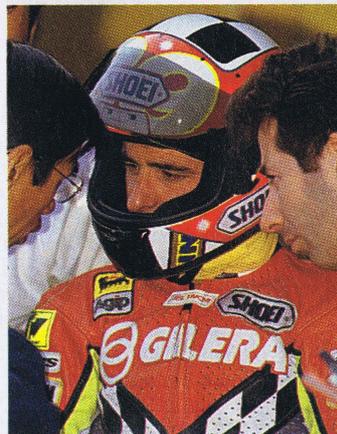


GILERA AD

SI CONCLUDE DOPO APPENA DUE STAGIONI, E CON ALL'ATTIVO RISULTATI INSODDISFACENTI, L'AVVENTURA DELLA CASA DI ARCORE NEL MONDIALE 250. SICURAMENTE AL VIA NEL GP D'ITALIA A MISANO, PROBABILE LA RINUNCIA A LAGUNA SECA E JARAMA □ di S. SARAGONI



ALESSANDRO GRAMIGNI



PAOLO CASOLI

SONO gli ultimi giorni di attività per lo stabilimento di Velate. La Gilera lascia il mondiale velocità, e pertanto non ha più bisogno di un reparto corse. Tutti a casa, senza speranza di ripensamenti. Era nell'aria da tempo, ed i diretti interessati, i trentadue tecnici in forza a Velate e gli uomini impegnati sulle piste non si facevano illusioni; avevano ben chiara la situazione, sapevano che i vertici dell'azienda erano intenzionati a liberarsi di un'attività costosa e per niente remunerativa sotto l'a-

spetto pubblicitario, vista la pochezza dei risultati ottenuti. Eppure continuavano a cercare l'uscita del tunnel, ma ora che la decisione è stata presa non si sa neppure se la Gilera porterà a termine il campionato.

La prima intenzione è stata quella di non presentarsi neppure a Misano, dove domenica si corre il Gran Premio d'Italia. A distogliere la Gilera dall'insano proposito sembra siano state le pressioni di Harald Bartol, il motorista austriaco che cura

lo sviluppo della quarto di litro italiana insieme a Romolo Ciancamerla, responsabile del telaio. Ma è più probabile che i manager del Gruppo Piaggio siano tornati sui loro passi per evitare l'eco negativa dell'assenza dalla gara di casa. Così a Misano la Gilera ci sarà, ma si nutrono seri dubbi sulla partecipazione alle ultime due gare a Laguna Seca e Jarama.

La Gilera dice così definitivamente addio al mondiale velocità riabbracciato la scorsa stagione con un programma di in-

UN MODERNO ed attrezzatissimo reparto corse capace di far morire d'invidia (non ce ne vogliono i fratelli Castiglioni ed Ivano Beggio) i tecnici di Cagiva ed Aprilia. È proprio dalla base operativa di Velate, nell'hinterland milanese, che è cominciata l'avventura «bis» della Gilera nel mondiale velocità, trentaquattro anni dopo il ritiro deciso nel '57 all'indomani della vittoria iridata di Libero Liberati nella 500.

La Casa italiana tornava alle corse per rinverdire i fasti di un tempo, per raccogliere esperienze da indirizzare poi sulla produzione di serie, e per formare nuovi tecnici. L'ingegner Federico Martini, cui va il merito di

avere convinto i vertici del Gruppo Piaggio a decidere per il ritorno alle competizioni, venne nominato responsabile tecnico di Gilera Corse. Qui una trentina di tecnici assistiti da macchinari sofisticati hanno realizzato la 250 che ha debuttato nel mondiale '92 con Lavado e Ruggia.

La prima stagione si è chiusa con risultati alterni e accese polemiche tra Martini e Harald Bartol, responsa-

bile delle moto sulle piste. Ma in alto tutti hanno finto di non vedere, ed il '93 è cominciato con gli stessi problemi dell'anno precedente, con le identiche incomprensioni e così si è andati avanti, con risultati disastrosi, fino a quando non è arrivata la tardiva decisione di rimuovere Martini dall'incarico.

Si è creduto, ingenuamente, che la sua partenza potesse raddrizzare la situazione in un batter d'occhio e

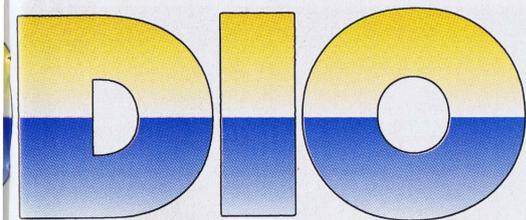
naturalmente così non è stato. A fatica sono arrivati i primi punti, ma nonostante questi le voci di ritiro si sono fatte sempre più insistenti.

Un altro duro colpo al morale della squadra lo ha dato il tragico incidente costato la vita a due meccanici, ed ora ecco l'ultima: la Gilera chiude con le corse lasciandosi alle spalle una voragine di quasi venti miliardi spesi per la nascita del reparto corse (del quale si attende la riconversione ad altra attività), per la sua gestione e per la gestione della squadra sulle piste.

Una voce negativa che i nuovi vertici del Gruppo Piaggio non hanno esitato a tagliare. □

LE MOTIVAZIONI DEL RITIRO

ECESSIVI I COSTI SCARSI I RISULTATI



vestimento elaborato su base triennale ed interrotto prima del tempo. Sono passati soltanto due anni e mezzo da quando Matteo Roberto Pagliano, direttore generale del Gruppo Piaggio Veicoli Europei, annunciò con orgoglio nel febbraio del '91 il ritorno alle corse del marchio Gilera. Un marchio storico e glorioso, protagonista sulla scena iridata negli anni Cinquanta, quando la Casa italiana conquistò sei titoli iridati della classe 500 distribuiti tra Masetti, Duke e Liberati.

SI RIPARTIVA dalla 250, con l'ingegner Federico Martini a capo del reparto corse e la gestione delle moto sulle piste affidata ad Oliviero Cruciani per la parte organizzativa ed a Harald Bartol per quella tecnica. La moto si ispirava molto da vicino alla Yamaha iridata nel '90 con Kocinski, pur presentando alcune particolarità «esclusive», quali i carburatori orizzontali che avrebbero creato problemi a non finire, al pari dell'accensione. I piloti preferiti erano Loris Reggiani e Loris Capirossi, ma i due rifiutarono le allettanti offerte (ed oggi ripensandoci tireranno un sospiro...) così si ripiegò su Carlos Lavado e Jean Philippe Ruggia, due signori «manici» che videro sacrificato il loro talento.

Quest'anno è stata la volta di Paolo Casoli e di Alessandro Gramigni, campione del mondo in carica della 125 arruolato con un sostanzioso contratto biennale che rischia di finire nelle mani di un legale. Gramigni non ha infatti un legame diretto con la Gilera, ma bensì con il team manager Oliviero Cruciani. Ci sono dunque i presupposti per un poco piacevole ballottaggio di responsabilità e Alex, che lo sa bene, sull'argomento ha la bocca cucita.

«*Ci sono dei fogli scritti: parlano quelli*» è quanto siamo riusciti a strappargli. Niente di più.

Doveva diventare l'uomo immagine della squadra ed invece ha finito per rimanere da solo a mandar giù magoni: lui e Cruciani non si parlano praticamente più, i vertici Piaggio si fanno negare. Nessuno dice niente anche se sa. Ma anche i piloti avevano capito e Casoli ha già bussato alle porte dell'Aprilia sperando in una 250 ufficiale. La stessa moto può diventare l'obiettivo di Gramigni, sempreché il toscano non decida per un anno di ferie, pagate profumatamente. □

TROFEO MOTOESTATE

GRANFINALE

AGONISMO ALLE STELLE, SPECIE NELLA 600. A MEREGALLI LA VITTORIA ASSOLUTA

VARANO - Si è svolta domenica sull'autodromo di Varano de' Melegari, la terza e ultima prova del Trofeo Motoestate, con Massimo Meregalli che si è aggiudicato l'ambita Cagiva Mito 125 in palio.

Nella classe 125 Battaini sorprende tutti nelle prove conquistando la pole con un 56" netto che però non riusciva a sfruttare allo scattare del verde. Era infatti Mandro a prendere il comando seguito a ruota da Tessari con il quale ingaggiava un serrato duello. Battaini cercava di recuperare ma alla curva lckx arrivava lungo. Al quinto giro Battaini si autoeliminava in parabolica. All'ultimo giro alla curva lckx Tessari sfoderava una staccatona che gli consentiva di passare in testa e vincere con un centesimo di vantaggio su Mandro; terzo Carpani.

La classe 600 ha dovuto subire ben due interruzioni: la prima per l'incidente di gruppo occorso a Pini, Peruzzo e Reveglia che aveva la peggio con la frattura della gamba alla curva lckx all'8. giro, e poi per l'investimento di Zanichelli da parte dell'incolpevole lannuzzo all'uscita del Tornantino al 4. giro dopo la prima interruzione. Risultato finale: primo Conti, in testa in entrambi i momenti di esposizione della bandiera rossa; la somma dei tempi dava poi il secondo posto a Valtulini e il terzo a Garbin.

Nella 250 Suzuki al via scattava Arnoldi subito tallonato da Roberto Antonello mentre la coppia inseguitrice era formata dall'altro Antonello, Alessandro, e da Bussei, che progressivamente staccavano Gennari partito dalla pole. Desideroso di rivalersi della sfortuna della precedente prova, Bussei iniziava una rimonta che lo portava a congiungersi con il duo di testa e ingaggiava un duello con Arnoldi, mentre Roberto Antonello progressivamente scivolava di posizioni. All'ultimo giro sfruttando abilmente dei doppiati Bussei riusciva a passare Arnoldi e a vincere a braccia levate.

Nella classe 750 Meregalli ha dovuto faticare un poco per riaggantare Diacci, in fuga al via, ma al quinto dei quindici giri passava a condurre e non lo riprendeva più nessuno, mentre indietro è stato interessante lo scontro tra Rosa, detentore della pole, De Bortoli, Moretti e Pezzoni.

Nella classe open subito lotta a due tra Faccio e Dall'Aglio mentre per il terzo posto la bagarre era tra Rupelli, Bentivo-

gli e Migliorini che continuavano il loro scontro fino al momento in cui Bentivogli riusciva a staccare i compagni di viaggio iniziando la rincorsa verso i due veloci battistrada, ma poi una brutta imbarcata permetteva a Rupelli di riprenderlo e superarlo. In testa alla corsa Faccio e Dall'Aglio continuavano il loro show di staccate, poi al 12. giro, sfruttando alcuni doppiaggi, Dall'Aglio trovava lo spiraglio per superare Faccio.

Nella BOT Michele Malatesta con una efficacissima Bimota DB2 dominava le prove e anche la corsa. Al via però era Molteni ad interpretare meglio il semaforo seguito dal guzzista Gazzolo e da Sardi. Gazzolo riusciva persino a comandare tre dei diciotto giri in programma ma al sopraggiungere di Malatesta ben poco gli restava da fare.

Quarta prova dei sidecar con ospite d'onore quella del campionato sidecar con la presenza della coppia Webster-Hanni. Galbiati-Sacchi, motivatissimi, per 25 giri hanno dato grande spettacolo cedendo agli ospiti solo all'ultimo giro.

Luigi Galbiati

LE CLASSIFICHE

CLASSE 125: 1. **Tessari** (Aprilia) in 14'08"398 alla media di 114,568 km/h; 2. **Mandro** (Aprilia) a 0"116; 3. **Carpani** (Aprilia) a 7"291; 4. **Valia** (Cagiva) a 8"240; 5. **Pagliarini** (Aprilia) a 8"365.

CLASSE 600: 1. **Conti** (Honda) in 7'04"614 alla media di 122,087 km/h; 2. **Valtulini** (Honda) a 2"029; 3. **Garbin** (Honda) a 2"957; 4. **Varagone** (Yamaha) a 7"483; 5. **Tavella** (Honda) a 10"030.

CLASSE 750: 1. **Meregalli** (Yamaha) in 15'53"473 alla media di 122,331 km/h; 2. **Diacci** (Ducati) a 5"782; 3. **Moretti** (Ducati) a 9"708; 4. **De Bortoli** (Yamaha) a 10"880; 5. **Pezzoni** (Kawasaki) a 17"579.

CLASSE OPEN: 1. **Dall'Aglio** (Yamaha) in 15'29"738 alla media di 125,454 km/h; 2. **Faccio** (Kawasaki) a 7"538; 3. **Rupelli** (Honda) a 14"584; 4. **Bentivogli** (Aprilia) a 14"783; 5. **Migliorini** (Yamaha) a 25"920.

BOT: 1. **Malatesta** (Bimota) in 16'05"503 alla media di 120,807 km/h; 2. **Castrichini** (Ducati) a 13"710; 3. **Zucchetto** (Ducati) a 17"425; 4. **Gazzolo** (Guzzi) a 17"784; 5. **Sardi** (Ghezzi) a 27"702.

250 SUZUKI: 1. **Bussei** in 16'19"961 alla media di 119,025 km/h; 2. **Arnoldi** a 0"501; 3. **Antonello A.** a 1"486; 4. **Micozzi** a 4"341; 5. **Gennari** a 9"762.

SIDECAR: 1. **Webster/Hanni** (L.C.R.) in 22'37"969 alla media di 119,295 km/h; 2. **Galbiati/Sacchi** (LCR Suzuki) a 1"549; 3. **Erba/Sala** (ZRS Kraus) a 50"133; 4. **Ozimo/Zanarini** (Suzuki) a 53"614; 5. **Sullo/Armanino** (L.C.R.) a 54"637.