

CONFERMA ■ L'INGEGNERE MARTINI, DIRETTORE TECNICO DELLA CASA DI ARCORE, UFFICIALIZZA IL RITORNO ALLE COMPETIZIONI NELLA CLASSE 250

LUIGI RIVOLA



LA GILERA torna alle corse. Questa volta non ci sono più dubbi. Non c'è stato un comunicato ufficiale, e ciò è anomalo rispetto al modo di agire del Gruppo Piaggio che ci tiene moltissimo alla forma, ma questo non toglie fondatezza alla notizia, che sicuramente provocherà scalpore nell'ambiente motociclistico internazionale.

L'anno scorso Umberto Agnelli annunciò a sorpresa che la Gilera sarebbe tornata alle corse nella classe 250; la notizia venne riportata dalla stampa e provocò forte imbarazzo fra i dirigenti della Piaggio che, tempestati di domande, si tennero sul vago, non volendo smentire le affermazioni della Proprietà, ma non volendosi nemmeno prendere la responsabilità di confermarle. Un mese fa, in occasione della presentazione dell'Ape Poker, l'ing. Lucio Masut, direttore tecnico del Gruppo Piaggio, sempre riservato nelle sue confidenze, si lasciò scappare: «Ormai è stabilito: la Gilera tornerà a correre nel mondiale della classe 250, e costruirà anche motociclette plu-

ANCHE NEL CROSS - LE ULTIME AFFERMAZIONI SPORTIVE DELLA GILERA RISALGONO ALLE IMPRESE DI MICHELE RINALDI NEL MONDIALE CROSS DEL 1981

TORNA GILERA

ricilindriche di grossa cilindrata».

Voci, segreti sussurrati, ma di concreto, di ufficiale nulla, solo la certezza che si trattava di una scelta tortuosa e sofferta.

CONFERMA - Poi la telefonata rivelatrice. All'altro capo del filo l'ing. Federico Martini, direttore tecnico della Gilera, l'uomo che dopo trentatré anni avrà l'onore di ricostituire il reparto corse che fu fra i più famosi del mondo.

«Sto cominciando ad assumere personale — ci racconta Martini, senza celare la propria intima soddisfazione — e sto seguendo la costruzione del capannone che ospiterà il reparto corse».

Ecco finalmente, in mancanza dell'ufficialità, gli elementi concreti che mancavano alla certezza assoluta: gli uomini destinati al reparto corse, e i locali dove assemblare le moto, collaudarle al banco, ricoverarle dopo i test, dopo le corse. Tutto nuovo: uomini e muri; di vecchio c'è solo la voglia di fare, di affrontare fino in fondo questa serissima sfida.

«Il capannone sta sorgendo fuori dell'azienda; di utilizzare il vecchio reparto corse neanche a parlarne, è inadeguato ed

è talmente malridotto che ci negherebbero senz'altro l'agibilità».

— Qual è la prima scadenza?

«Di scadenze vere e proprie non ce ne sono, se non l'obiettivo che mi sono dato di allestire un reparto corse pienamente operativo entro il 1992. Per il momento divido il mio impegno fra il progetto corse e la produzione; al Salone di Milano la Gilera presenterà modelli nuovi ed io devo curare l'industrializzazione di questi nuovi prodotti: è una responsabilità e un impegno non inferiore a quello del ritorno in pista».

— Il programma operativo cosa prevede al momento, oltre alla costruzione del nuovo capannone?

«Attualmente stiamo stabilendo un piano organizzativo del reparto corse e costituendo un gruppo di lavoro che dovrà determinare le specifiche di progetto della moto da corsa. Per la Gilera, costruire una 250 da gran premio significa partir da zero, e bisogna farlo nel migliore dei modi».

— C'è già un'idea precisa delle caratteristiche del motore?

«Sì e no; le caratteristiche oggi come oggi le stabiliscono i regolamenti; nella 250 sono talmente restrittivi che ci obbligano a far moto praticamente

tutte uguali. Si tratta di lavorare sull'inclinazione dei cilindri e su altri fattori tecnici che, più che dalla fantasia del progettista, emergono da una serie di calcoli e da scelte di compromesso».

PERSONALITÀ - Il motore dunque non promette nulla di rivoluzionario. E certamente è giusto, specialmente per chi ha bisogno di partire col piede giusto e da un gradino sicuro. Questo non significa che l'ing. Martini abbia intenzione di rinunciare a dare al reparto corse della Gilera un'impronta personale e, a suo parere, esclusiva nel panorama europeo.

«Ritengo che una delle cose più importanti per raggiungere i migliori risultati nei tempi più brevi sia formare un gruppo di persone in grado di integrare vicendevolmente le proprie esperienze e le naturali inclinazioni per un obiettivo comune. Per questo sto assumendo ragazzi le cui sostanziali caratteristiche sono l'inesperienza, e tanta voglia di lavorare in team».

— Questo allungherà notevolmente i tempi necessari per rendere operativo il reparto corse...

«Senza altro. Ma qual è l'alternativa? Assumere a carissimo prezzo, visto che in questo

momento gli ingaggi sono "gonfiati", quei pochi esperti disponibili sul campo, strapandoli magari alla concorrenza, per poi eventualmente scoprire che sono incapaci di lavorare assieme per abitudini ormai consolidate? No, io voglio un reparto corse affiatato, entusiasta, che oltre a produrre veicoli vincenti produca anche una scuola di pensiero. A mio parere questo è ciò che è sempre mancato agli altri team italiani, e che costituisce invece per i giapponesi un'arma vincente».

— Chi firmerà il progetto del motore?

«Non una sola persona, ma il gruppo di lavoro di cui ho già parlato. Vale lo stesso discorso fatto per il team: se voglio mettere in pista una 250 mediamente competitiva per il 1992, la cosa più rapida è senza dubbio rivolgersi a Moller, o a Witteveen, i due "maghi" più noti in Italia, che sono in grado di progettare e di seguirne la costruzione in tempi relativamente brevi. Devo dire però che Witteveen ha operato a lungo qui in Gilera, ma ho constatato che, una volta andatosene, del suo lavoro non è rimasta traccia nei suoi collaboratori, ed è appunto questo che voglio assolutamente evitare. Il motore Gilera nascerà in Gilera anche se ciò comporterà tantissimo

lavoro in più per tutti noi; aggiungo che, a proposito del motore stesso, ci sarebbero alcune cose che mi piacerebbe fare, ma che non posso fare perché non ci sono fornitori in grado di darmi sufficienti garanzie; bisognerà quindi che formiamo anche un pool di fornitori coi quali collaborare in modo stretto per crescere assieme».

Pochi giorni fa il direttore tecnico Gilera, responsabile del nuovo reparto corse della Casa di Arcore, ha avuto un ospite d'eccezione: Geoff Duke, il più celebre pilota delle rosse quattro cilindri degli anni '50.

Una foto del campione della vecchia generazione, con l'ingegnere romagnolo, che ricopre oggi il ruolo che fu di Piero Taruffi, non poteva mancare.

«Non mi sono lasciato scappare l'occasione; mio padre era un tifoso accesiissimo di Duke e gliel'ho spedita subito».

È fatta dunque. Per il suo sofferto (anche per i vecchi e nuovi tifosi della Casa di Arcore) ritorno alle corse, la Gilera non vuole solo una moto competitiva, ma anche un reparto corse in cui non vi sia un solo mago, ma un team di maghi. Poi ci vorrà un pilota, e qui la filosofia dell'ing. Martini farà un'eccezione: dovrà guidare da solo. □

LE GRANDI VITTORIE

■ CAMPIONATO EUROPEO

1939: campione europeo classe 500 (Serafini)

■ CAMPIONATO MONDIALE

1949: 2. classe 500 (Pagani)
3. classe 500 (Artesiani)

1950: campione del mondo piloti classe 500 (Masetti)

1951: 2. classe 500 (Milani)
3. classe 500 (Masetti)

1952: campione del mondo piloti e marche classe 500 (Masetti)

1953: campione del mondo piloti e marche classe 500 (Duke)
2. classe 500 (Armstrong)
3. classe 500 (Milani)

1954: campione del mondo piloti e marche 500 (Duke)

1955: campione del mondo piloti e marche classe 500 (Duke)
2. classe 500 (Armstrong)

1956: 2. classe 125 (Ferri)

1957: campione del mondo piloti e marche classe 500 (Liberati)
2. classe 500 (McIntyre)
campione del mondo marche classe 350
2. classe 350 (Liberati)
3. classe 350 (McIntyre)

La Gilera ha vinto complessivamente 47 GP del campionato del mondo di velocità: 1 nella classe 125, 4 nella 350, 34 nella 500 e 8 nei sidecar. Si è ritirata dalle corse alla fine del 1957 in seguito al famoso «Patto d'astensione» al quale aderirono anche la Moto Guzzi e la Mondial.

un '90 eccezionale, le ruote marchesini hanno vinto:

CAMPIONATO DEL MONDO

Classe 125 con Loris Capirossi (Honda)

Classe 250 con John Kocinski (Yamaha)

Classe 500 con Wayne Rainey (Yamaha)

Superbike con Raymond Roche (Ducati)

CAMPIONATO ITALIANO

Classe 125 con Fausto Gresini (Honda)

Classe 250 con Luca Cadalora (Yamaha)

Classe 500 con Pierfrancesco Chili (Cagiva)

Superbike con Fabrizio Pirovano (Yamaha)

finalmente c'è qualcosa di italiano in ogni vittoria