenfasi nella erogazione, corrispondente alla decisa entrata in coppia del monocilindrico di Arcore, che già ad 8500 giri «spara» oltre 20 cv alla ruota, per salire poi a ben 22,5 cv soltanto 500 giri dopo, ed arrivare a sfiorare i 28 cv alla ruota a 11.000 giri. La potenza massima non è la miglior prestazione, superata, com'è, in qualità, dal notevole allungo.

Eccezionale la curva di coppia, che analogamente a quella di potenza, pur non raggiungendo punte del massimo livello (in questo secondo caso sa ancora far meglio l'Hiro), si dimostra tuttavia assolutamente piatta dall'entrata in coppia fino al regime di massima erogazione, mantenendosi testardamente su 1,78-1,79 kgm.

La bontà delle nostre rilevazioni è stata immediatamente confermata dalla prova in pista, ove il propulsore Gilera ha saputo mettere in mostra un comportamento esaltante. Bello pieno a tutti i regimi, ha una coppia talmente sostanziosa da saper trarre di impaccio sui terreni più pesanti anche se si sta viaggiando con una marcia in più del dovuto. Viceversa è pure capace di allungare tanto da permettere di tenere a lungo marce anche inferiori a quella che sarebbe invece ottimale. Questo può tornare utile ad esempio, in un salitone, quando cioè cambiare, oltre che una perdita di tempo, potrebbe pure rivelarsi «scomodo». Altrettanto eccitanti sono le doti di recupero che mette in mostra questo piccolo monocilindrico nelle chiusure e successive repentine riaperture della manopola del gas. In questi frangenti non sembra perdere neanche un «giro» e raramente richiede l'uso della frizione, che diventa così un organo «quasi inutile».

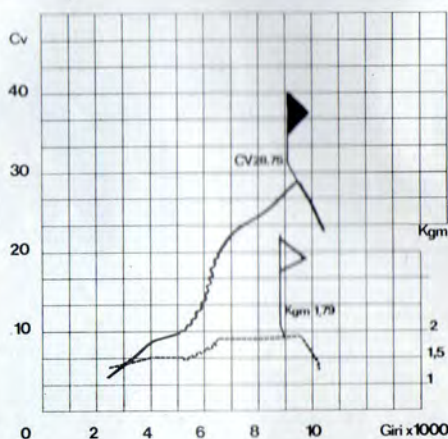
I DATI DICHIARATI DALLA CASA

Potenza massima DIN: Cv 31,30 a giri —
 Coppia massima DIN: Kgm — a giri —

PESO EFFETTIVO

Peso in ordine di marcia effettivo: kg 99,400
 Nota: dato riscontrato col pieno di lubrificante più 5 kg di carburante.
 PESO DICHIARATO: kg 92 (a secco).

LA RISPOSTA DEL BANCO



Rapporto motore/banco: 6,97
 Braccio: 716 mm
 Temperatura: 20°C
 Pressione: 761 mm/hg
 Umidità relativa: 50%
 Fattore di correzione: 1,009
 Potenza massima alla ruota: Cv 28,75 a giri 11500
 Coppia massima alla ruota: Kgm 1,79 a giri 11000

Tutte le prove **motor sport** AL BANCO

sono realizzate presso la
BORGHI & SAVERI di Pieve di Cento
 produttrice di Banchi Prova per
 ogni tipo di motore

Guida

LA PRIMA IMPRESSIONE è quella di una motocicletta un po' «dura» e brusca nelle reazioni. La «C1» richiede infatti un elevato impegno di guida, ma una volta fatta conoscenza, le cose migliorano decisamente. Ci si trova alle prese con un avantreno precisissimo, che trasmette sempre una notevole sensazione di sicurezza, su qualsiasi fondo, anche se la forcella risulta troppo morbida. Se da un lato questo favorisce la precisione direzionale durante le decelerazioni su fondo molto accidentato (visto che la Marzocchi PA 38 non difetta comunque in progressività), dall'altro, e cioè nella maggior parte dei casi, la conduzione risulta estremamente fastidiosa per i continui «fondo corsa» anche su sollecitazioni poco importanti. Un paio di molle più rigide sarebbero il giusto rimedio.

Al retrotreno i problemi si fanno invece più consistenti ed il tormentato tracciato di prova di Mantova non ha proprio potuto fare a meno di sottolinearlo. Anche con gli ammortizzatori Fox (opzionali), il retrotreno non risulta sempre in grado di seguire con diligenza le più marcate asperità del fondo, specie se queste si presentano con frequenza particolarmente «serrata». Tutto ciò porta ad un veicolo che va assolutamente «assimilato» prima di potergli chiedere il massimo. L'avantreno è comunque solido come una roccia e sempre bene attaccato a terra, e fa diventare meno problematica (anzi quasi divertente) la tendenza a derapare della ruota posteriore che, per quel sostanzioso motore che sotto si ritrova non è sempre possibile garantire la massima aderenza. I percorsi ideali per questa moto



La Gilera, ha preferito rinunciare al monoammortizzatore per il più collaudato sistema tradizionale. Il forcellone lavora infatti in collaborazione con una coppia di ammortizzatori Corte e Cosso o FOX. Sotto, ancora Fulgoni in prova

sono quelli poco accidentati ove si possono godere appieno, senza alcuna perturbazione, le grandi doti del telaio e lasciar distendere il possente propulsore. Dopo il dovuto tirocinio, la Gilera sa dare grandi soddisfazioni: perfettamente bilanciati nei salti, nei «bob» e nelle curve di stretto o medio raggio raggiunge il massimo, mantenendosi sempre controllabile e redditizia.

La grande precisione di guida è senza dubbio la sua miglior qualità. L'unica fatica da fare è impostarla con determinazione, poi pensa a tutto lei, automaticamente, mantenendo la traiettoria come su un binario. Le possibilità di porre rimedio ad eventuali errori di valutazione sono notevoli grazie all'efficace controllo che riesce ad esercitare l'avantreno sull'equilibrio del mezzo.





COPPA INTERMARCHE 125

Albettone, 14 marzo 1982

Maddii d'attacco

LA GILERA HA VINTO PER UN SOLO PUNTO SULLA KTM QUESTA GARA ENTUSIASMANTE CHE HA VISTO RIUNITI TUTTI I NOSTRI «MONDIALI» 125

Testo Massimo Fiorentino

Foto Carlo Fantini



...ova sospensione posteriore «stereo»
Gilera di Alborghetti: consente una
a filtro più grande ma funziona co-
«power-drive» già conosciuto. Sopra
bravissimo nonostante tutto; a de-
ndreani: determinato e «vincente»



ALBETTONE (VI) - Avete presente un «ometto» piccolino, che parla una lingua incomprensibile (forse il fiammingo) e zoppica un po'? Si chiama Harry Everts e domenica 14 zoppicava ancora di più perché reduce da un recente incidente che lo obbligava a portare al piede sinistro uno speciale gambaleto rigido sopra una complicata fasciatura che la moglie gli ha fatto più volte nei tre giorni di permanenza in Italia.

Avete poi presente un bel ragazzo dallo sguardo fiero che gira il mondo con un grosso camper giallo ed è recentemente passato alla Gilera? E' Corrado Maddii, che domenica mattina era isterico perché non riusciva a trovare, con due moto a disposizione, le regolazioni giuste (soprattutto di mono ammortizzatore) per ben figurare sulla difficilissima pista di Lovolo, dove almeno la metà delle curve sono in contropendenza e il terreno è davvero durissimo.

Erano loro i probabili protagonisti del pomeriggio, il primo perché rimasto, alla fine, l'unico straniero di nome presente, l'altro perché era alla seconda uscita in Italia e da lui si aspettava una conferma della splendida vittoria di Pozzuoli.

A dire il vero c'era anche un altro probabile protagonista: Giuseppe Andreani. Incontrato venerdì, sempre a Lovolo, durante alcuni esperimenti medici che Farioli sta facendo condurre ai suoi piloti, si era lamen-

tato che in questo momento si parli poco di lui.

Ma per uno che è tra i migliori al mondo la notizia viene quando manca il risultato, non quando fa registrare il miglior tempo in prova come questa volta; gliene va dato comunque merito, avendo preceduto nelle prove Rinaldi, Miele e gli altri.

Era una gara un po' strana, prova unica di un campionato mondiale (!) a squadre per marca. Ma in effetti il risultato, che ha visto vincere la Gilera (Maddii, Rinaldi e Alborghetti) per un solo punto sulla KTM (Andreani, Dotti, Miele e Lerner) è stato importante solo per la premiazione: il pubblico ha guardato lo spettacolo delle due manches e ha tifato e sofferto per i singoli.

Il pubblico, poco meno di diecimila persone, avrà però avuto da ridire su di una «singolare» iniziativa degli organizzatori: l'anno scorso, in occasione della gara di campionato mondiale, gli spettatori (un po' per entusiasmo e molto per maleducazione) avevano praticamente distrutto quasi del tutto le reti; quest'anno le reti erano state «verniciate» con olio bruciato ed erano quindi inavvicinabili. Il fatto è che non c'erano cartelli ad indicarlo e i danni ai vestiti sono immaginabili. Già l'uso dell'olio ci sembra «ai limiti del regolamento», ma il non averlo indicato è stato decisamente «scorretto».

In compenso la prima vera (splendida) giornata di primavera del 1982 ha scaldato un po' tutti in una giornata che ha visto due manches appassionanti come sarà difficile possano ripetersi durante la stagione.



MA MANCHE

Rinaldi buca Maddii a secco

PARTE CON una allineamento vede l'entrata al cancello per meglio e non in base ai tempi e prove, del tutto platonici. Inoltre è il vice direttore di corsa Lido

Gualdani, a « sistemare » i piloti uno accanto all'altro man mano che entrano. Ma così prevede il regolamento della gara e nessuno può dire niente. La famosa « esse » alla fine del rettilineo di partenza, creata lo scorso anno per ridurre la velocità ma rivelatasi una vera trappola, è stata quest'anno un po' addolcita.

I piloti scattano ma l'ammucchiata c'è lo stesso e improvvisamente si vede Orlando volare sopra gli altri (nel vero senso della parola) e

ricadere poi al centro del gruppo. Due moto rimangono sopra di lui mentre gli altri vanno via. Addirittura Vicarelli, nella concitazione del momento raccoglie una Villa e riprende la corsa: ci si accorgerà dopo che è la moto di Orlando e non la sua, così la Giuria lo esclude dalla classifica. Orlando rimane a terra ed esce in barella; si saprà dopo, per fortuna, che ha riportato solo forti contusioni.

E' comunque Corrado Maddii (dimostratosi in mattinata un ottimo attore...) che scappa via, seguito dal sorprendente Gaspardone e da quell'Everts che mostra di voler onorare la sua presenza nel modo migliore nonostante il piede rovinato. C'è subito lotta fra Gaspardone ed Everts, mentre quarto è Perfini seguito da Mori, Fanton, Dolce (su Aprilia 125), Magarotto e gli altri. Poco più dietro Dotti e Rinaldi. Everts passa al terzo giro Gaspardone mentre Maddii continua da solo e Rinaldi risale diverse posizioni.

Il distacco tra Maddii ed Everts aumenta continuamente: 6 secondi, 9, e 9 e mezzo. Intanto solo Gaspardone riesce a reggere il ritmo e ben presto il terzetto stacca tutti gli altri. Primo degli inseguitori è Perfini che, praticamente fermo per tutto l'inverno e un continuo lamento nella mattinata, mette invece l'anima e la rabbia di cui è capace in questa gara. Mori precede l'ex esordiente Magarotto (anche lui con voglia di dimostrare « qualcosa »), Dolce, Andreani e Rinaldi che sono risaliti subito in posizione dopo il pasticcio della partenza. I due lottano fianco a fianco e continuano a rimontare.

A mezza gara il distacco tra Corrado e Harry è quasi di 9 secondi, Gaspardone è l'eroe della giornata e mantiene il terzo posto, Magarotto precede Perfini, Mori, Andreani e Rinaldi. Dietro di loro il bravo Genoni. Dotti non sembra in grande giornata: scivola nella parte bassa del circuito e fatica a riprendere perché la moto non si accende subito. Undici secondi il distacco tra i primi due e ancora Gaspardone che tiene duro.

Dietro è lotta aperta, la vera attrazione della gara, fra Perfini, Dolce, Mori, Andreani e Rinaldi, tutti « dentro » un fazzoletto di circa due secondi. C'è un gran duello fra Andreani e Rinaldi e alla fine Dolce viene superato dal primo a dieci minuti dalla fine con una manovra fin troppo decisa, tanto che Maurizio scivola a terra e riprende appena staccato da Rinaldi che ne ha approfittato a sua volta. Intanto non c'è più Perfini: la sua moto si spegne e non vuole più saperne; probabilmente è grippaggio ma nessuno lo dice apertamente.

Le posizioni sono intanto queste: Maddii, Everts e Gaspardone primi in un gruppetto, Magarotto quarto e solo, Andreani e Rinaldi in continuo duello tra loro, Moro e Luciano Picco dietro, Dolce che li insegue.

Mancano tre minuti alla fine: Rinaldi supera Andreani e si lancia verso Magarotto. Beppe se la deve vedere con Dolce che tenta di rendergli il favore e ci riesce con un sorpasso « dei suoi ». Scattano i trenta minuti regolamentari e Gaspardone supera Everts mentre Maddii è avanti di 14 secondi.

A tempo scaduto il colpo di scena: Maddii si ferma e comincia ad armeggiare vicino al motore. Everts supera ancora Gaspardone e Rinaldi passa attardato facendo numeri da speedway: ha forato ma continua ancora. Gaspardone supera Everts e la folla è ormai in delirio: i due sono attaccati e vanno insieme verso la bandiera a scacchi: alla fine nemmeno un decimo li divide ma l'italiano ha vinto.

Maddii è intanto riuscito a far ripartire la moto: aveva rotto il filtro della benzina e finché non è riuscito

a collegare di nuovo il serbatoio e carburatore la moto giustamente non voleva ripartire: alla fine ci è riuscito e nonostante tutto si prende la nona posizione.

Una sola considerazione, per concludere: non farà piacere a Dolce, è ovvio, ma se Andreani userà nelle gare del mondiale la stessa « determinazione » che abbiamo visto a Lovolo, possiamo certo dormire sonni tranquilli.

SECONDA MANCHE

Everts si ritira, Maddii in volata

DOLCE PARTE malissimo (praticamente ultimo) e nonostante una gara « alla Dolce » alla fine è solo ventunesimo: pazienza, non era una gara importantissima e comunque i suoi risultati sono stati alla fine i migliori della squadra Aprilia.

Al via della seconda manche emergono i soliti nomi: Gaspardone, Everts, Maddii, Andreani, Contini, Alborghetti (finalmente), Rinaldi, Luciano Picco, Magarotto, Miele, Dotti e via gli altri. Rinaldi si dà da fare per raggiungere i primi mentre Corrado in un solo giro supera prima Everts e poi Gaspardone facendo sua la prima piazza. E mentre Maddii s'invola come al solito, Andreani si fa sotto ad Everts e gli passa davanti. Dietro loro due Contini e Rinaldi. E' ora Michele che attacca Harry e la situazione a metà gara vede Maddii che conduce isolato, Gaspardone e Andreani, Everts e Rinaldi, Magarotto e Contini che danno vita ad altrettanti duelli uno più bello dell'altro: Contini supera Magarotto che torna poi avanti, Andreani è secondo su Gaspardone, Rinaldi è vicinissimo ad Everts e lo supera.

Adesso è Maddii al comando, dietro Andreani e Gaspardone isolati, quarto Rinaldi davanti ad Everts, Magarotto, Contini e Dotti. Otto secondi fra primo e secondo mentre Rinaldi passa Gaspardone e Andreani è stretto tra i due della Gilera. Il distacco diminuisce progressivamente tanto che presto i tre si dividono dagli altri. Intanto Everts, che ormai stava rallentando vistosamente, decide di fermarsi appena prima del traguardo: parla con il suo meccanico accennando alla pedana (o al piede?) destra e poi scende dalla moto ritirandosi. Nelle sue condizioni ci sembra che abbia fatto moltissimo e il pubblico non può rammaricarsi di nulla.

Dotti, incitato dai suoi meccanici che cominciano a « sentire » la vittoria di squadra, sorpassa Gaspardone. Rinaldi è ormai sotto ad Andreani ed ecco, di nuovo, uno splendido duello fra i due. Solo quattro secondi di distacco fra Maddii e Andreani mentre Michele è sempre dietro vicinissimo: gli animi si accendono e tutti gli occhi sono puntati su di loro.

Alla fine le posizioni sono comunque invariate: primo Maddii, secondo Andreani a tre secondi e terzo Rinaldi subito dietro. Dopo ancora Dotti che riscatta la prima manche, Magarotto che conclude bene il suo « allenamento » pre-mondiale e Gaspardone che termina una giornata trionfale per lui.

Una giornata che pur senza avere la presenza degli stranieri previsti, ha « tirato fuori » due gare entusiasmanti che, grazie alla presenza di tutti i migliori (finalmente) ci hanno per fortuna fatto vedere come i nostri « mondiali » siano ancora in ottima forma; tra meno di due settimane comincia il mondiale 125: in bocca al lupo!

COPPA INTERMARCHE 125

Prova unica mondiale

Organizzazione: Moto Club Lovolo ● Località: Albettono (VI) ● Condizioni climatiche: cielo sereno, temperatura calda ● Spettatori: 10.000 circa ● Direttore gara: Sergio Battisti.

CLASSIFICA INDIVIDUALE

● Prima manche

1. GASPARDONE (Yamaha)	37'21"0
2. EVERTS (Suzuki)	37'21"3
3. MAGAROTTO (TGM)	37'36"9
4. DOLCE (Aprilia)	37'43"8
5. PICCO L. (TM)	37'47"1
6. MORI (Yamaha)	37'57"6
7. MIELE (KTM)	38'04"9
8. CONTINI (Aprilia)	38'09"3
9. MADDII (Gilera)	38'11"9
10. ANDREANI (KTM)	38'23"7
11. GENONI (Cagiva)	38'27"2
12. ALBORGHETTI (Gilera)	38'29"3
13. LERNER (KTM)	38'31"5
14. VEHKONEN (Yamaha)	38'39"3
15. NESPOLI (Suzuki)	38'44"3
16. RINALDI (Gilera)	38'47"0
17. SCALABRIN (TGM)	38'47"3
18. NANI (Kawas.-A*)	38'47"9
19. AGOSTINELLI (Suzuki)	38'47"9
20. PASTORE (Kawas.-A*)	38'58"0
21. PICCO F. (Yamaha)	38'59"7
22. DOTTI (KTM)	38'59"8
23. BAROZZI (TGM)	39'04"3
24. TEDESCHI (TGM)	39'06"5
25. SALIMBENI (Kawas.-B*)	39'24"4
26. GRUZZA (Kawas.-A*)	39'33"9
27. OSENDA (Aprilia)	39'34"4
28. FALAPPA (Villa)	39'37"7
29. BESSONE (Beta)	39'44"3
30. ROBERT (Cagiva)	39'45"4
31. ZIERFASS (Kawas.-B*)	39'51"4
32. SERAFINI (TM)	40'12"9
33. MACCHI (Beta)	40'15"9
34. KARIUS (Kawas.-B*)	a 1 giro
35. FANTON (TM)	a 1 giro
36. BECCHIS (Beta)	a 1 giro
37. FIORGENTILI (Villa)	a 1 giro
38. BESSONE (Beta)	a 1 giro
39. PIROVANO (Aprilia)	a 4 giri

● Seconda manche

1. MADDII (Gilera)	37'00"4
2. ANDREANI (KTM)	37'03"5
3. RINALDI (Gilera)	37'04"3
4. DOTTI (KTM)	37'33"0
5. MAGAROTTO (TGM)	37'35"5
6. GASPARDONE (Yamaha)	37'36"2
7. ALBORGHETTI (Gilera)	37'53"0
8. PICCO F. (Yamaha)	38'00"8
9. VICARELLI (Villa)	38'04"0
10. PICCO L. (TM)	38'07"6
11. BAROZZI (TGM)	38'12"9
12. TEDESCHI (TGM)	38'18"6
13. LERNER (KTM)	38'20"3
14. MIELE (KTM)	38'23"1
15. SERAFINI (TM)	38'24"8
16. GENONI (Cagiva)	38'26"8
17. CONTINI (Aprilia)	38'27"2
18. NESPOLI (Suzuki)	38'42"6
19. VEHKONEN (Yamaha)	38'46"6
20. MORI (Yamaha)	38'53"1
21. DOLCE (Aprilia)	38'54"2
22. GRUZZA (Kawas.-A*)	38'57"5
23. PASTORE (Kawas.-A*)	39'03"8
24. SALIMBENI (Kawas.-B*)	39'06"8
25. AGOSTINELLI (Suzuki)	39'07"3
26. NANI (Kawas.-A*)	39'10"2
27. PERFINI (Cagiva)	39'11"1
28. SCALABRIN (TGM)	39'12"4
29. MACCHI (Beta)	39'15"0
30. BESSONE (Beta)	39'15"6
31. OSENDA (Aprilia)	39'16"7
32. FIORGENTILI (Villa)	39'25"2
33. PIROVANO (Aprilia)	39'29"5
34. GHITARRINI (Kawas.-A*)	39'36"1
35. FANTON (TM)	a 1 giro
36. BECCHIS (Beta)	a 1 giro
37. BARTOLINI (TM)	a 1 giro
38. KARIUS (Kawas.-B*)	a 1 giro

CLASSIFICA A SQUADRE

1. GILERA (Alborghetti, Maddii, Rinaldi)	p. 48
2. KTM (Andreani, Dotti, Miele, Lerner)	" 49
3. YAMAHA (Gaspardone, Mori, Picco F., Vehkonen)	" 54
4. TGM (Barozzi, Magarotto, Scalabrin, Tedeschi)	" 71
5. APRILIA (Dolce, Contini, Osenda)	" 108
6. TM (Fanton, Picco L., Serafini)	" 132
7. KAWASAKI « A » (Gruzza, Nani, Pastore)	" 135
8. BETA (Bessone, Macchi, Becchis)	" 193



Maddii, sotto, protagonista della giornata in tutti i sensi. Qui sopra l'«eroe» Gaspardone, a sin. il rientrante Magarotto e a des. Michele Rinaldi in pieno speedway nella prima manche con la gomma posteriore forata

