

# La Manovella



RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

## GILERA, NE FA 100 MA NON LI DIMOSTRA



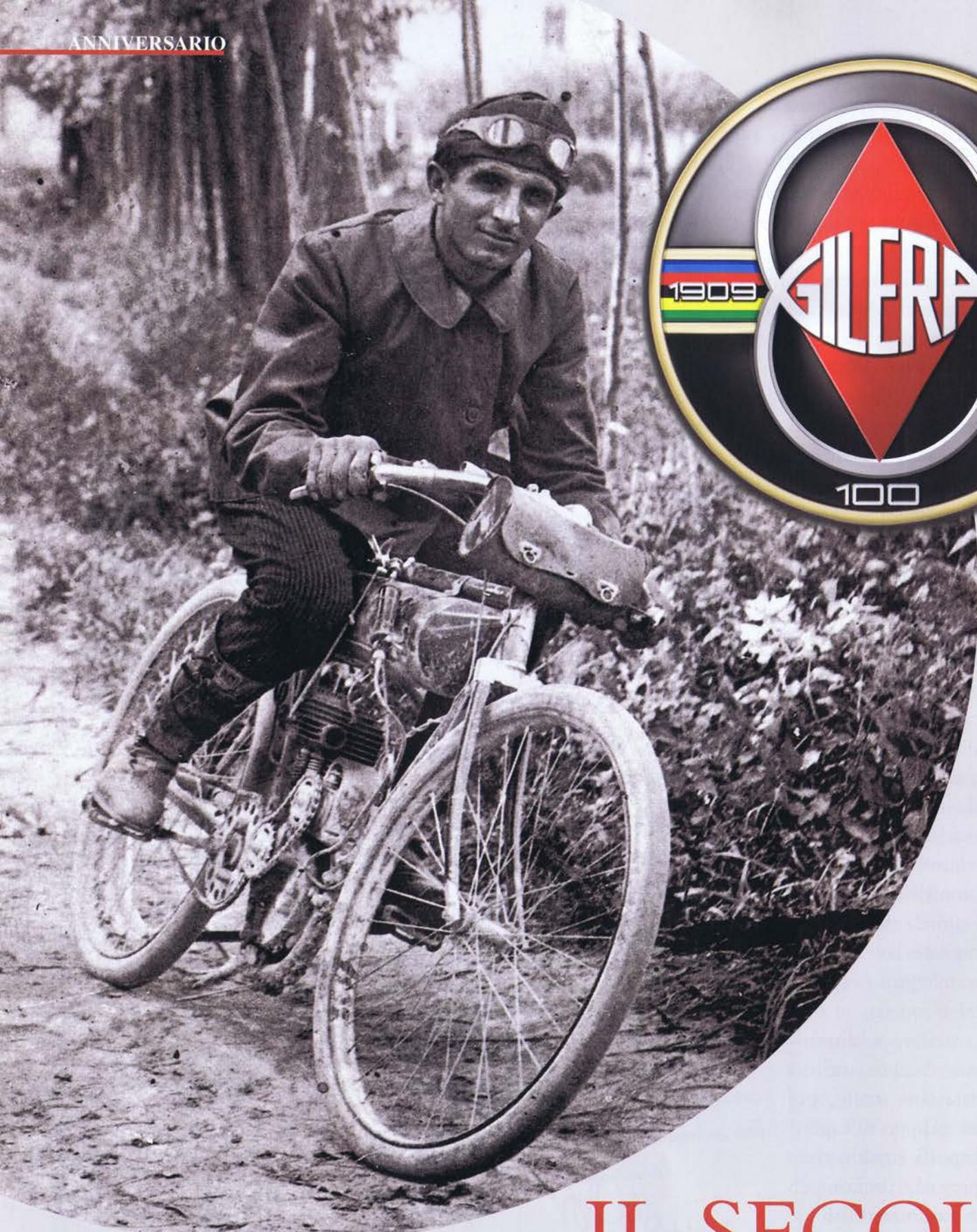
IL MENSILE DI MOTORISMO STORICO PIÙ DIFFUSO IN ITALIA

N. 03 - MARZO 2009 - EURO 6,50 - MENSILE - ANNO XLIX  
TARIFFA R.O.C. (EX 207B): POSTE ITALIANE SPA - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE  
D.L. 353/2003 (CONV.27/02/2004 N°46) - ART.1 COMMA1, DGB MILANO

ISSN 1593-7607



9 771593 760008



# IL SECOLO DEGLI ANELLI

La Casa di Arcore compie 100 anni  
 Dalla prima VT 317 alla vittoria di Marco Simoncelli nel Campionato  
 del Mondo della classe 250 del 2008  
 La produzione attuale è concentrata nel settore scooter  
 In listino anche un veicolo a tre ruote

di Filippo Zanoni

foto Archivio Storico Piaggio

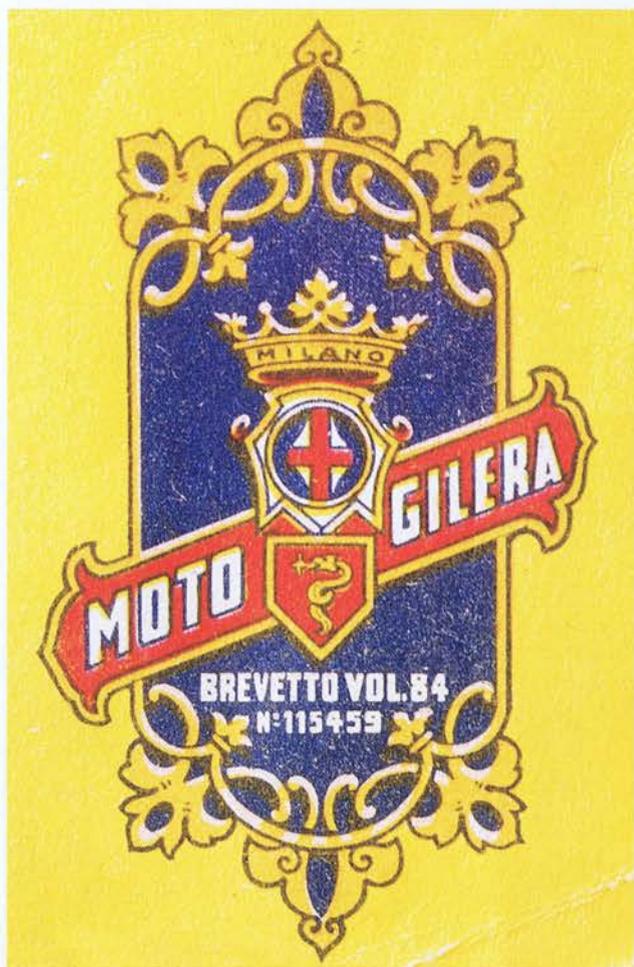
**L**a storia di un ragazzino di 12 anni curioso e capace, apprendista in una ditta lombarda. Le vicende di un pilota e tecnico di grande capacità.

La felicità degli italiani nel vedere un connazionale allegro e scanzonato vincere per la prima volta il campionato della classe regina. Il pugno in alto di un giovane

pilota della Repubblica di San Marino, sollevato per riacciuffare dal cielo il titolo di Campione del Mondo su una Gilera, 44 anni dopo l'ultimo acuto di un celebre connazionale. Frasi strette in due anelli, nei quali è facile per gli appassionati scrivere i nomi di Giuseppe Gilera, Piero Taruffi, Umberto Masetti, Libero Liberati e Manuel Poggiali. ➤



*A sinistra, Giuseppe Gilera e il logo ideato per festeggiare il centenario. In questa pagina, l'ingresso principale dello stabilimento di Arcore.*



In alto, a sinistra, il primo marchio della Gilera; a destra, due gileristi nei primi anni del secolo scorso. Sotto, la replica della VT 317, prima moto realizzata dal costruttore lombardo. È equipaggiata con un motore monocilindrico a valvole laterali.



Un intreccio di circonferenze chiuso da un altro grande successo. La vittoria di Marco Simoncelli nell'ultimo campionato del mondo della classe 250 ha rilanciato il nome della Gilera proprio alla vigilia del prestigioso anniversario. Il primo a riportare nella storia recente la Casa di Arcore sul gradino più alto del podio era stato però nel 2001 il già citato Manuel Poggiali, vincitore del mondiale nella classe 125.

Tredicesimo alloro iridato, 51 anni dopo quello di Libero Liberati nella classe 500. I nomi di questi giovani piloti si affiancano a quello di Geoff Duke, altro grande pilota Gilera nei primi anni Cinquanta e a quello del mai dimenticato Umberto Masetti. Grandi successi sportivi nati sulle basi della solida azienda, fondata su modelli di serie che hanno quasi sempre riscosso la fortuna commerciale.

Alla base di tutto, oltre alle cose materiali, c'è stata la capacità tecnica e l'umanità di Giuseppe Gilera, un imprenditore di razza che è riuscito a creare con il suo lavoro successi commerciali, sportivi ed umani.

Un uomo ricordato da tutti i suoi collaboratori non solo per la grande capacità tecnica ma anche per la profonda umanità. Un mix unico, in grado di far prospere

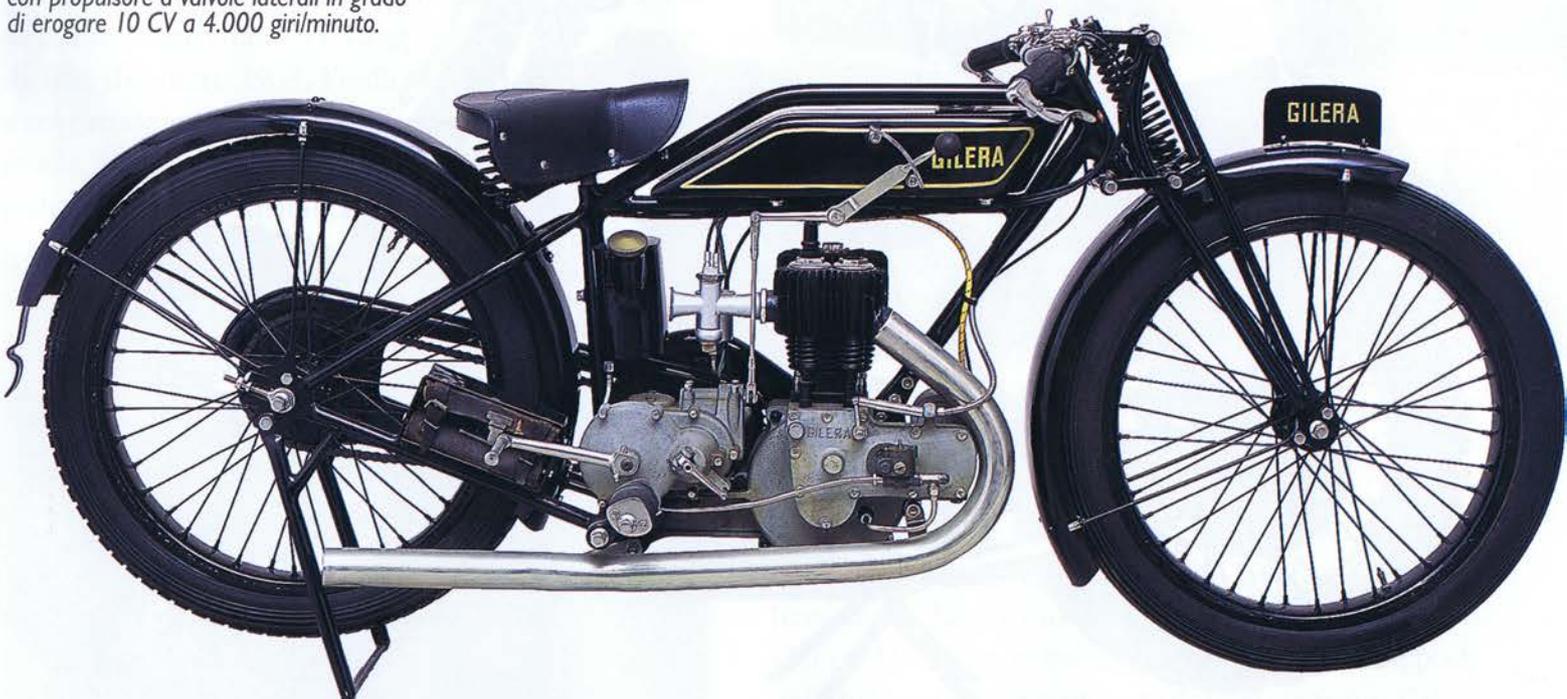
una piccola cittadina della Brianza per sei decenni. Un imprenditore dalle rari doti, capace di passare quasi tutte le giornate immerso nei reparti della grande azienda che lui stesso aveva creato.

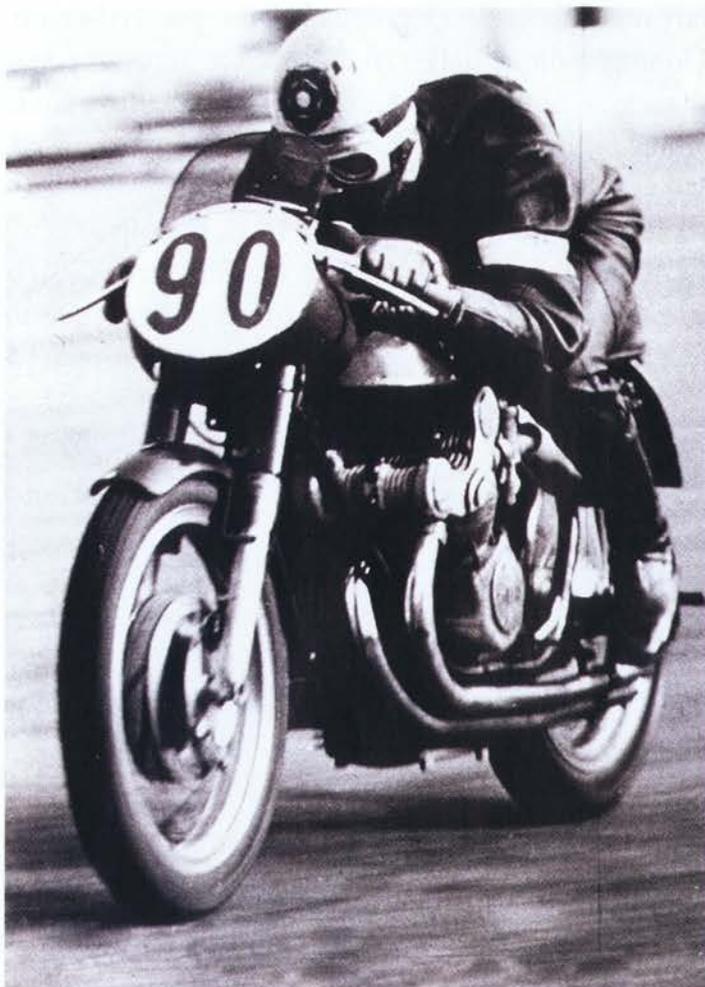
Un'industria motociclistica capace di produrre in questi 100 anni motociclette adatte per ogni utilizzo.

La fama di quest'azienda è legata alla straordinaria quattro cilindri da competizione. Grazie a questo mezzo la Casa dei due anelli aumenta a dismisura, ➤



*In alto, la VTGE 500 8 bulloni. È stata la prima moto a valvole in testa costruita in grande serie della Gilera. Sotto, la 350 Super Sport del 1926, con propulsore a valvole laterali in grado di erogare 10 CV a 4.000 giri/minuto.*





e in breve tempo, la sua notorietà. Con le versioni equipaggiate con il compressore, la Gilera ottiene belle vittorie alla fine degli anni Trenta.

Altri grandi affermazioni giungono tra il 1950 e il 1957 con la variante raffreddata ad aria. Piero Taruffi, ricevuta in "carico" l'innovativa "Rondine" quadricilindrica grazie allo smembramento della Compagnia Aeronautica Nazionale, trova ad Arcore il nido giusto dove far crescere il prezioso progetto.

La grande rivalità con un'altra grande Casa motociclistica italiana, la Moto Guzzi, ha giovato alla creatività tecnica ed imprenditoriale del fondatore Gilera.

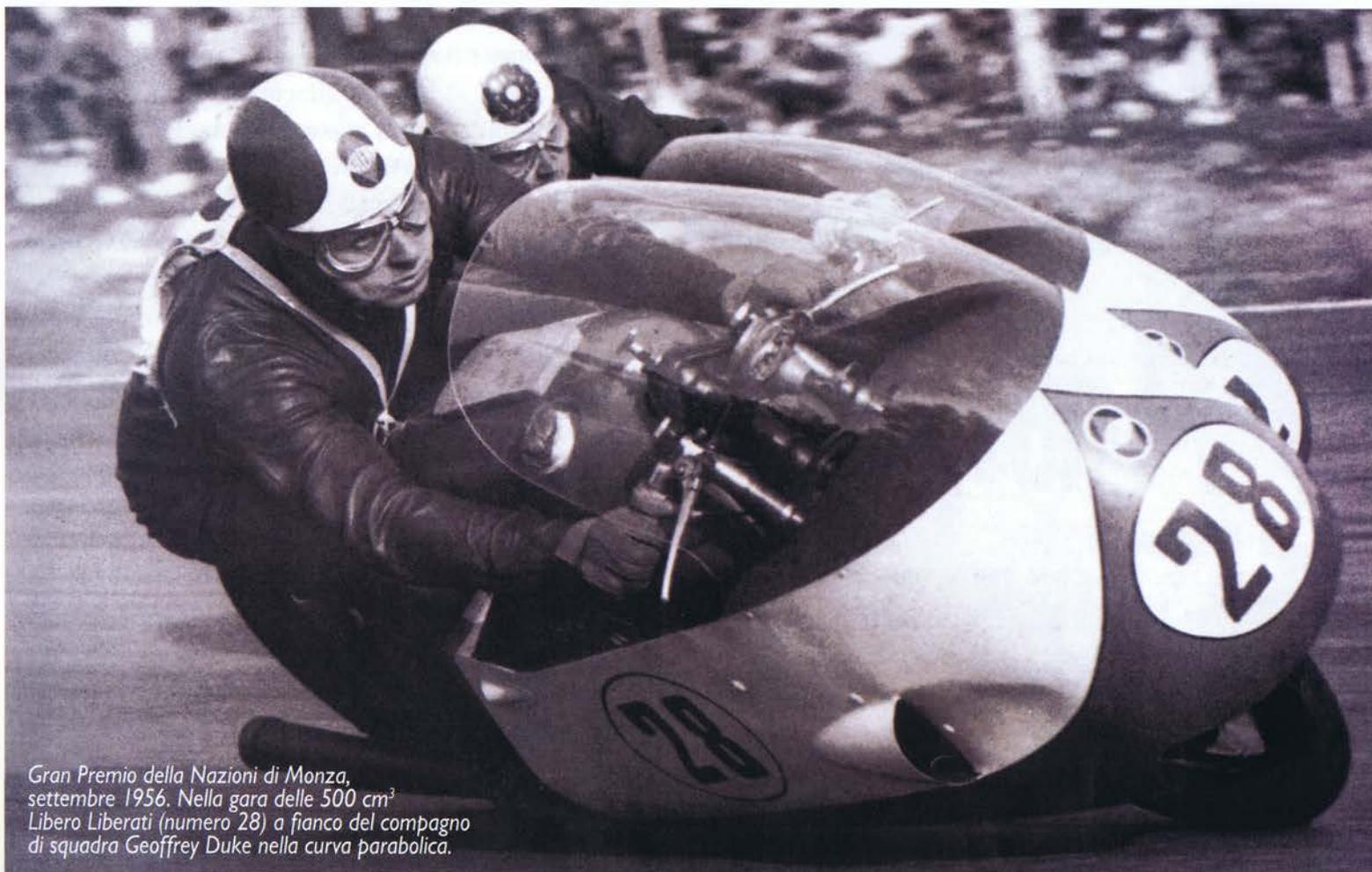
Un antagonismo nato soprattutto nel dopoguerra. Il grande confronto si sintetizza scorrendo le classifiche delle corse dell'epoca, con gli scontri tra le migliori moto di Arcore e quelle di Mandello del Lario: Otto Bulloni contro Condor, Saturno contro Falcone, Nettuno contro Airone, Quattro Cilindri contro Otto Cilindri.

La strada percorsa da Giuseppe Gilera per arrivare a questi risultati, partendo dalla sua prima moto monocilindrica realizzata nel 1909, è stata enorme.

Dalla prima motocicletta, la VT 317, l'imprenditore

*In alto, Geoffrey Duke con la Gilera  
4 cilindri nel 1953.  
Sotto la Saturno Cross di 500 cm<sup>3</sup>,  
presentata ufficialmente nel 1952.*





*Gran Premio della Nazioni di Monza, settembre 1956. Nella gara delle 500 cm<sup>3</sup> Libero Liberati (numero 28) a fianco del compagno di squadra Geoffrey Duke nella curva parabolica.*

lombardo riesce a costruire in breve tempo una delle più grandi realtà industriali italiane. Nell'anno del primo Giro d'Italia e della nascita del Futurismo, nonostante il terremoto di Reggio Calabria e Messina di fine dicembre 1908, l'industria italiana fa segnare nuovi record produttivi. Il terreno socio-economico è fertile. In questo contesto, nel 1910 Gilera apre la sua prima officina a Milano, al numero 42 di corso XXII



*La Gilera 500 in versione sidecar nel 1957.*

Marzo, iniziando la produzione di motociclette con diversi tipi di motori.

Dopo questa prima motocicletta escono dall'officina altri modelli, con soluzioni meccaniche diverse. Oltre alla tipo A, della potenza di 3,5 CV, Gilera commercializza anche due bicilindriche con propulsore a V (tipo Harley Davidson e Indian) e a cilindri contrapposti longitudinali. Il crescente giro d'affari costringe Gilera a cercare dei locali più grandi. ➤



*La 175 Regularità del 1957, derivata dalla versione stradale, è equipaggiata con un propulsore in grado di erogare 10 CV a 6.500 giri/minuto.*

Autodromo di Monza - 13-14-16 novembre 1957

**stabilisce****16 primati mondiali**

nelle classi:

**125 - 175 - 250 - 350****500 - 750 - 1000**

e sidecars

**350 - 500 - 750 - 1200**

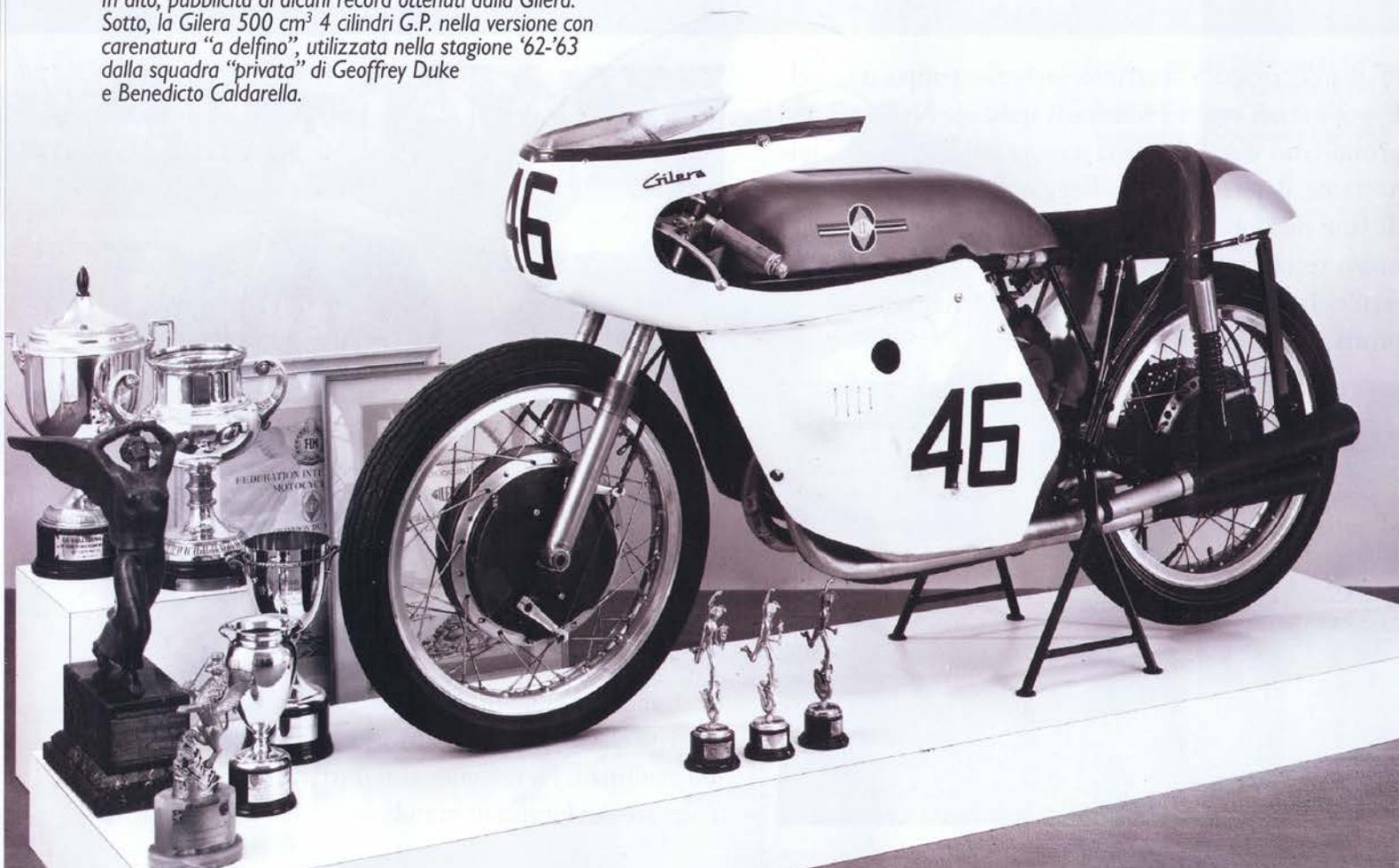
Olio CASTROL • Catene REGINA • Carburante SUPERCORTEMAGGIORE • Candele K.L.G.

La sede prescelta, al numero 39 dello stesso corso, è poco distante da quella d'origine. Presto, però, anche questi nuovi locali non riescono a soddisfare le esigenze produttive. Per avere una soluzione più adatta, Gilera decide di trasferire l'attività ad Arcore, un paese della Brianza vicino a Monza.

Dal 1915 al 1918 Gilera sospende le sue attività principali costruendo biciclette per l'esercito, riprendendo solo nel 1920 la sua attività normale. Nel 1925 l'azienda si sposta, rimanendo sempre ad Arcore dove, grazie alla moderna organizzazione del lavoro, sono prodotti quasi tutti i componenti delle motociclette. Si procede ad una razionalizzazione della produzione, eliminando le monocilindriche a valvole in testa e tutte le bicilindriche.

A costituire il cuore della produzione è il monocilindrico a valvole laterali, proposto nelle cilindrata di 500 e 350 cm<sup>3</sup>. Le varianti di queste motociclette hanno successo. Tra il 1925 e il 1930 Gilera costruisce dei motori a valvole in testa, utilizzandoli però su motociclette sportive. Non sono le uniche novità: nel

In alto, pubblicità di alcuni record ottenuti dalla Gilera. Sotto, la Gilera 500 cm<sup>3</sup> 4 cilindri G.P. nella versione con carenatura "a delfino", utilizzata nella stagione '62-'63 dalla squadra "privata" di Geoffrey Duke e Benedicto Caldarella.



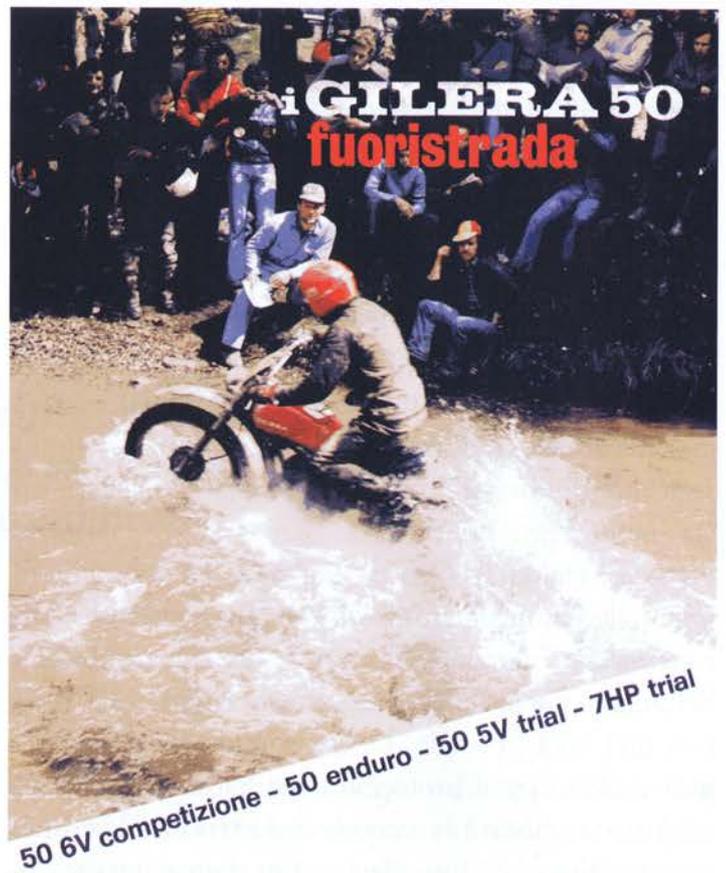
1929 le motociclette Gilera hanno il serbatoio a sella, il telaio a culla chiusa e l'impianto di illuminazione. L'azienda si adegua alle esigenze del mercato, eliminando la 350 cm<sup>3</sup> ed introducendo la 220 cm<sup>3</sup>, poi diventata 250 cm<sup>3</sup>. Nel 1936 vengono prodotti con questa cilindrata una motocicletta, la Sirio, e il mezzo a tre ruote Urano.

In questo periodo spicca il volo anche la famosa Rondine, moto da corsa con compressore. Alcuni record mondiali (come quello dei 274 e 181 km/h sul km lanciato stabilito da Dorino Serafini) proiettano la fama della Gilera anche in campo internazionale.

Il 1935 segna il ritorno delle valvole in testa nella produzione di motociclette di serie, anticipato nel 1933 con la costruzione di un propulsore a tre valvole in testa (una di aspirazione e due di scarico).

Una scelta obbligata, dettata dalla necessità di offrire alla clientela motociclette potenti e comode, trasformabili in efficaci mezzi da competizione.

Nascono così le serie VT. La prima è stata la VTN (valvole in testa normale). >



*In alto, il ritorno della Gilera nelle competizioni fuoristrada con motociclette di piccola cilindrata si concretizza all'inizio degli anni Settanta. Sotto, una pubblicità del modello "5V" prodotto tra il 1965 e il 1970.*



# GILERA

Il sistema di attacco tra basamento e cilindro era affidato a quattro prigionieri, uno ad ogni angolo del carter (per questo motivo era chiamata “quattro bulloni”). Il pilota Felice Macchi si aggiudica nel 1935 il secondo posto con questa moto nel durissimo Circuito del Lario dietro ad una Bianchi bialbero da Gran Premio. Erede di questa moto è la più famosa motocicletta da corsa della Gilera nell'anteguerra: la Otto Bulloni. I propulsori sono di 500 e 600 cm<sup>3</sup>. Anche nella ciclistica ci sono dei passi in avanti. La Otto Bulloni è proposta nelle versioni VTGS (versione rigida) e VTGSE (con telaio molleggiato). Nel 1939 questa motocicletta è affinata e potenziata. Il progresso è evidente anche al Salone del Ciclo e del Motociclo di Milano del 1938, con una VTE speciale. Di fatto, questo motociclo si può considerare il prototipo della Saturno. La Gilera in questo periodo è la seconda industria motociclistica italiana dopo la Moto Guzzi. Un dato evidente an-

### Grazie alle vittorie con la 4 cilindri la Gilera diventa famosa in tutto il mondo

che al raduno Rosa d'Inverno dell'epoca. Allo scoppio della seconda guerra mondiale per esigenze militari la produzione si concentra sulle moto a valvole laterali. Il futuro, gradualmente industrializzato grazie al motocarro “Gigante”, è però delle “valvole in testa”. Il progetto del propulsore della Saturno, realizzato nel 1938 dall'ingegnere Giuseppe Salmaggi, è un passo decisivo per lo sviluppo della Gilera. Distribuzione a valvole in testa, cambio in blocco, utilizzo di leghe leggere: un motore moderno. Con alcuni accorgimenti è utilizzato per la motocicletta Nettuno di 250 cm<sup>3</sup> e per il motocarro Mercurio. Pubblicizzati già del 1940, sono prodotti in serie solo dal 1946. Nel periodo bellico la Gilera ha la fortuna di non essere oggetto di bombardamenti. La produzione è convertita per soddisfare le esigenze della macchina bellica. In quel periodo lo stabilimento produce componenti per cingoli di carri armati e realizza anche un prototipo di motore stazio-



nario realizzato con pezzi di motori di motocicletta (mai prodotto) utilizzabile per alimentare le fotoelettriche. La Gilera pensa anche alle motociclette di bassa cilindrata. La crescente richiesta di mezzi di trasporto è soddisfatta dai micromotori (come il Mosquito della Garelli e il Cucciolo della Ducati) e dagli scooter (principalmente la Vespa della Piaggio e la Lambretta dell'Innocenti). Pensando a questa necessità, l'azienda di Arcore propone nel 1948 una 125 a quattro tempi, il cui prototipo ripropone la valvole laterali.

La fascia di prodotto delle motoleggere sarà coperta dalla Gilera per molti anni, grazie all'offerta di motocicli di 98, 125, 175 e 202 cm<sup>3</sup> nelle versioni da turismo, lusso, sport, fuoristrada.

Le motociclette di media e grossa cilindrata (come la Nettuno di 250 cm<sup>3</sup> e la Saturno di 500 cm<sup>3</sup>) sono continuamente aggiornate. L'offerta aumenta nel 1952 con la 300 cm<sup>3</sup>, che sostituisce la Nettuno. Aumenta anche il rapporto con la clientela.

Gli iscritti al Moto Club Arcore nel 1952 sono 700, secondi solo ai guzzisti di Mandello del Lario, mentre in

fabbrica lavorano 1.200 dipendenti. In questo periodo viene fondata anche la Gilera Argentina, con sede a quaranta chilometri da Buenos Aires.

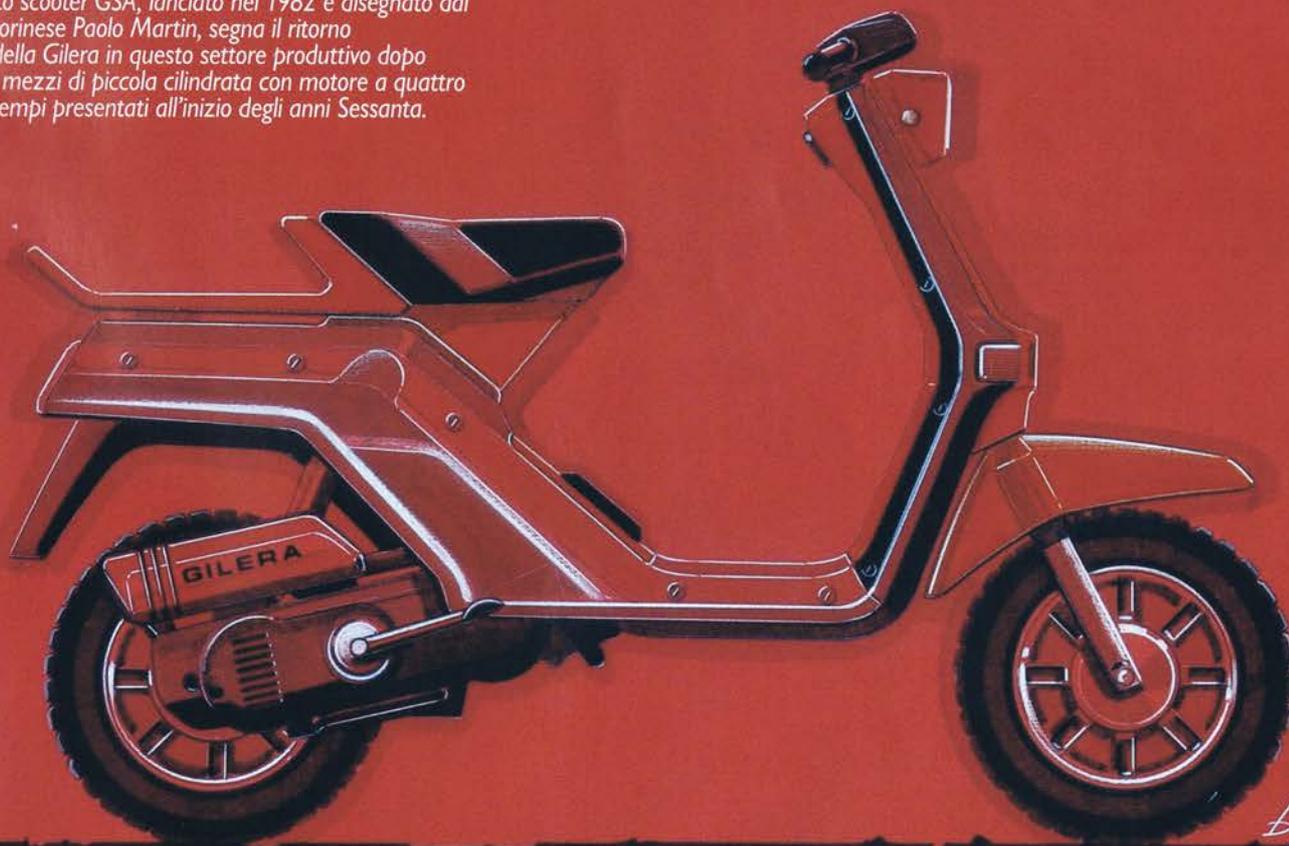
Un paese nel quale Gilera perde l'unico figlio maschio, Ferruccio, stroncato in breve tempo da una malattia. Taruffi nel 1954 inventa la Bisiluro, con motore Gilera a 4 cilindri, percorrendo 50 miglia alla media di 202,10 km/h. Nello stesso periodo raggiunge e supera, sulla famosa fettuccia di Terracina, i 300 km/h. È l'epoca dei grandi successi nella classe regina.

Umberto Masetti, Geoff Duke e Libero Liberati fanno conoscere Arcore in tutto il mondo con le loro vittorie.

Si vince perché, come ha detto Masetti, "il Commendatore Gilera è come un papà" e anche perché, come disse Duke "la Gilera era una fabbrica organizzata e ogni mio suggerimento veniva immediatamente accolto e realizzato".

Nel 1957, come le altre aziende italiane, la Gilera decide di abbandonare le competizioni nelle gare di velocità, partecipando solo più alle gare di regolarità. ➤

*Lo scooter GSA, lanciato nel 1982 e disegnato dal torinese Paolo Martin, segna il ritorno della Gilera in questo settore produttivo dopo i mezzi di piccola cilindrata con motore a quattro tempi presentati all'inizio degli anni Sessanta.*



*by Paolo Martin*  
For GILERA

Un fatto improvviso forse solo parzialmente dovuto ad una protesta contro la Federazione internazionale, colpevole di un regolamento che penalizza le carenature a campana. Alla base di questa scelta ci sono anche motivi economici: solo in quella stagione la Gilera aveva speso per le corse 200 milioni di lire, in un periodo nel quale la domanda di mobilità incominciava a trovare consistenti e più comode risposte grazie all'offerta dell'industria automobilistica. L'esperienza della Gilera nelle gare di regolarità degli anni Trenta è utile per ritornare nel campo di queste competizioni. L'economia dell'Italia sta cambiando. I motociclisti per necessità scoprono l'automobile. Al prezzo di una Saturno si riesce ad acquistare la neonata Fiat 500. Anche la Gilera si deve adeguare, migliorando i suoi prodotti. Nel 1959 l'azienda festeggia il suo Giubileo. Una mossa azzeccata. Le nuove motociclette, la cui capostipite è di 98 cm<sup>3</sup>, hanno un prezzo d'acquisto e

un costo di manutenzione veramente ridotti. Grazie a questi prodotti la Gilera mantiene parte delle sue quote produttive. Anche la motorizzazione base non è trascurata. Nel 1956, con il Gilly, tenta di inserirsi nel campo della motorizzazione di base. Questo veicolo è dotato di un propulsore a quattro tempi con distribuzione a valvole in testa. Nel 1960 la Gilera è la quarta impresa nazionale nel settore motociclistico, dietro i

colossi Piaggio, Innocenti e Moto Guzzi. Per cercare di aumentare la gamma, la Gilera si impegna nel 1962 anche nel settore degli scooter con il G 50, affiancato

dal fratello maggiore G 80 nel 1963. Un tentativo di scarso successo. Anche gli operai chiamano questo scooter "vespetta" per le affinità tecniche ed estetiche con il celebre scooter di Pontedera. Una definizione che Giuseppe Gilera sopporta poco: nei suoi intenti è una "gileretta". Insieme alla Casa di Mandello del Lario è l'unica a produrre motoveicoli classici. La pro-

### Nel 1969 la Piaggio acquista la Gilera: è l'inizio di una nuova era



*Con il modello RC 600 la Casa di Arcore affronta anche le dure competizioni africane, partecipando fin dall'inizio degli anni Novanta alle gare più famose.*

duzione annua di motocicli, nel 1953 (anno record) era stata di 21.663 esemplari. Un dato destinato a ridimensionarsi, fino alle 11.000 unità del 1968. Un trend negativo al quale si cerca di rimediare anche con la B 50 di 500 cm<sup>3</sup>, bicilindrica progettata dall'ingegner Giuseppe Salmaggi. La moto non andrà mai in produzione. Il momento più critico è nel 1969. Le risorse finanziarie scarseggiano.

Non bastano l'intervento economico di Giuseppe Gilera e un aiuto da parte dello Stato per risanare la situazione. Con l'intervento risolutore della Piaggio, per la Gilera si apre in quell'anno un nuovo capitolo.

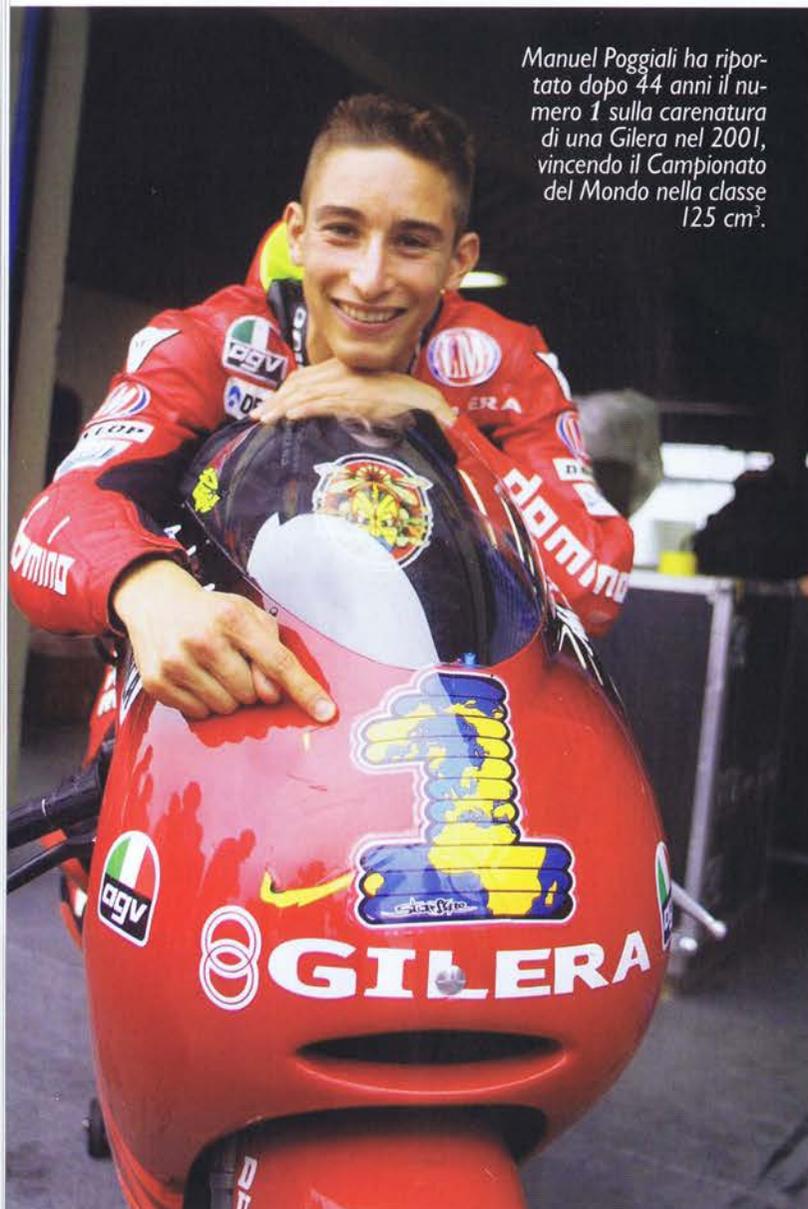
Giuseppe Gilera, nominato Cavaliere del lavoro nel 1958, muore a 84 anni, nel 1971, anno in cui esce dalle linee il primo motociclo realizzato nell'era dell'azienda toscana.

La Piaggio inietta nella Gilera anche valide risorse umane. Grazie al loro apporto sono ammordernate tutte le linee di prodotto, con particolare riguardo verso le motociclette da fuoristrada e le riuscite motoleggere a 4 tempi. ➤



*Lo scooter a 3 ruote "Fuoco" e il bicilindrico GP 800 ad alte prestazioni con i colori della carenatura studiati per la ricorrenza.*





Manuel Poggiali ha riportato dopo 44 anni il numero 1 sulla carenatura di una Gilera nel 2001, vincendo il Campionato del Mondo nella classe 125 cm<sup>3</sup>.

Il processo di ammodernamento si conclude nel 1980. È la conclusione del periodo di risanamento della Piaggio. Nel 1983 sono presentate le motociclette a due tempi appositamente realizzate per rispondere alle esigenze del mercato. Una serie di novità che incomincia con le RX e RV, per poi proseguire con la serie delle motociclette stradali KZ e KK, MX e SP. Quest'ultimo



Da sinistra Augusto Farneti, presidente de Il Velocifero e Umberto Masetti.

## LE VITTORIE DELLA GILERA NEL MOTOMONDIALE

### Titoli Piloti: 8

1950 - Umberto Masetti, Italia	(classe 500)
1952 - Umberto Masetti, Italia	(classe 500)
1953 - Geoff Duke, Inghilterra	(classe 500)
1954 - Geoff Duke, Inghilterra	(classe 500)
1955 - Geoff Duke, Inghilterra	(classe 500)
1957 - Libero Liberati, Italia	(classe 500)
2001 - Manuel Poggiali, Repubblica San Marino	(classe 125)
2008 - Marco Simoncelli, Italia	(classe 250)

### Titoli Costruttori: 6

1952 - 500 cm <sup>3</sup>
1953 - 500 cm <sup>3</sup>
1954 - 500 cm <sup>3</sup>
1955 - 500 cm <sup>3</sup>
1957 - 500 cm <sup>3</sup>
1957 - 350 cm <sup>3</sup>

### Vittorie nei Gran Premi: 52

500 cm <sup>3</sup> :	35
350 cm <sup>3</sup> :	4
250 cm <sup>3</sup> :	5
125 cm <sup>3</sup> :	8

## L'ASI RICORDA IL MITO

Per commemorare i 100 della Casa di Arcore l'ASI ha promosso una conferenza che si è svolta il 15 febbraio durante la rassegna torinese "Automotoretro". A marzo, durante "Old Time Show" di Forlì, sarà invece il club federato "Il Velocifero" a festeggiare la Casa degli anelli, con un'esposizione nella quale saranno esposte le più significative moto prodotte dalla Gilera.

Il club federato aveva già festeggiato nel 2000 il grande campione Umberto Masetti, in occasione dei 50 anni del primo titolo mondiale vinto dal pilota emiliano nel 1950.



Marco Simoncelli festeggia il suo titolo di campione del mondo nella classe 250 cm<sup>3</sup>, ottenuto nella stagione 2008.

modello rappresenta con 25 CV l'apice della potenza raggiunta dalle 125 sportive prodotte dalla Casa di Arcore. L'apoteosi tecnica in questo settore è rappresentata dalla 125 CX del 1989, con forcellone monobraccio anteriore e avvolgente carenatura integrale. Nel corso degli anni Ottanta è sviluppato anche un nuovo propulsore monocilindrico a 4 tempi di 350 e 500 cm<sup>3</sup>.

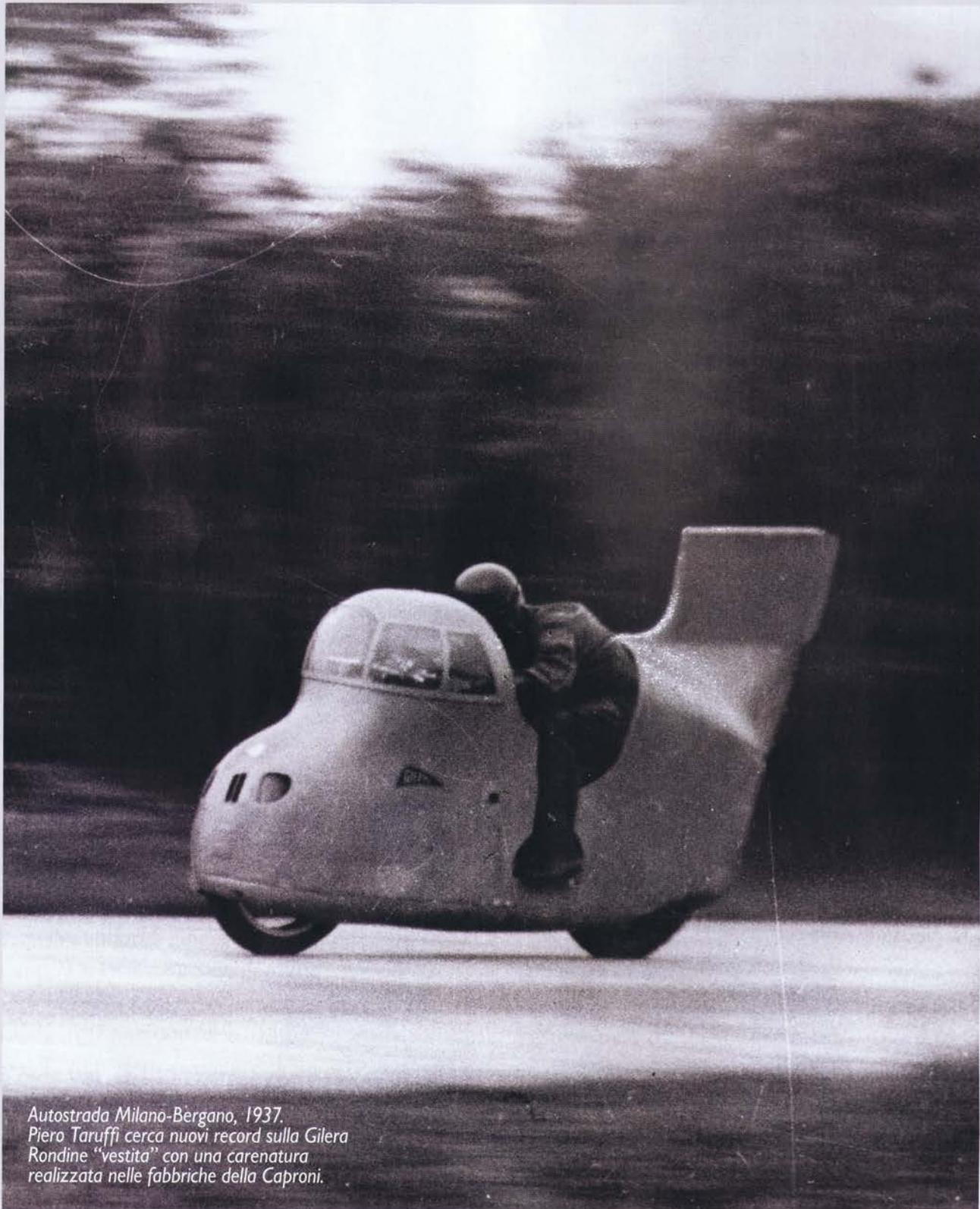
Nel 1988 la Gilera, su richiesta dell'importatore giapponese, realizza in serie limitata la "Saturno", utilizzando il propulsore di 350 cm<sup>3</sup>. La gamma delle motociclette comprende in questo periodo anche la riuscita RC 600, motocicletta che corre (adeguatamente modificata) anche nella Parigi-Dakar.

All'inizio degli anni Novanta, nel 1992, la Gilera rientra nel Motomondiale della classe 250 senza però

ottenere risultati significativi. In questo periodo cessa anche la produzione nello stabilimento di Arcore: tutta la produzione è trasferita nel 1993 a Pontedera. Per Arcore è un duro colpo, solo in parte assorbito grazie al recupero dell'area industriale lasciata libera, spazi dove si stabiliscono diverse aziende. La Gilera si specializza in scooter e la produzione è trasferita a Pontedera per sfruttare le sinergie con la Piaggio. La gloriosa storia motociclistica termina nel 2000 con il modello DNA (con trasmissione automatica) di 50 cm<sup>3</sup>. Per il rientro nelle competizioni occorre attendere il 2001, con la 125 cm<sup>3</sup> pilotata da Manuel Poggiali.

Nel 2009, a 100 anni dalla sua fondazione, la Gilera ha in listino gli scooter Stalker, Storm, Runner, Nexus, GP 800 e il veicolo a tre ruote Fuoco. ■

## TARUFFI E LA GILERA: UN SOLIDO LEGAME



*Autostrada Milano-Bergano, 1937.  
Piero Taruffi cerca nuovi record sulla Gilera  
Rondine "vestita" con una carenatura  
realizzata nelle fabbriche della Caproni.*

“Per Gilera sono diventato un po' l'uomo tuttofare: il collaboratore tecnico, il collaudatore, il direttore del reparto corse della quattro cilindri, il progettista e il pilota della moto dei 51 record mondiali assoluti, tra cui quelli dell'ora e della massima velocità sul chilometro lanciato, prima appartenenti rispettivamente alla Norton e alla BMW”.

Con queste parole Piero Taruffi descrive la sua attività alla Gilera nell'introduzione di un libro sulla Casa di Arcore. Il ruolo del pilota nelle vicende della Gilera è stato fondamentale. Fu Taruffi infatti a proporre all'imprenditore lombardo la quattro cilindri, oltre che a consigliare di assumere l'ingegnere Piero Remor.

L'autore della seconda versione (raffreddata ad aria e priva del compressore) ha avuto il merito di aver sviluppato una motocicletta in grado di dominare le gare del dopoguerra. Il ruolo di Taruffi è stato anche importante come direttore del reparto corse. Sotto la sua direzione si sono avvicinati campioni come Dorino Serafi-

ni, Umberto Masetti, Geoff Duke e Libero Liberati. L'attaccamento di Taruffi a Gilera è sottolineato da queste parole: “Lasciatemi ora esternare un mio sentimento personale, un umore affettivo, lo riconosco. Da quando Gilera ci ha lasciato, la Moto Gilera, anche se ne ha conservato il nome trasformandosi in una grande industria moderna, per me non ha più avuto lo stesso sapore. Forse gli anziani del periodo d'oro condideranno questa mia sensazione”. Alla fine del suo discorso introduttivo Taruffi sottolinea ancora il suo legame per la Gilera: “Quello che questo libro non può dire riguarda me solo: è il rispetto, l'ammirazione e l'affetto che ho provato per Giuseppe Gilera. Per la sua semplice affabilità, la modestia, il suo pratico valore tecnico con il quale riusciva a risolvere questioni difficili. Ma specialmente il suo valore morale e umano: c'era in lui così tanta umanità da poterlo considerare come un secondo padre”.

f.z.



Il “Bisiluro Tarf”, singolare veicolo a 4 ruote con motore Gilera di 500 cm<sup>3</sup> ideato da Taruffi per nuovi record, durante i tentativi sull'autodromo francese di Monthéry nell'ottobre del 1954.

# GILERA, UNA STORIA LOMBARDA



Massimo Lucchini Gilera durante la presentazione del libro avvenuta ad Automotoretrò.

L'autore, nipote del fondatore della Casa di Arcore, racconta come è nata quest'opera, presentata nello stand ASI ad Automotoretrò

di Massimo Lucchini Gilera

“Questo libro è nato per caso.

Gli anni dal 1968 (amministrazione controllata di Moto Gilera spa) alla liquidazione dell'azienda nel 1986, con il loro carico di problemi e di preoccupazioni, mi hanno mutato la vita: mi ero allontanato sia fisicamente sia mentalmente dalla motocicletta, non ne avevo più voluto sapere.

Le cose hanno cominciato a cambiare nel 1995, quando Paolo Gornati insistette perché partecipassi, come spettatore, al Raduno Internazionale Gilera.

Rimasi molto impressionato per il ricordo e l'affetto verso Giuseppe Gilera, ancora così vivi in moltissimi ex dipendenti, a 24 anni dalla sua scomparsa: mi ripromisi di occuparmi seriamente della storia della mia famiglia con l'obiettivo però di farne un documento privato, per i figli miei e di mio fratello.

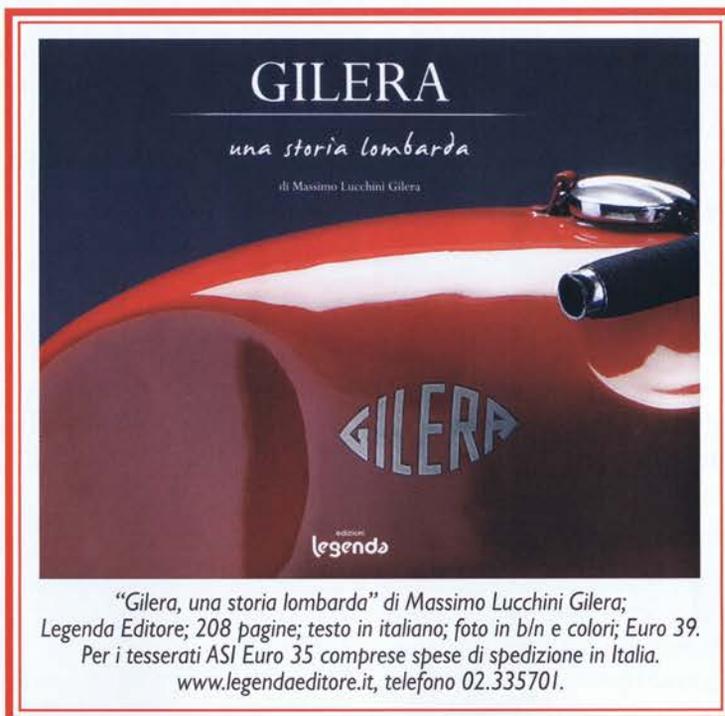
Strada facendo, mi resi conto che la storia di Ida e Giuseppe Gilera travalicava l'ambito familiare per coinvolgere la vita di un paese raggruppato intorno al campanile di Sant'Eustorgio ed era un'esemplare storia di sport, di tecnica, di volontà, di coraggio, di collaborazione e di umanità che meritava di essere fatta conoscere anche a chi non aveva vissuto quei tempi lontani. Gilera era un uomo semplice, un meccanico finissimo, tuttavia dotato di grandi intuizioni, capacità di analisi e senso pratico che gli permettevano di affrontare e risolvere problemi difficili

e non solo in campo meccanico: fu anche buon pilota di moto, appassionato competente ed esecutore di musica, ottimo marinaio e attento osservatore della natura e dei suoi fenomeni. Le sue doti umane sono state apprezzate da quanti hanno avuto modo di lavorare con lui.

Non ho voluto celebrare Giuseppe Gilera, ma semplicemente farlo apparire, attraverso i ricordi di chi gli era stato vicino - sua figlia, i suoi dipendenti -, com'era: così il libro è venuto strutturandosi in tre aspetti: una parte “storica” che riguarda la vita di Ida

e Giuseppe Gilera e delle loro tre aziende; una parte “di atmosfera”, composta dai ricordi della figlia Giliola e da alcuni racconti brevi in azienda; una parte “documentale” fatta di dati statistici e di informazioni di vario tipo. Per scrivere le parti storica e documentale ho visitato comuni, parrocchie, diocesi, ospedali (anche un cimitero), biblioteche, numerosi archivi storici,

camere di commercio; ho scambiato corrispondenze con i Ministeri a Roma e con archivi fotografici; ho parlato con esperti di cose motociclistiche in Italia, in Svizzera e in Belgio; ho quasi subito scartato i libri, per imprecisioni ed errori spesso contenuti, basandomi solo su fonti primarie, giornali e documenti dell'epoca. Dove questi non arrivavano, ho accettato testimonianze, solo se confermate da almeno due fonti differenti. Spero di aver scritto un libro da leggere, ma anche da consultare come termine di riferimento per i fatti.”



“Gilera, una storia lombarda” di Massimo Lucchini Gilera; Legenda Editore; 208 pagine; testo in italiano; foto in b/n e colori; Euro 39. Per i tesserati ASI Euro 35 comprese spese di spedizione in Italia. [www.legendaeditore.it](http://www.legendaeditore.it), telefono 02.335701.