

SPORT / GILERA TORNA IN PISTA

IL GUSTO DI UN



IL RITORNO



L'anno prossimo, dopo trent'anni, la casa di Arcore scenderà nuovamente in campo nel mondiale di velocità. Questa volta nella 250 perché è la classe più combattuta. Come è articolata l'operazione: ne parlano i massimi responsabili. Doveroso flash back sulle leggendarie Gilera 350-500 vincitrici di dieci titoli mondiali negli anni Cinquanta.

di CARLO PERELLI

Se ne parlava da tanto. Un paio di volte sembrava cosa fatta. Poi tutto era finito in niente.

Ma adesso finalmente il vecchio sogno è realtà. La Gilera torna alle corse! Notizia esaltante per i giovani, commovente per quanti hanno vissuto l'epopea dei bolidi di Arcore negli anni Cinquanta. Notizia di portata storica che ha subito fatto il giro del mondo.

Il lieto annuncio è stato dato a Milano il 21 febbraio da Matteo Pagliano direttore generale della Piaggio di cui fa parte la Gilera.

Con queste parole: «Il ritorno della Gilera al mondiale di velocità è il fiore all'occhiello della Piaggio. È stato deciso per confermare il ruolo di questo marchio tra i leader



Emblemà di un'epoca trionfale per la Gilera, la famosa foto '57 di Duke e Liberati. Sopra, Giuseppe Gilera con la sua moto nel 1912.

RITORNO

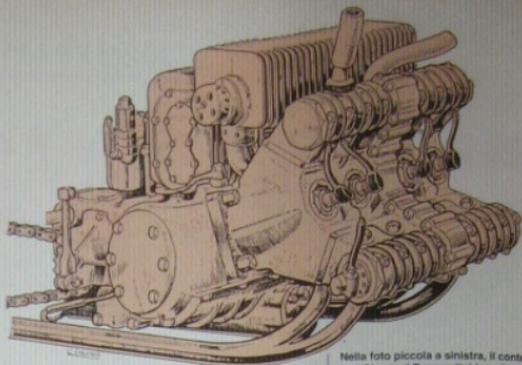
mondiali e per offrire alla produzione di serie i positivi riflessi delle corse, banco di prova estremo. Tra le varie classi è stata scelta la 250 perché attualmente è la più competitiva. L'obiettivo è scendere in pista con test privati entro il '91, partecipare a qualche gran premio nel '92, essere vincenti nel '93. Con un budget di sette miliardi per il '91.

Programma ambizioso, all'altezza del glorioso marchio, di cui ricordiamo a parte



le memorabili imprese tecniche e sportive.

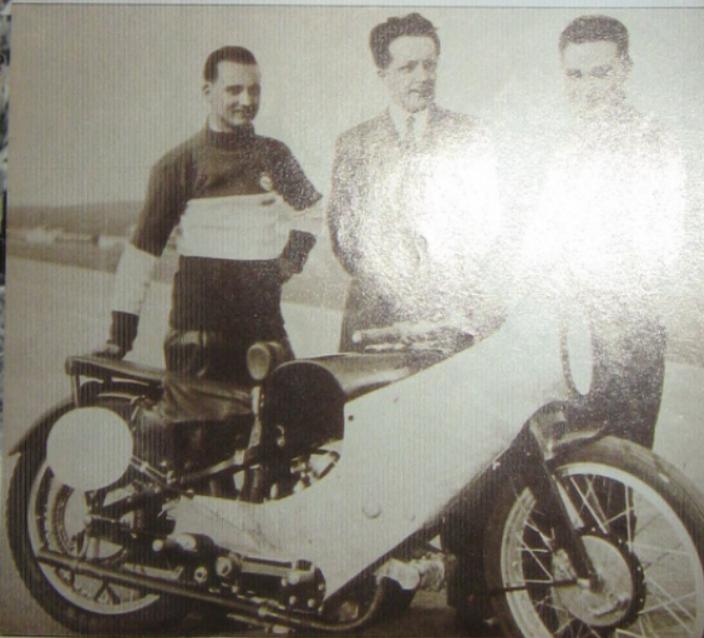
L'operazione ritorno Gilera è già scattata. Al vertice della piramide, l'ingegner Lucio Masut, direttore pianificazione progetti ed esperienze alla Piaggio, ex direttore tecnico Gilera, uomo di grandi doti tecniche ed organizzative. Alla direzione del reparto corse, l'ingegner Federico Martini, ex Bimota, subentrato a Masut in casa Gilera. Uomo di fantasia ma anche di solide basi pratiche, come dimostrato dai successi delle "sue" Gilera di serie nella Parigi-Dakar.



Nella foto piccola a sinistra, il conte Giovanni Bonmartini (con il cappello) e Piero Taruffi (sulla CNA Rondine del 1935). Il conte Bonmartini era buon pilota di moto, auto ed aereo. Durante le prove per i tentativi di record con la Rondine nel 1935, sulla Firenze-Lucca, volle provare la moto e restò vittima di un pauroso incidente a più di 200 kmh, fortunatamente senza gravi conseguenze.

Nel disegno sopra, il motore della CNA Rondine, che nella foto grande vediamo nella versione carenata 1935 con i piloti Amilcare Rossetti,

Piero Taruffi ed il progettista ingegner Carlo Gianini. Oltre al primo accenno di carenatura, notare la struttura totalistica non lontana da quello collettivo. Nei progetti figurava anche l'impiego di elementi in lega leggera. Perché il nome Rondine? Perché era lo stesso del primo aereo CNA.



Il trionfo della due cilindri

... la miglior moto da...
... tempi tocca indiscu-
... quattro cilindri.
... carriera sportiva,
... e brillante, que-
... un'arditi-
... tecnica, che ha pre-
... fatto scuola in tutto il mondo.

Eppure la sua giovinezza è stata molto travagliata. Tre volte ha rischiato una fine prematura. E solo quando verrà adottata dalla Gilera, nel '36, troverà la strada giusta.

Già, perché la leggendaria pluricilindrica non nasce affatto in casa Gilera. Le sue origini sono molto più umili e remote. Cerchiamo di sintetizzarle.

Nel '23 due ingegneri romani appena laureati, Carlo Gianini e Piero Remor, progettano una rivoluzionaria quattro cilindri 500. Per realizzarla coinvolge-



Sopra, la Rondine diventata Gilera nel 1937. Il telaio è rimasto rigido solo per la versione sidecar, vincitrice tra l'altro della Milano-Taranto '38 e '39 con Luigi Gilera, fratello minore di Giuseppe. Era allora convinzione che il telaio rigido facilitasse la guidabilità del mezzo a tre ruote. La versione sciolta è invece provvista della sospensione posteriore sistema Gilera. A sinistra, Giuseppe Gilera (al centro), l'ingegner Piero Remor (con gli occhiali) e Piero Taruffi dopo la conquista dell' "assoluto" di velocità a 274,181 km/h il 21 ottobre 1937 sulla Bergamo-Brescia. Originariamente la carenatura era integrale, tuttavia dava problemi di guidabilità.

to il conte Giovanni Bonmartini, appassionatissimo di motoristica. Nel '26 nasce così la GRE (Giuseppe Remor-Bonmartini). Ha 1.250 cc, 50 CV e la distribuzione modificata a coppie omiche. Al banco di prova a 6.000 giri, valori eccezionali per quei tempi. Ma i mezzi sono insoddisfatti e nonostante le promesse la GRE sembra destinata al naufragio.

Nel '27 giunge però il salvatore, nella persona del Conte Lasciotti, altro super-appassionato di motoristica, che finanzia la costituzione dell'OPRA (Officine Romane Precisione Auto) per portare avanti come si deve il progetto.

Prima revisione radicale. Distribuzione balbero a ingranaggi centrali e raffreddamento aria-acqua: risultato, 32 CV a 6.500 giri. Cifre inaudite! Se il motore è strepitoso, la ciclistica però è classica, quindi inadeguata. Le poche uscite in gara non danno buon esito. Il progetto minaccia di naufragare una seconda volta, anche perché l'OPRA sta gradatamente spengendosi.

Ed infatti per vari anni non si sentirà più parlare della meteorica quattro-cilindri romana.

Ma nel '35, eccola rispuntare più gagliarda che mai. Cos'era successo? Che nel '29 la Compagnia Nazionale Aeronautica di Roma (CNA), proprietà del conte Bonmartini, aveva rilevato tutto il materiale della defunta OPRA. Inoltre aveva chiamato alla direzione tecnica l'ingegner Giannini.

Tra il conte Bonmartini e Italo Balbo, il famoso trasvolatore oceanico, allora governatore della Tripolitania, correvano pessimi rapporti. Bonmartini si riteneva gravemente offeso. In vista del G.P. di Tripoli 1935, voluto proprio da Balbo, Bonmartini decise di rispolverare il progetto quattro cilindri e scendere in pista con l'intenzione di strarvincere per rifarsi moralmente sull'odato rivale. Naturalmente Giannini non si fa pregare per rimettere mano all'impresa. Così in otto mesi vengono allestite ben quattro moto!

Seconda revisione radicale. Cilindri più inclinati, raffreddamento totale ad

acqua, applicazione del compressore: 75 CV a 8.500 giri! Battezzata Rondine, la moto debutta trionfalmente a Tripoli con Taruffi, ed infine tocca i 244 km/h durante i tentativi di record sulla Firenze-Mare.

Ma ancora una volta la ciclistica è carente. E ancora una volta il destino si accanisce contro la velocissima moto. Per rapporti sempre più tempestosi con Italo Balbo, nel '36 Bonmartini deve cedere la CNA alla Caproni. L'azienda aeronautica non sa che fare delle moto. Taruffi si mette in caccia di un acquirente e lo trova nella persona di Giuseppe Gilera. Salvataggio effettuato!

Con il suo intuito pratico, il costruttore lombardo individua presto le carenze della Rondine e vi pone rimedio. La ciclistica viene aggiornata, dotata della sospensione posteriore, l'affidabilità del motore viene migliorata, il rendimento del compressore elevato.

E così la Rondine comincia una trionfale carriera, presentandosi sui campi di gara con una potenza incredibile: 85

CV a 9.000 giri! E fa messe di primati e vittorie.

I regolamenti del dopoguerra vietano il compressore. La moto viene così sottoposta ad una terza trasformazione radicale. Si può anzi dire che nel '48 nasce una moto tutta nuova, con il motore derivato da un 250 raffreddato ad aria, costruito nel '40 e mai portato in gara. Artefice, l'ingegner Remor. Ha così inizio, e durerà dieci anni, l'era più splendente per la Gilera quattro cilindri, che nel '56 verrà affiancata dalla 350.

Le più importanti tappe evolutive, nel '50, '51, '54, '57. Entrare nel dettaglio sarebbe troppo lungo. Basta dire che partiti nel '48 con 50 CV a 8.500 giri, i tecnici di Arcore arrivano nel '57 a 70 CV - 11.500 giri mentre la velocità massima passa da 200 a 260 km/h (grazie alle carenature integrali).

La saga della Gilera finisce nel '57, con il ritiro dalle corse assieme a Guzzi e Mondial. Tuttavia la quattro cilindri, in forma semi-privata gareggerà ancora sino al 1965.

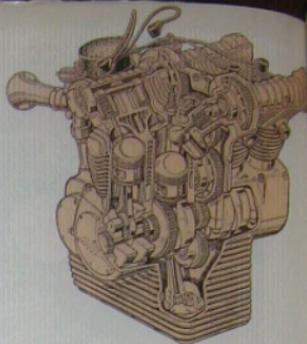
RITORNO

Staccata dalla fabbrica, la base del reparto corse è stata fissata a Velate, una ventina di chilometri da Arcore, in un grande capannone di 2.000 metri quadrati, dove sono già all'opera trenta specialisti. Con esclusione dei "maghi" stranieri.

Dice infatti Masù: «La scuola europea non è così fervida, ultimamente. Sempre le stesse facce. Nel gruppo Piaggio non ci mancano né le teste né gli impianti. Recentemente abbiamo acquisito una serie di programmi per la simulazione termo-

dinamica e benchi ultrasofisticati per prove speciali del motore. Un'equipe è già al lavoro da un anno sui telai (anche quelli della concorrenza) in modo da definire bene le leggi che governano la materia, insomma, formare un vivaio di tecnici è uno degli scopi dell'iniziativa Gilera Corse. Ovvio puntare all'interno e far crescere le risorse, con gli immancabili riflessi benefici sulla produzione di serie. Senza contare il proficuo entusiasmo e la velocità di esecuzione inevitabilmente scatenati dall'impegno agonistico».

Quindi, se l'annuncio è stato dato il 21 febbraio, le cose erano già in marcia da tempo. Conferma infatti l'ingegner Martini: «I primi disegni della moto sono sul tavolo da quattro mesi, gli studi sulla ciclistica



Sopra, "spaccato" dell' settore. Sotto, la prima foto: il 441 con raffreddamento ad aria, comparato nel '54. Il motore è stato studiato per essere montato su una motocicletta da guerra (tra cui il modello V50). Si vede anche il sistema di iniezione, con il carburatore anteriore ai barili laterali. Nel riquadro accanto, il 500 con il nuovo sistema di iniezione. A destra, il 500 con il nuovo sistema di iniezione. In basso, il 500 con il nuovo sistema di iniezione. In basso, il 500 con il nuovo sistema di iniezione.



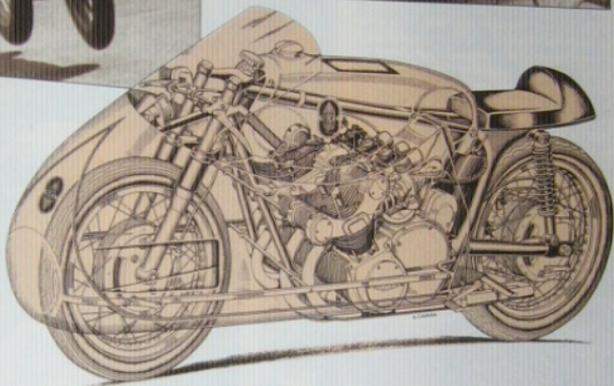
Il gilerista Umberto Masetti, primo italiano vincitore (nel '50) del campionato mondiale classe 500, nella foto in alto con Piero Taruffi direttore della squadra corse Gilera dal '36 al '56, nella foto sopra in azione nel G.P. del Belgio 1950, che lo vedrà vittorioso. A fianco, cinque anni dopo, alla partenza del Tourist Trophy, Geoff Duke, Piero Taruffi, Ferruccio e Giuseppe Gilera. Vincerà Duke seguito da Armstrong anch'egli su Gilera.





Sopra, lo scozzese volante Bob McIntyre, protagonista della storica "doppetta" al Tourist Trophy '57 con la Gilera 350 e 500. Primo anche nel superamento della famosa barriera delle cento miglia orarie sul giro.

A fianco, la versione 1955 (disegno) e quella del '57 cioè l'ultima. Notare la differenza nel telaio, soprattutto dietro il canotto di sterzo. Come risulta dal confronto con la prima versione, la geometria del mezzo è notevolmente cambiata per migliorare la guidabilità. Il cambio resta a quattro marce fino al '54 poi diventa a cinque. Negli anni Sessanta, quando verrà ripresa l'attività in forma minore, farà la sua comparsa un cambio a sette marce.



La parte a chi è

Testimone importante del periodo aureo Gilera è stato Sandro Colombo. Perché quest'ingegner Colombo l'ha visto dal dentro, come responsabile di quattro studi ed esperienze. Dopo la Gilera, l'ingegner Colombo è stato alle fianchi, alla Ferrari, alla Innocenti, alla Marelli ed infine è tornato alla casa di Arcore. Ora sta preparando un libro sulle vicende della quattro cilindri. È quindi una miniera di dati e ricordi. Gli abbiamo chiesto:

Il segreto dei successi Gilera? «Il "camenda" voleva vincere, e per vincere non badava a spese. L'ultima stagione ufficiale, quella del '57, è costata duecento milioni. Cifra astronomica per quei tempi senza sponsor, più di tre miliardi del giorno d'oggi. Bisogna anche dire che pur essendo il "padrone", e con ambizioni tecniche, Giuseppe Gilera lasciava piena libertà espressiva ai suoi uomini. Appassionato



L'ingegner Sandro Colombo con il motore Gilera 500 quattro cilindri.

di meccanica, aveva l'orgoglio di fare quasi tutto in casa, con le migliori attrezzature del tempo, ed anche questo contava. Poi ha volato i corridori inglesi, i primi veri professionisti dello sport motociclistico.

Si correva perché piaceva al padrone o perché si era convinti che fosse veramente utile?

«Giuseppe Gilera considerava il reparto corse come una scuderia propria. Era il suo hobby numero uno. Quindi si correva (come tutte le altre case italiane di quel periodo) perché c'era questa fortissima volontà padronale. Naturalmente in fabbrica si apprezzavano i risultati propagandistici, accompagnati (sottovoce) da qualche perplessità per i costi troppo elevati in rapporto al fatturato».

Cosa insegnavano le corse alla produzione di serie? «Praticamente nulla. Erano due mondi completamente staccati, anche per quanto riguarda il personale. La quattro cilindri era il massimo orgoglio del "camenda". Se qualcuno osava proporgli di farne una versione per i corridori privati o per uso su strada, otteneva invariabilmente una risposta secca e negativa. Eppure sarebbe stato possibile, come dimostrato più tardi dai giapponesi. Ma Giuseppe Gilera era troppo innamorato e geloso del suo gioiello per darlo in pasto al pubblico (e alla concorrenza)».

Qual è stata la vera ragione che ha dettato il ritiro dalle corse alla fine del

'57, assieme a Guzzi e Mondial?

«Ufficialmente si parlava di costi crescenti, di pericolosità dovuta alle carenate integrali. In realtà fu la morte a 26 anni di Ferruccio Gilera, l'unico maschio della famiglia, che aveva preso le redini del reparto corse ed aveva intenzione di estendere la partecipazione anche alla classe 250». Che differenza c'è tra l'ambiente anni Cinquanta e quello anni Novanta?

«Abissale. Quarant'anni fa bastavano un buon progetto, una buona officina e buoni meccanici. Bisognava avere molto fiuto per imboccare la strada giusta. Oggi c'è a disposizione una quantità di mezzi, c'è l'elettronica, c'è la telemetria, si possono fare tante prove, simulare le condizioni di corsa. Bisogna però che i tecnici sappiano sfruttare bene questi nuovi mezzi, alimentarli di continuo con nuove idee. Un'altra differenza, il costo dei piloti, allora il 10% del complessivo, oggi perlomeno il 30%. Per fortuna ci sono gli sponsor, una volta sconosciuti. Per finire mi importunavano: oggi le corse insegnano veramente molto alla produzione di serie».

RITORNO

sono in corso da molto più tempo. Anche la Gilera sarà una bicilindrica a V, lamellare con il telaio in alluminio. La strada è quella per tutti ed è proprio lì il bello perché poi si vedrà chi riesce a far meglio. Tuttavia non abbiamo affari di gloria; potrebbe essere pericoloso. Il '92 sarà infatti dedicato al rodaggio del mezzo e dei team, non c'è necessità di vincere ma di arrivare presto alla competitività. Saremo in pista con una moto nel '92, due nel '93.

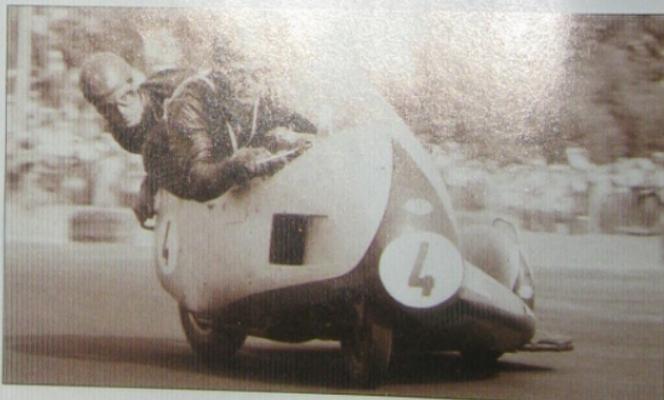
Per il resto, sentiamo ancora Pagliano: «La gestione delle moto sulle piste? Non abbiamo ancora deciso se lo farà la stessa Gilera oppure un team esterno. Posso dire che si è già parlato di interessante. Il budget? È certamente sostanzioso, tuttavia inferiore al dato reale, perché non ten conto della ricerca attraverso le strutture



Il formidabile schieramento Gilera negli anni d'oro. Qui siamo al Gran Premio delle Nazioni 1955 sull'autodromo di Monza. Ai box 21 e 22, assegnati alla casa di Arcore, ben sette quattro cilindri 500 per i piloti ufficiali Geoff Duke, Reg Armstrong, Pierre Monneret, Libero Liberati e Alfredo Milani. In primo piano Ferruccio Gilera, dietro Piero Taruffi, con Liberati e Milani. In questa gara il destino fu però avverso alle Gilera: dopo aver dominato la corsa delle 500 e quella del sidecar fino all'ultimo giro le pluricilindriche di Arcore furono costrette a rallentare per rottura delle molle valvole.

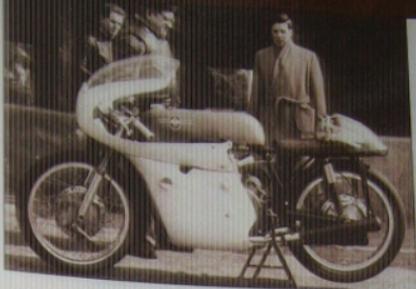


A suggello di un decennio trionfale (ed anche per addolcire la "pillola" del ritiro dalle corse appena annunciato), nell'autunno '57 la Gilera si impegna in una gigantesca battaglia contro i record mondiali sull'autodromo di Monza. Sopra, la bicilindrica 125-175 con il "guscio" superiore smontato per la messa a punto; a destra, Giuseppe Gilera ed i meccanici si contrattano con Alfredo Milani.



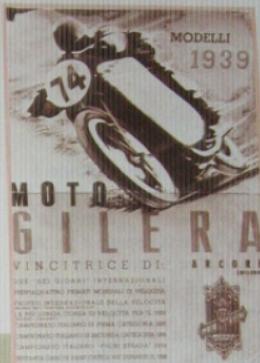
Anche le gare di sidecar sono sempre piaciute in casa Gilera. Infatti "Luisin" Gilera, fratello del titolare, è stato per molti anni un brillante specialista di "tre ruote". Così la quattro cilindri si è affermata anche con il sidecar, prima della guerra con Luisin Gilera, dopo la guerra con Ercole Frigerio, Ernesto Merlo, Albino Milani (nella foto).

del gruppo. È uno sforzo che facciamo volentieri perché siamo profondamente convinti dell'iniziativa. Componentistica? Purtroppo l'industria italiana non ci sorregge, in particolare per quanto riguarda carburatori, accensioni, sospensioni. Abbiamo dovuto ricorrere ai giapponesi anche per le moto di serie. Le gomme saranno Michelin o Dunlop; abbiamo ottimi rapporti commerciali con entrambe le case. Le altre moto italiane impegnate nel mondiale? Posso dire che non hanno raccolto risultati positivi comunque loro ci sono, noi dobbiamo ancora arrivarci. Ma ce la metteremo tutta!».



La Gilera torna a correre nel '83, sia pure in tono minore, sotto le insegne della Scuderia Duke, con i piloti Minter, Hartle e Read. L'impetimento si rivela infruttuoso e dura soltanto un anno. Nella foto, Geoff Duke, Derek Minter e il meccanico Giovanni Fumagalli durante i primi test a Monza.

L'attività Gilera prosegue in tono minore nel '64 con l'argentino Benedetto Caldarella e nel '65 con l'italiano Remo Venturi, qui con Caldarella in "borgheese" e Giacomo Agostini. A destra, la pubblicità Gilera del '39 pone in risalto le glorie sportive della Casa.



Un albo d'oro lungo ottanta anni

VELOCITÀ — Il primato è grande vittoria firmata dallo stesso Giuseppe Gilera, che nel '32 si era già più forti piloti italiani (e le sue moto erano straniere) al circuito di Mugello. Bisognerà però attendere ben trentacinque anni prima che un pilota torni ad imporsi nella velocità. Sarà nel '67 che la superba quattro cilindri vince il G.P. delle Nazioni a Montecatini con Aldri-

ghetti. Trionfa il biennio successivo con vittorie nella Milano-Taranto (Aldri-

ghetti), al Lario (Seratini), nel campionato italiano (Aldrighetti) e soprattutto nel campionato europeo '39 (Seratini). Dopo la guerra, si riconcilia con la vittoria di Pagani nel campionato nazionale '46. Poi arriva la nuova quattro cilindri, e sarà un decennio fulgidissimo, dal '48 al '57 quando la Gilera si ritirerà dalle gare assieme a Guzzi e Mondial). Sei campionati del mondo 500: nel '50 e '52 con Mascetti, nel '53, '54 e '55 con Duke, nel '57 con Liberati. E quattro titoli mondiali per la 125, che portano il conto "irridato" a dieci. Poi nei campionati italiani e la supremazia

assoluta nella Milano-Taranto del 1955. Ma la Gilera non vince soltanto con le leggendarie quattro cilindri. Con la YTEGS monocilindrica 500 è prima nella Milano-Taranto del '39 (Villa).

Con la celeberrima Saturno 500 vince il G.P. delle Nazioni '47 (Artesiani) ed una dozzina di campionati nazionali in Italia e all'estero nel periodo '47-'51.

PRIMATI — I record mondiali ormai da tempo hanno perso molta importanza in campo motociclistico. Tuttavia nel lungo periodo in cui coesistevano molto e quindi la lotta per la supremazia era accessissima, la Gilera è stata l'unica in Italia a battere il record assoluto, con 274,181 km/h raggiunti da Taruffi nel '37 alla guida della quattro cilindri sovralimentata.

Tra gli altri importanti primati mondiali stabiliti dalla Gilera, il record assoluto dell'ora a 205 km/h nel '39. Un valore poi superato nel '57 da Mc Intyre con i 350 a 227 km/h. Eccezion fatta anche i limiti di Ferris, sempre nel '57: l'ora a 197 km/h con la 125 bicilindrica e 208 km/h con la 175 bicilindrica.

ENDURO — Una volta si chiamava regolarità. Anche qui tradizioni brillantissime. Giuseppe Gilera, infatti, ci teneva molto a dimostrare nel fuoristrada le buone doti delle sue moto di serie. La presenza ufficiale va dagli anni Venti agli anni Settanta. Si può così dire che la Gilera è sempre stata sui campi di gara anche dopo il ritiro dalla velocità. Tre le massime affermazioni, il Trofeo Internazionale della Sei Giorni '30 e '31 e il Vaso d'Argento in quella del '60. Ricchissimo il bottino di medaglie d'oro in quella che viene definita l'Olimpiade della Moto: nel '48 (l'unica per l'Italia), '54 (tre), '57 (unica per l'Italia), '58 (dieci), '62 (sette), '67 (otto), '68 (tre), '73 (tre), '74 (otto). Senza dimenticare le numerose vittorie alla Valli Bergamasche (l'università italiana dell'enduro) e nel campionato nazionale, fino al '74, quando termina la partecipazione ufficiale a questa specialità.

CROSS — Un decennio di attività, dal '76 al '85, contribuisce ad arricchire l'albo d'oro gileraiano e conferma l'audacia tecnica della casa di Arcore. Nell'80

la Gilera schiera infatti una 125 bicilindrica da 36 CV che dopo qualche brillante sprazzo deve essere accantonata a seguito delle nuove regolamentazioni che escludono dal cross i motori pluricilindrici. La Gilera si aggiudica i titoli italiani della 125 nel '79, '80, '82 e '83. Rinaldi è terzo nel mondiale 125 dell'82. Maddi è secondo in quello dell'anno dopo, quando vince anche il titolo italiano delle 250. In seguito c'è la brillante stagione '84 di Velkeners con la 250. Poi si ritorna ai piloti italiani ma alla fine dell'85 cala il sipario.

RALLY — La Gilera si cimenta brillantemente anche nella più moderna specialità del fuoristrada. Comincia nell'86 e vince otto titoli nazionali nelle tre cilindrate (125, 250 e 600). Si aggiudica pure un campionato Raid Marathon classe 600. Ma è sulle piste africane che avviene la consacrazione Gilera: due vittorie ai "Faraoni", una al rally di Tunisi ma soprattutto due vittorie ed un secondo posto su due partecipazioni alla Parigi Dakar (classe Silhouette). Il tutto nelle stagioni '89 e '90.