

La fine dell'aria

Nel 1978 la Casa di Arcore torna ufficialmente nel Cross dopo la breve parentesi dell'ELMECA "licensed by Gilera", ingaggiando un tecnico di valore come Jan Witteveen. In progetto c'è la realizzazione di un nuovo motore raffreddato ad acqua, con ammissione a disco rotante come i precedenti, che vede la luce nel 1980. Nel frattempo si continua con i vecchi monocilindrici 125 e 250 cc. Quest'ultima e poco conosciuta versione corre fino al 1982 e chiude il capitolo delle Gilera da Cross con raffreddamento ad aria, sfiorando con Nani (nel 1980) il titolo italiano

di Gualtiero Repposi e Mario Schepis, foto Photogroup e Archivio Motociclismo

◆ I fatti sono noti: dopo la grande delusione patita alla Sei Giorni Internazionale di Camerino del 1974 - dove la Gilera si era preparata per vincere tutte le classi e il Trofeo allestendo la bellezza di tredici moto ufficiali, ma si era ritrovata con un pugno di mosche alla fine della gara - la Casa di Arcore chiude il Reparto corse e interrompe bruscamente l'attività nel fuoristrada.

Una decisione inspiegabile quella del gruppo Piaggio, che dal novembre 1969 ha acquistato la Gilera e ne controlla ogni attività, giunta oltretutto nel momento sbagliato proprio quando i modelli due tempi a disco rotante nati all'inizio degli anni Settanta sono arrivati a piena maturazione.

Il marchio Gilera non esce però definitivamente di scena con la decisione del 1974, perché grazie all'accordo triennale con l'azienda torinese ELMECA (Elettro Meccanica Cafasse), viene assemblata una 125, nelle versioni Regolarità e Cross, utilizzando telai e motori Gilera assieme alla miglior componentistica disponibile sul mercato.

Se la ELMECA-Gilera da Regolarità mostra subito il fiato corto dopo un avvio tutto sommato promettente, quella da Cross si dimostra invece un mezzo piuttosto efficace, soprattutto nelle mani di Dario Nani.

Ed è proprio a lui che si affida la Gilera quando decide di rientrare ufficialmente nelle competizioni. Con la 125 Nani vince il Campionato







• La Gilera 250 Cross con motore raffreddato ad aria ha corso per quattro stagioni ed è stata costruita in meno di dieci esemplari nel Reparto corse di Arcore. Sotto, nelle viste fronte e retro viene evidenziato il ridotto ingombro della moto e l'andamento dell'impianto di scarico, la cui curva occupa la parte frontale destra della moto. Notare la notevole lunghezza delle sospensioni.

Italiano del 1978 e fa le sue prime uscite nel Mondiale. La sua moto sfrutta l'ultima versione del monocilindrico del 1977, arricchito dai carter in magnesio e rivisto da Jan Witteveen, appena arrivato al Reparto corse di Arcore. Ha il cilindro inclinato in avanti di 15°, misure di alesaggio per corsa di 54x53,6 mm, ammissione a disco rotante collocato a

sinistra dell'albero motore, carburatore da 32 mm e cambio a cinque rapporti.

Rispetto all'ELMECA anche il telaio viene rivisto: la parte posteriore è infatti ridisegnata per aumentare l'inclinazione dei due ammortizzatori.

L'ingegner Jan Witteveen è stato assunto in Gilera nel gennaio del 1978 - dopo aver lavorato

alla Simonini di Maranello e per un breve periodo anche alla Scuderia Adriatica - con il compito di occuparsi del progetto di un nuovo motore, sempre con ammissione a disco rotante ma raffreddato a liquido, che darà vita nei primi anni Ottanta a un ulteriore capitolo, ricco di successi ma anche di amarezze, nella storia fuoristradistica della Casa di Arcore.

Il monocilindrico ad acqua arriva però solo nel 1980, quindi per almeno due anni deve bastare quanto il Reparto corse ha già a disposizione.

Dopo essersi occupato della 125, l'ingegner Witteveen le affianca alla fine del 1978 anche una 250 motorizzata con un propulsore chiaramente derivato dalla prima. Perché lo fa? E quali vantaggi può





portare alla Gilera una moto del genere, sviluppata su una base piuttosto datata già al momento della sua presentazione? Lasciamo che sia il tecnico olandese a raccontarci come sono andate le cose.

“Quando sono arrivato in Gilera, oltre alle ottavo di litro utilizzate fino a quel momento con i colori dell’ELMECA ho trovato nel Reparto corse un vecchio motore di 125 cc maggiorato. Non so perché fosse stata fatta una modifica del genere e chi ne fosse l’autore. Probabilmente si trattava di un propulsore che era stato utilizzato nelle gare di Regolarità, aumentato di cilindrata per correre nelle categorie superiori mantenendo però il medesimo basamento del 125. Se ricordo bene la sua cubatura si aggirava intorno ai 220 cc e da questa base ho iniziato il mio lavoro di sviluppo aumentando ancora di più la cilindrata, che a quel punto si poteva portare al limite dei 250 cc.”

Perché la Gilera decide di impegnarsi con una 250 ad aria quando è alle porte il debutto del monocilindrico raffreddato ad acqua?

“Perché quest’ultimo esisteva solo sulla carta. Così, vista la presenza di quel motore inutilizzato nel Reparto corse, si ritenne opportuno allestire anche una 250 da Cross da affiancare alla 125 dal momento che i nostri piloti avevano la necessità di gareggiare in più categorie.

Prima Nani e poi Perfini disputarono numerose gare in sella a questa 250 raffreddata ad aria, tutte valide per il Campionato italiano. Senza quella moto avrebbero comunque chiesto alla Gilera di lasciarli liberi di correre nella quar-



to di litro con moto di marche differenti, come all’epoca facevano altre Case. Noi però ritenemmo controproducente una mossa del genere che dal punto di vista dell’immagine si sarebbe tramutata in un brutto autogol...

A quei tempi l’azienda puntava soltanto alla 125 e infatti era in questa cilindrata che si concentravano quasi tutte le risorse per ottenere i risultati migliori. Di conseguenza la 250 era poco considerata, non a caso veniva utilizzata in gare esclusivamente di Campionato italiano e non nel Mondiale dove non era abbastanza competitiva. La moto era quasi un prototipo, realizzato in un numero davvero limita-

• **La Gilera 250 Cross** raffreddata ad aria ha subito diversi aggiornamenti nel corso degli anni, ma il telaio è sempre rimasto lo stesso, un doppia culla chiusa in tubi tondi al cromo-molibdeno con forcellone in acciaio prima a sezione circolare e poi quadra.

• Sotto, il giovane tecnico Jan Witteveen in posa con la Gilera Cross 125 ex ELMECA nel 1978. A destra invece la prima versione della 250 che ha debuttato nel Mondiale al GP d'Italia dello stesso anno a Serramazzone (MO), con Dario Nani. La moto ha il serbatoio in alluminio e il forcellone in tubi tondi. La forcella è una Ceriani da 35 mm, mentre gli ammortizzatori posteriori sono i primissimi Öhlins.



to di esemplari. Oltre che Nani e Perfini, la 250 venne affidata anche a Magarotto e Alborghetti. Quest'ultimo, che in Gilera all'epoca ricopriva la duplice veste di pilota e tester, è stato forse quello che l'ha usata di più. In alcune occasioni venne portata in gara anche da Rinaldi e una sola volta da Maddii all'inizio del 1982. Poi l'arrivo del prototipo della 250 ad acqua (che poi è approdata al Mondiale nel 1984 con l'olandese Velkeners

in una versione più evoluta), ha definitivamente mandato in pensione la quarto di litro raffreddata ad aria.

Vennero apportate delle grosse modifiche al motore da 220 cc per renderlo più competitivo?

“Come già ho detto, feci incrementare la cubatura realizzando un cilindro con alesaggio per corsa di 71,5x62 mm, un passo necessario per aumentare la potenza del motore, che arrivò ad avere un rapporto di compressione di 10:1. Successivamente il gruppo termico venne integralmente riprogettato e questo consentì di migliorare ancora le prestazioni ottenendo una potenza di oltre 40 cavalli a circa 8.000 giri. Per l'alimentazione fu scelto invece un carburatore Dell'Orto da 36 mm con corpo in magnesio-alluminio. In seguito lavorai molto sui travasi aumentandone il numero: dagli iniziali quattro passai a cinque, per arrivare agli otto dell'ultima versione. Il problema più grande del motore, di concezione piuttosto semplice ma datata, erano le dimensioni del basamento che

Perfini: “Serviva anche una 250...”

Il marchigiano Franco Perfini, classe 1957, arriva in Gilera nel 1979 dopo aver conquistato l'anno precedente il titolo italiano della classe 125 in sella alla Simonini. Ad Arcore resta per due stagioni, correndo anche con la 250. Ecco il suo giudizio.

“Ho lavorato poco su questa moto perché tutti gli sforzi del Reparto corse all'epoca erano rivolti alla 125.

La 250 fu messa in cantiere per ‘coprire’ una categoria nella quale sia io che gli altri piloti del Team Gilera avevamo interesse a correre. In questo senso spingevano la nostra Federazione e - nel mio caso - anche le Fiamme Oro, il gruppo sportivo della Polizia di Stato al quale appartenevo. Per la medesima ragione in quegli anni presi parte anche al Campionato italiano della classe 500 dove però utilizzavo una Maico fornitami dall'importatore Portelli, dato che la Gilera non aveva nessuna mezzo litro da Cross da affidarmi.

La 250 mi veniva consegnata soltanto al sabato, alla vigilia delle gare di Campionato Italiano: facevo le prove e gareggiavo il giorno dopo, ma tra un appuntamento e l'altro non ho mai effettuato alcuna prova o test per conoscerla meglio. La moto era piuttosto difficile da gestire, perché il motore non erogava la potenza con la giusta progressione

e scaricava i cavalli in maniera troppo irruenta e improvvisa. Tanto da rendere difficoltosa la guida, specie sui terreni più duri. Nel tempo si cercò di addolcirla con varie modifiche riguardanti il gruppo termico ma direi che quel difetto, alla fine solo leggermente attenuato, rimase sempre. La ciclistica poi era un po' indietro rispetto alla concorrenza, diciamo che non supportava adeguatamente la grande potenza del propulsore perché sostanzialmente era quella della 125 con qualche piccola modifica. Ricordo anche frequenti rotture, dovute a mio avviso all'utilizzo di materiali non particolarmente robusti.

All'inizio il cambio e la biella in particolar modo erano fragili, tanto che una volta nel corso di una trasferta ho rotto ben sei motori: con una sequenza incredibile esplodevano sistematicamente dopo tre giri di pista e tutti per il cedimento della biella. Penso che quei problemi fossero dovuti essenzialmente alla scarsa qualità dei materiali utilizzati. Inizialmente per le forniture ed i trattamenti dei materiali la Gilera si affidava ad aziende tedesche. Infatti nella stagione che precedette il mio arrivo la moto di Nani non accusò mai particolari problemi di tenuta. In seguito si scelsero invece ditte italiane che non erano probabilmente in grado di fornire gli stessi standard qualitativi.”

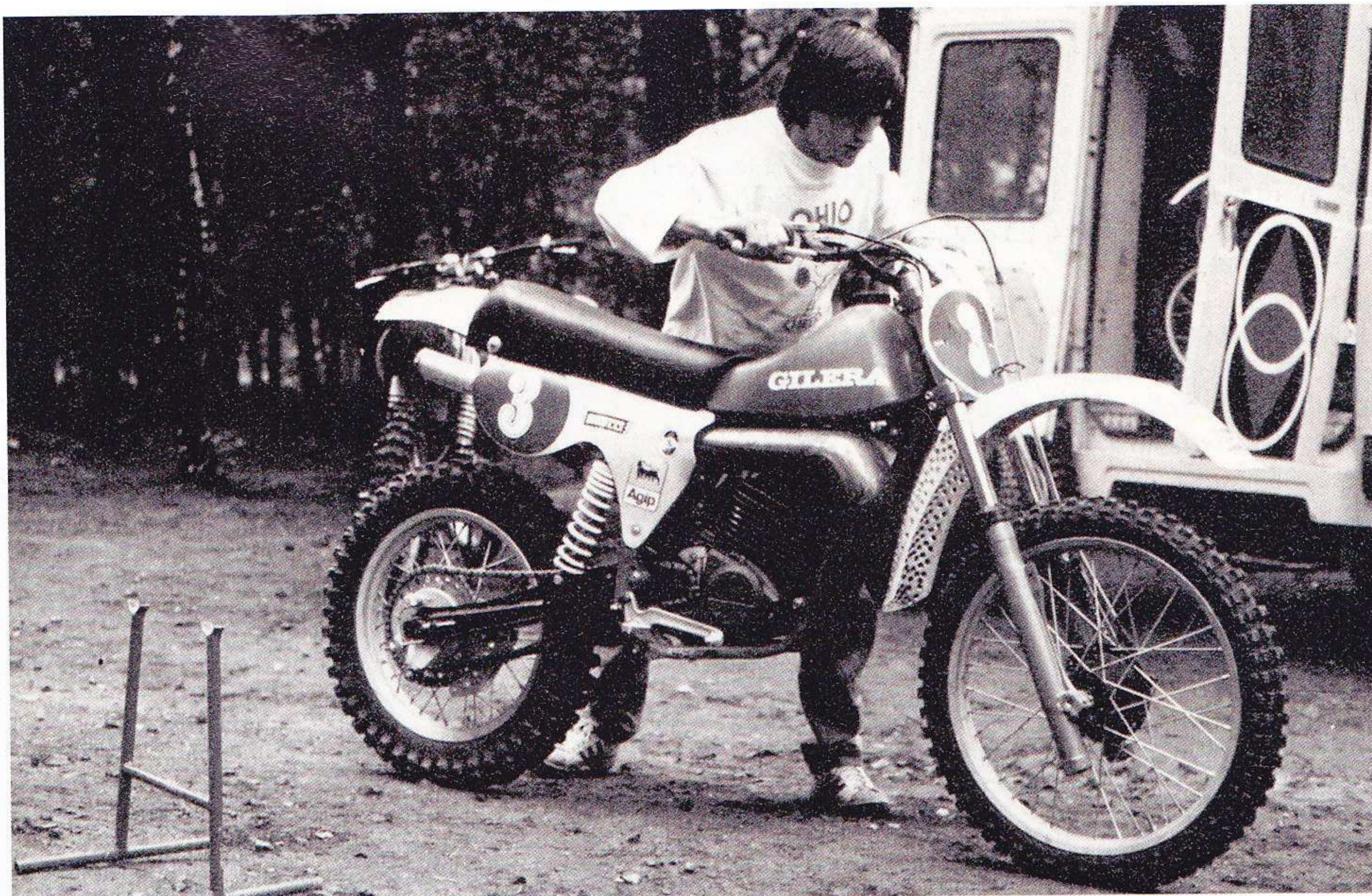
ponevano insormontabili limiti al suo sviluppo. I carter appaiono di grandi dimensioni osservandoli dall'esterno, ma internamente c'era davvero poco spazio dove lavorare. Un grande limite era dato dalla presenza del disco rotante, che occupava quasi per intero la parte sinistra del monocilindrico.

In ogni caso arrivammo a buoni valori di potenza massima, che ci mettevano allo stesso livello delle moto concorrenti, bisogna ammettere però che quel motore rimase piuttosto difficile da gestire in pista. Lo definirei 'cattivo' ed eccessivamente impegnativo. Diciamo che dava il meglio di sé sui terreni morbidi, dove era possibile scaricare meglio la coppia, mentre sul duro creava notevoli difficoltà proprio per la sua brusca erogazione. Sostanziali modifiche vennero apportate in seguito anche al cambio per irrobustirlo visto che, eccessivamente sollecitato dalla grande potenza, era soggetto a frequenti rotture.

Ricordo anche di una particolare modifica fatta alla valvola, frutto di un'idea del papà di Alborghetti. Era sagomata 'a becco d'oca' e questo consentiva di addolcire un po' l'erogazione del motore. Una valida soluzione sulla quale in seguito continuai a lavorare."

E riguardo la ciclistica?

"Era piuttosto tradizionale: un telaio doppia culla in acciaio abbastanza robusto, che cercammo di irrigidire il più possibile. Da quello della 125 si differenziava poco, ma identici erano - ovviamente - gli attacchi del motore. Per garantire una



maggior rigidità e conseguente miglior guidabilità della moto, realizzammo in seguito un forcellone scatolato."

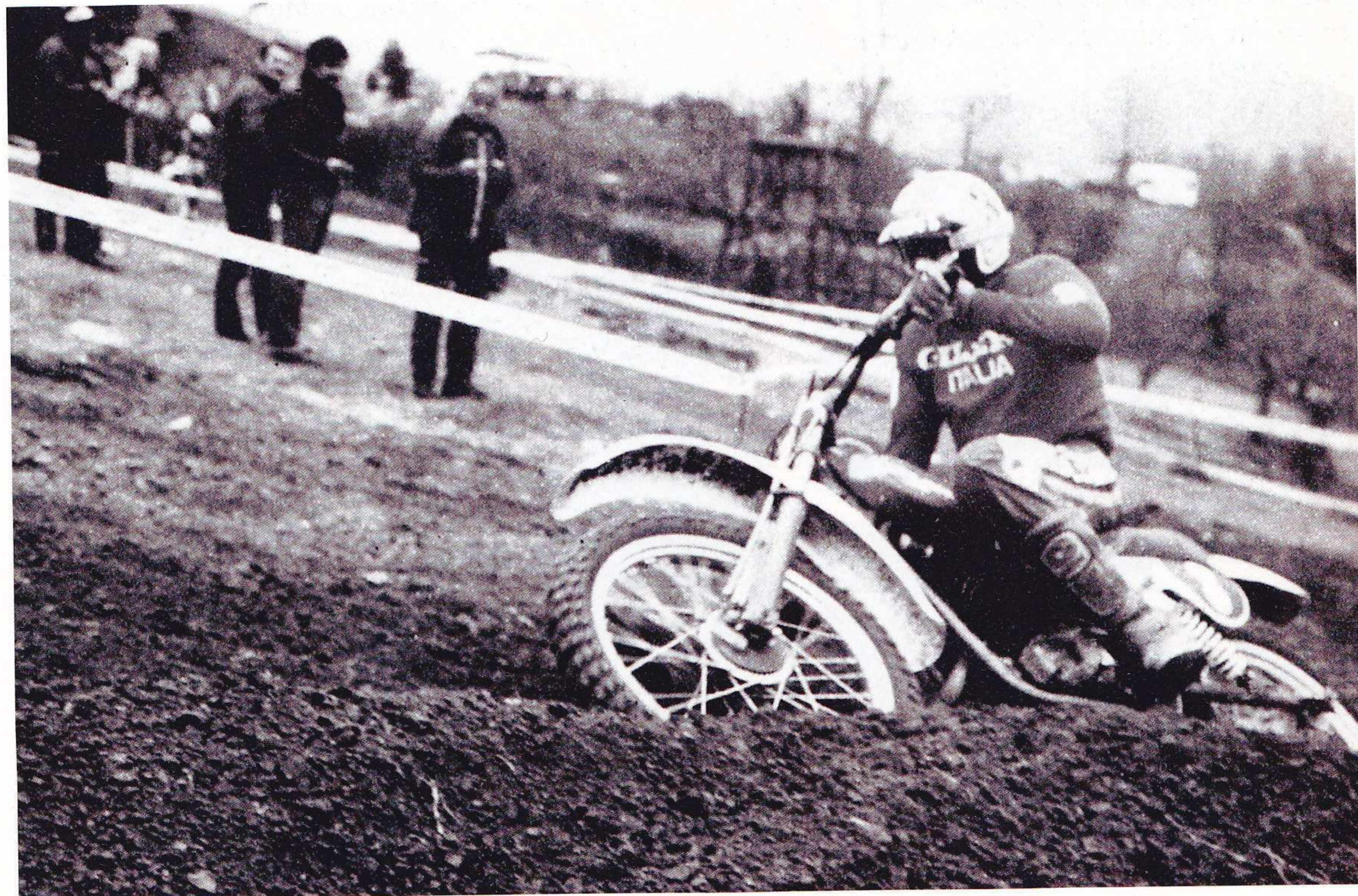
Fino a quando venne utilizzata questa 250?

"Da quel che ricordo la sua ultima gara è stata una prova di Supermotocross nel 1982 con Corrado Maddii. Poi nessuno nel Reparto corse Gilera si è più occupato dei motori raffreddati ad aria."

Ad un passo dall'italiano

In realtà la carriera di questa motocicletta e il suo palmarés sono un pochino più lusinghieri di quanto emerge dal racconto di Witteveen. Probabilmente l'incredibile numero di successi raccolti nel mondo dei GP con le sue creazioni

• Con la Gilera 250 ad aria Dario Nani (sopra) sfiora il titolo italiano nel 1980. Giunto al comando della classifica all'ultima prova di Ponte a Egola, viene messo ko da un'influenza e il titolo va a Ivan Alborghetti con l'Aprilia. Nani (qui a fianco in azione durante una prova dell'italiano 1980), torinese, ha iniziato a correre con la Gilera in 125 nel 1976 sotto i colori ELMECA ed è stato poi impiegato su due fronti (125 e 250) sia nell'Italiano e sia nel Mondiale fino al 1980 compreso.



• Priva di sella, fianchetti e serbatoio, la Gilera 250 Cross aria mette in evidenza il telaio che era derivato da quello della 125. I tubi della culla hanno un diametro di 25 mm, quelli del telaio reggisella sono invece da 22 e 18 mm, mentre il tubo montante del telaio ha un diametro di 35 mm.



Caratteristiche tecniche

I dati si riferiscono alla prima versione. In parentesi sono riportate le modifiche introdotte progressivamente negli anni seguenti.

Motore: monocilindrico a 2 tempi raffreddato ad aria con quattro (otto travasi). Testa e cilindro in lega leggera, pistone Mahle stampato dotato di una sola fascia. Alesaggio per corsa 71,5x62 mm. Cilindrata 248 cc. Rapporto di compressione 10:1. Distribuzione a disco rotante in acciaio con aspirazione direttamente nel

carter pompa. Potenza max 40 CV a 8.000 giri.

Accensione: elettronica Dansi (Motoplat ad anticipo variabile dal 1979).

Lubrificazione: miscela olio/benzina all'1%. 1.200 grammi di olio tipo SAE 30 per gli organi di trasmissione.

Alimentazione: carburatore Dell'Orto PHSB 36 da 36 mm con corpo in magnesio modificato in Gilera. Capacità serbatoio carburante 6,8 litri.

Frizione: multidisco in bagno d'olio con 7 dischi conduttori e

7 condotti.

Trasmissione: primaria ad ingranaggi a denti dritti, finale a catena.

Cambio: a 6 rapporti.

Telaio: doppia culla chiusa in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno \varnothing 25 mm.

Sospensioni: anteriore forcella Ceriani con steli da 40 mm (Marzocchi da 40 mm o Simons); posteriore forcellone oscillante con due ammortizzatori regolabili (WP, Öhlins o Fox).

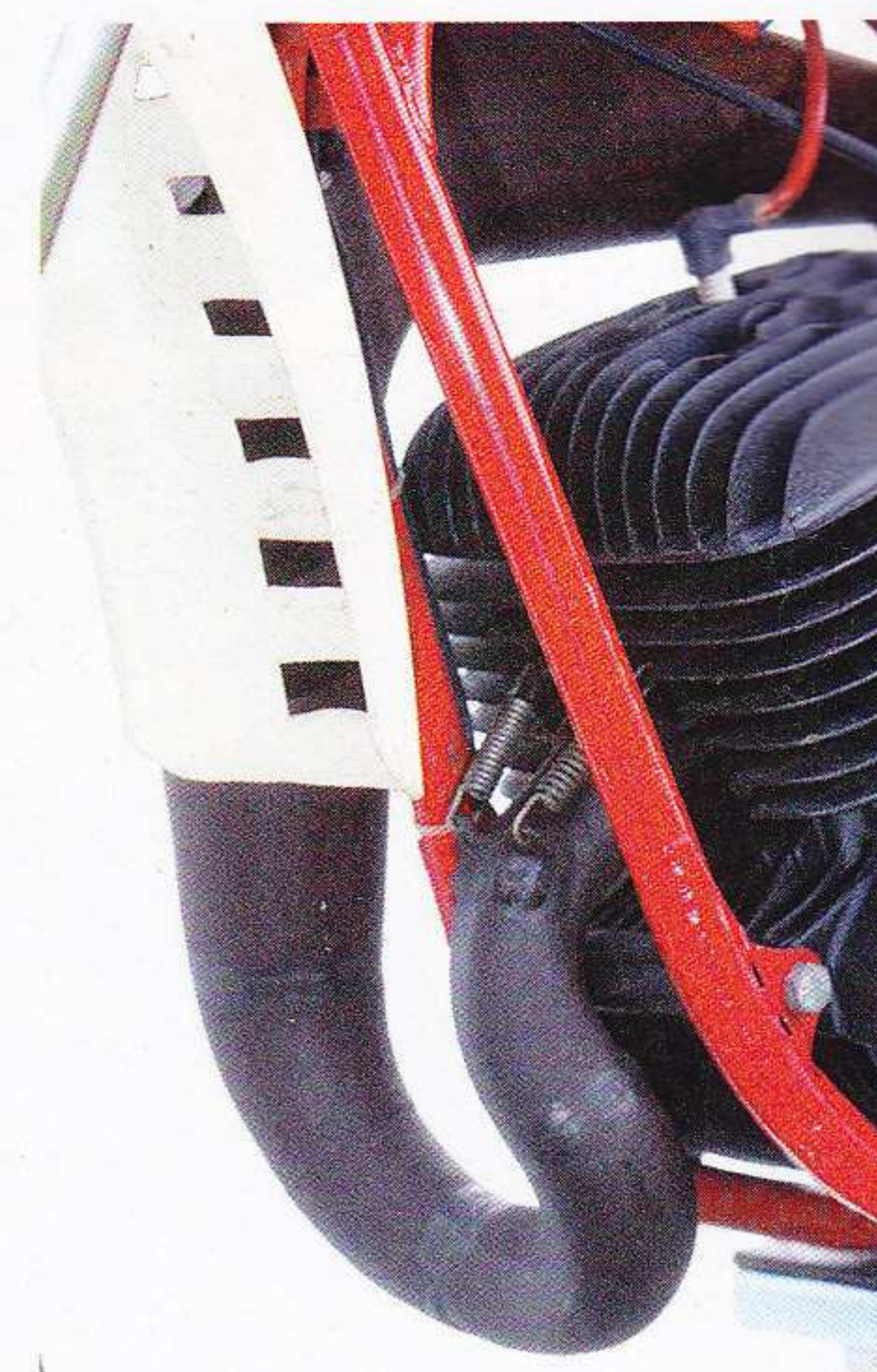
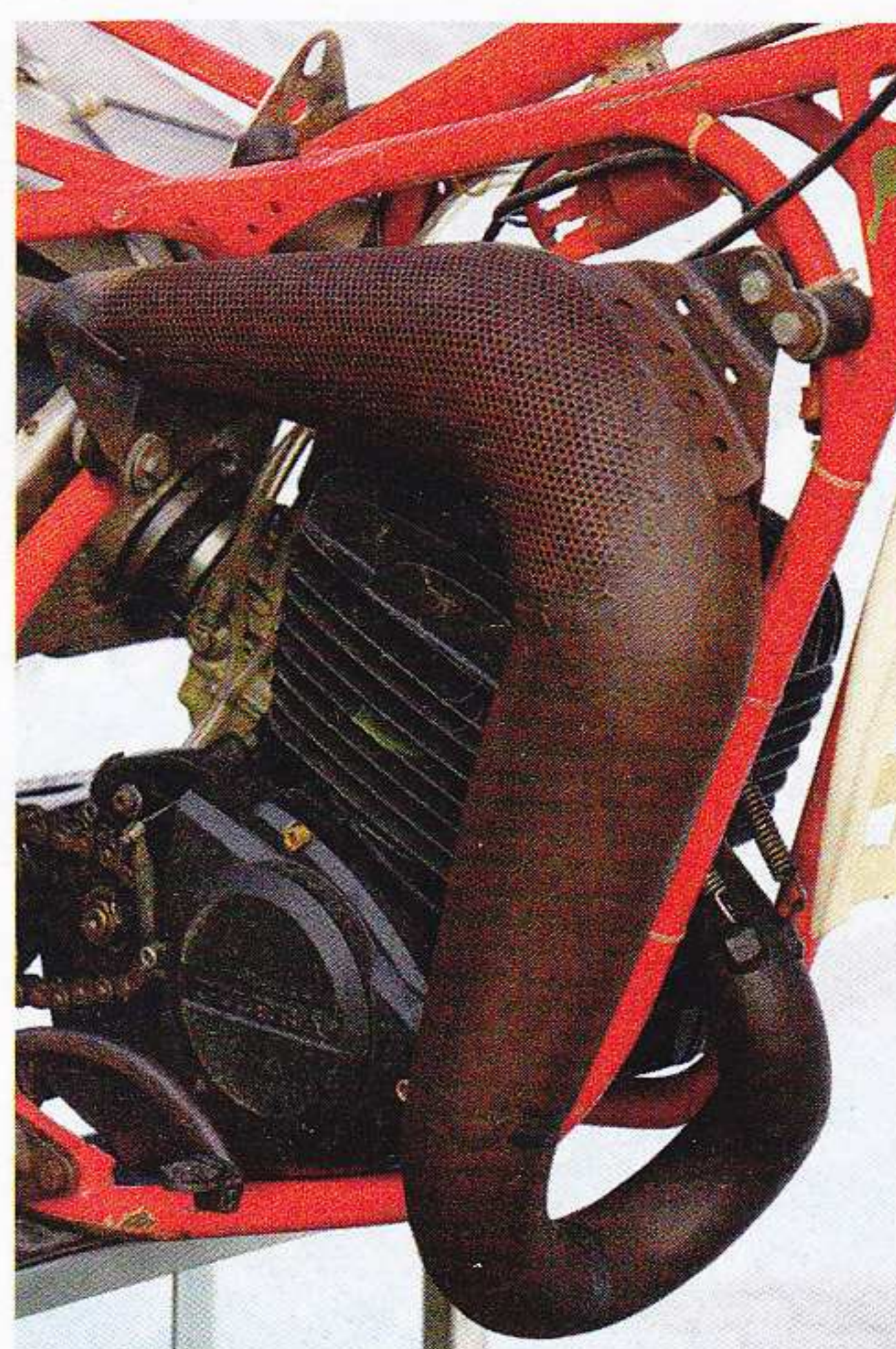
Freni: anteriore e posteriore

a tamburo laterale con mozzo conico Grimeca (anteriore a disco da 230 mm con pinza Brembo a doppio pistoncino nel 1982).

Ruote: a raggi con cerchi Nordik o Akront in lega leggera, anteriore da 21", posteriore da 18". Pneumatici: anteriore 3.00-21", posteriore 4.00-18".

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza max 2.120, interasse 1.460, larghezza max al manubrio 840, altezza max 1.270, altezza sella 980. Peso a vuoto 92 kg.

• A destra, il silenziatore in alluminio della 250 era realizzato dalla Motomeccanica Silenziatori Alluminio, la stessa azienda che costruiva anche quelli della Gilera 125 ad acqua all'inizio degli anni Ottanta. Nella foto si notano anche, sulle piastre ampiamente alleggerite, i due diversi punti di attacco per gli ammortizzatori posteriori.



• L'espansione è dotata di una sottile griglia paracalore - per proteggere la gamba destra del pilota da contatti e scottature - saldata direttamente su di essa. Inoltre, come si può notare nella foto qui sopra e nel particolare a sinistra, l'espansione è fissata al telaio con l'interposizione di silent-bloc antivibratori in gomma. Sopra, le finestrature ricavate nel parafango anteriore per far arrivare più aria a testa e cilindro.

marchiate Aprilia, fanno passare in secondo piano nella memoria del famoso tecnico olandese le piccole imprese di cui è stata invece protagonista la Gilera 250 ad aria.

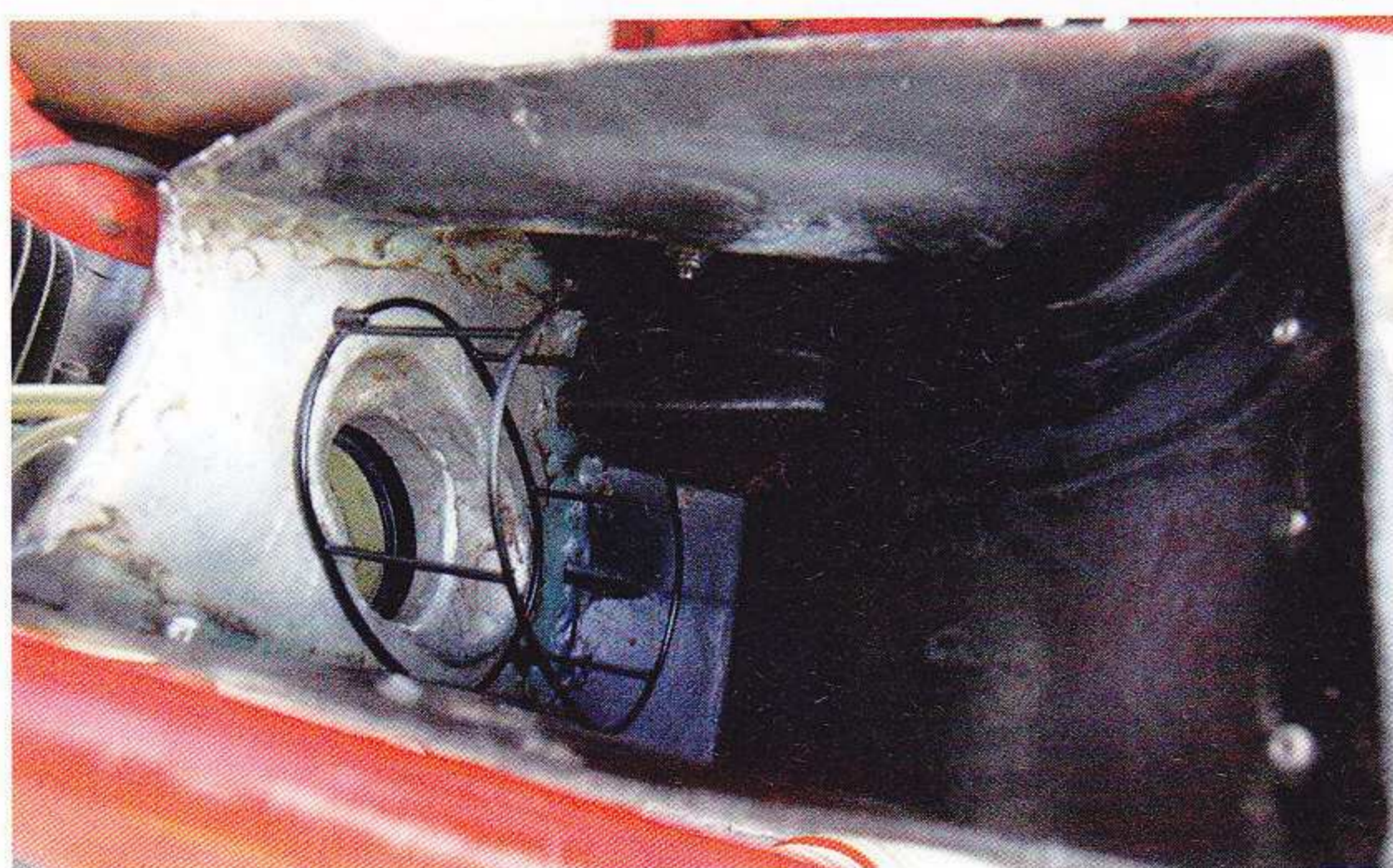
Ma andiamo con ordine facendo subito una considerazione importante: questa moto vive un importante passaggio tecnico-generazionale a cavallo fra gli anni Settanta e Ottanta, quando le moto da Cross - partendo dalle 125 e poi a seguire con 250 e 500 - vengono equipaggiate di motori raffreddati a liquido e di sospensione posteriore monoammortizzatore.

Quando la Gilera 250 inizia la carriera, le sue avversarie - KTM, Maico, Puch, Aprilia, Beta, Husqvarna, CZ, SWM e le quattro Case giapponesi - sono tutte raffreddate ad aria. Quando invece esce di scena nel 1982, Puch (con il motore Rotax), Honda, Yamaha e Suzuki sono passate - o stanno per farlo - al raffreddamento a liquido e si sono convertite al monoammortizzatore posteriore. Due soluzioni tecniche a cui approderà anche la Casa di Arcore nella 250



• **Sopra, i meccanici Gilera portano alle verifiche tecniche le moto di Perfini durante una prova dell'Italiano 1980. Notare gli ammortizzatori posteriori dalla ridotta inclinazione e la forcella con foderi in magnesio e steli da 40 mm.**
A sinistra, Michele Rinaldi in azione a Maggiora nel 1981 durante la prova del Campionato Italiano chiusa con un 3° posto e una vittoria di manche. Il pilota parmense, approdato in Gilera quello stesso anno, corre con la 250 ad aria solo una stagione, concludendo il Campionato italiano Senior in seconda posizione e il Supermotocross in terza.

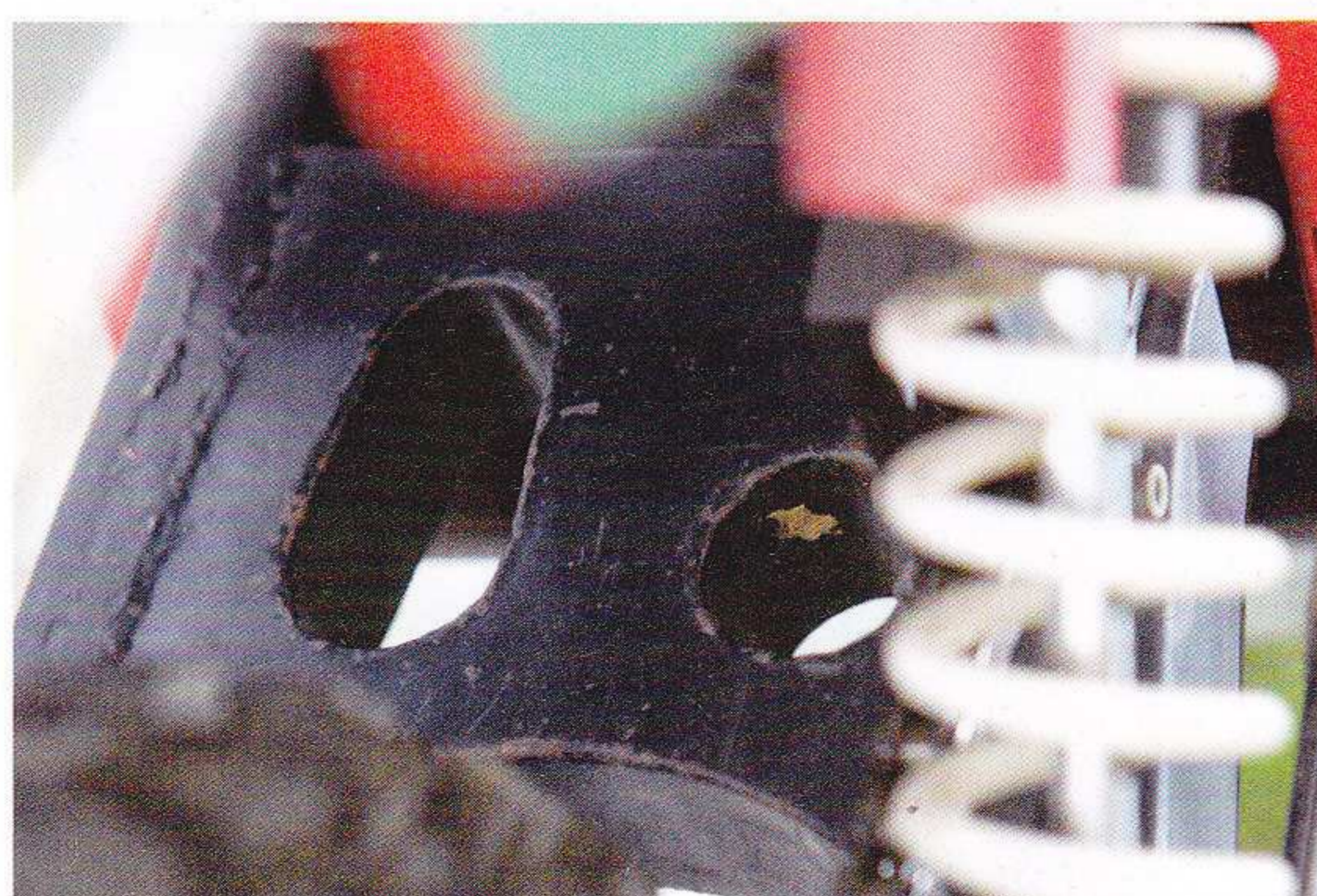
• A destra, i comandi al manubrio sono Tommaselli con registri Magura, mentre il comando dell'acceleratore rapido era realizzato in Gilera. Nelle altre fotografie ecco il mozzo posteriore in lega leggera con freno a tamburo laterale a camma singola realizzato dalla Grimeca.



• A destra, il carburatore Dell'Orto PHSB da 36 mm con corpo in magnesio. Realizzato per le gare di Velocità, è stato adottato dalla Gilera con opportune modifiche per meglio "accordarlo" all'ammissione a disco rotante, sulla 250 ad aria, ma anche sulle 125 ad acqua dello stesso periodo. A sinistra, la scatola filtro, realizzata in lega leggera e plastica.



• A destra, la forcella è una efficiente Marzocchi a perno avanzato con steli da 40 mm che sul fodero sinistro presenta le asole, già predisposte per il montaggio della pinza del freno a disco, collaudato nel 1981 e utilizzato dalla stagione 1982. Il freno a tamburo laterale con mozzo conico è, come il posteriore, un Grimeca a camma singola.



• Sopra, la coppia di ammortizzatori posteriori regolabili WP a gas e il forcellone scatolato in acciaio saldato a TIG. Qui a sinistra, vediamo il particolare della traversa scatolata di irrigidimento dotata di due sfinestrature asimmetriche che unisce i due bracci del forcellone.



• L'ultima versione della 250 ad aria che ha corso con Alborghetti nel 1982 e ha poi lasciato il campo al prototipo della 250 raffreddata a liquido. Il motore conserva ancora il vecchio basamento ELMECA 125, ma il gruppo termico fuso in terra (con il cilindro dotato di 8 travasi) è tutto nuovo, così come sono diversi rispetto al 1978 il cambio e l'albero motore. Il freno anteriore a disco flottante da 230 mm con pinza Brembo a doppio pistoncino è la stessa utilizzata in quegli anni sulla 125 raffreddata ad acqua.

alla fine del 1983, ma con un modello completamente diverso chiamato HX 250 LC, il cui monocilindrico equipaggerà in un secondo tempo anche la stradale RC-NGR 250 e l'enduro Rally 250.

Torniamo ora ad occuparci della 250 ad aria: dopo la cura Witteveen la moto debutta a Montevarchi nel 1978, in occasione della prima prova di Campionato Italiano con Dario Nani, ma viene fermata da un guasto nella prima manche. Grave a tal punto da dover rinunciare a prendere il via nella seconda.

Va meglio invece a Serramazzoni, in provincia di Modena, dove la 250 viene iscritta addirittura alla prova italiana del Mondiale di quell'anno. Nani parte senza timori reverenziali nei confronti degli avversari, ma è fermato nuovamente da un guasto meccanico. Si rifà nella seconda manche con un insperato ottavo posto che gli regala addirittura un paio di punticini iridati. I problemi di affidabilità continuano anche per il resto della stagione, accompagnati da una buona dose di sfortuna. Nani si ritira anche a Monopoli Sabina, cade al primo giro della prima manche a Laveno e si ritira nuovamente nella seconda manche a Faenza per problemi di accensione. Sul tracciato del monte Coralli c'è però nel corso della prima manche il primo sprazzo di competitività: Nani parte in testa e lotta per tutta la gara per il podio, chiudendo poi in quarta posizione.

Anche la stagione seguente prosegue fra alti e bassi. La squadra si allarga con l'arrivo di Franco Perfini, fresco Campione nazionale della 125. Entrambi si concentrano sulla ottavo di litro e addirittura, come potete leggere nell'intervista, il nuovo arrivato riceve la 250 solo sui campi di gara, direttamente il giorno delle prove e sen-



za avere quindi il tempo di curarne la messa a punto e tanto meno lo sviluppo.

Nonostante la delusione per i ritiri dovuti alla scarsa qualità di alcuni componenti del motore - sul banco degli imputati ci sono gli ingranaggi del cambio, responsabili del doppio stop nella prova d'esordio dell'Italiano a Passo Corese, assieme a una fornitura di bielle non proprio robustissime - c'è anche la beffa della seconda prova dell'Italiano a Castiglione del Lago. Poco prima della gara un violento acquazzone trasforma la pista in un terrificante pantano che mette a dura prova la resistenza di moto e piloti. Nella prima manche i due alfieri della Gilera si fermano anzitempo, ma nella seconda Nani taglia il traguardo addirittura in prima posizione.

Il servizio di cronometraggio è però andato in tilt dato che i piloti non sono riconoscibili per

via del fango. E anche il Direttore di corsa inizia ad avere dei dubbi, perché non è sicuro di aver effettivamente sventolato la bandiera a scacchi al vincitore. La situazione si fa sempre più confusa e Nani viene prima retrocesso al terzo posto, poi messo fra i ritirati ed infine escluso dalla classifica. Che in ogni caso viene invalidata dalla Federazione dopo i numerosi reclami, fra cui quello della stessa Gilera.

Nel bilancio positivo della stagione ci sono però la vittoria di Nani (questa volta senza dubbi) nella prima manche della prova di Polcanto (FI) e un altro podio. Piazzamenti che gli garantiscono la sesta posizione finale nella classifica del Campionato italiano di quell'anno a cui si deve aggiungere il quarto posto di Perfini nel Supermotocross.

Il 1980 è invece la stagione migliore per la Gilera 250 aria, nonostante il Reparto corse di Arcore sia quasi completamente assorbito dal lavoro di sviluppo della nuova 125 raffreddata ad acqua, che proprio quell'anno fa il suo de-

butto nel Mondiale con Gaston Rahier. I confermati Nani e Perfini iniziano l'Italiano della quarto di litro con il passo giusto: nella prova inaugurale di Fara Vicentino, il 9 marzo, Nani è quarto nella prima manche (dietro a Rinaldi, Alborghetti e Dolce) con Perfini sesto.

Nella seconda invece, Nani sale sul podio con un bel secondo posto alle spalle di Magarotto mentre il suo compagno di squadra è ancora sesto.

La vittoria sembra vicina - più che negli anni precedenti - e infatti non si deve attendere molto, ma solo la terza prova di Campionato a Cingoli (MC), dove Perfini è terzo nella prima manche e finalmente primo nella seconda (Nani invece è due volte quinto).

Non solo, Perfini con il successo di Cingoli passa al secondo posto in campionato dietro ad Alborghetti, ma poi a causa del doppio ritiro a Laveno Mombello (VA) perde terreno in classifica, mentre il suo compagno di squadra Nani continua ad andare a punti e a raccogliere

Alborghetti: "Motore potente, ma dall'erogazione difficile"

Ivan Alborghetti, bergamasco, classe 1951, arriva in Gilera nel 1981. Prima di intraprendere lo sviluppo dei nuovi modelli raffreddati a liquido ha modo di gareggiare e soprattutto testare la 250 ad aria che nel 1980 aveva avuto come avversaria (pilotata da Nani) nel Campionato Italiano.

"Quando sono arrivato in Gilera ero quasi alla fine della mia carriera di pilota, ma conservo un bellissimo ricordo di quegli anni perché ho avuto la possibilità di lavorare con un grande tecnico come Jan Witteveen. Gareggiavo ancora nel Campionato Italiano, ma fondamentalmente mi occupavo del collaudo delle moto, un'attività che ho sempre svolto con grande passione. Il motore della Gilera 250 ad aria era stato realizzato utilizzando il vecchio basamento della 125 ELMECA a disco rotante, abbinato a un nuovo albero motore, un diverso gruppo cambio e un apposito gruppo termico, con il cilindro fuso in terra a corsa corta. Diversi e più grossi erano poi anche i volani che venivano utilizzati rispetto alla 125. Il motore della quarto di litro vantava sì una grande potenza, ma anche notevoli difficoltà di utilizzo per via della sua erogazione piuttosto brusca. Si lavorò quindi per cercare di distribuire meglio i cavalli ed in tal senso ebbe un buon riscontro una soluzione che mio papà fece inizialmente sulla mia moto: ricavò sul disco una valvola a forma di becco d'oca che garantiva una erogazione più dolce. Witteveen apprezzò molto questa idea, tanto da utilizzarla anche in seguito su altri motori di sua progettazione. In quegli anni si sperimentava un po' tutto in maniera artigianale e con mio padre ci divertivamo molto nel cercare di migliorare le moto che guidavo. Un'importante modifica venne poi apportata anche alla ciclistica di quella Gilera. Il forcellone inizialmente non garantiva sufficiente rigidità e questo creava notevoli problemi di guida, non reggeva insomma adeguatamente quando il motore scaricava a terra tutta la sua potenza. Così facemmo costruire un nuovo modello in acciaio sciolto e saldato al TIG, che si mostrò decisamente più efficace, migliorando nettamente la guidabilità del mezzo."

• Ivan Alborghetti in azione con la Gilera 250 raffreddata ad aria, in occasione del GP d'Italia 1982 a Maggiora. Il pilota-collaudo bergamasco, approdato alla Casa di Arcore nel 1981 dopo aver vinto il suo ultimo titolo italiano con l'Aprilia 250 (l'anno prima proprio davanti alla Gilera di Nani), chiuse la prova iridata in undicesima posizione. Per l'occasione la sua moto è equipaggiata con il freno a disco anteriore, sperimentato proprio quell'anno.



ottimi piazzamenti sul podio (dopo il secondo posto di Fara Vicentina ci sono anche il terzo di Gallarate e altri due secondi a Laveno) arrivando alla prova conclusiva di Campionato, a Ponte a Egola, addirittura al comando della classifica. Purtroppo per lui e la Gilera ci si mette però di mezzo una brutta influenza che lo mette fuori combattimento. Sul tracciato pisano, mentre Alborghetti conquista un terzo e un secondo posto che gli valgono il titolo italiano 1980, Nani è costretto al ritiro nella prima manche e a un anonimo ottavo posto nella seconda.

Gli ultimi fuochi

Quando la stagione 1981 prende il via, il destino della Gilera 250 ad aria è già segnato. Con l'arrivo in squadra di Michele Rinaldi - che nel Mondiale va ad affiancare il belga Rahier - il nuovo monocilindrico raffreddato ad acqua di 125 cc prende definitivamente quota assorbendo quasi totalmente le risorse del Reparto corse. Non solo, Witteveen porta avanti contemporaneamente anche il progetto di una nuova moto, sempre di 125 cc, ma spinta da un inedito bicilindrico con ammissione a disco rotante. Ovviamente, con tutta questa carne al fuoco, si disperdono le risorse tecniche ed umane del Reparto corse e a farne le spese è la 250 ad aria, che non è più aggiornata proprio nella stagione in cui viene affidata a un pilota grintoso ed affamato di risultati come Michele Rinaldi, affiancato nelle gare italiane da Michele Magarotto. Con questa moto il parmense vince nell'ordine: l'Enduro di Messina (che a dispetto del nome è invece una bellissima gara di Cross sulla spiaggia di Tono), la prima prova di Campionato Italiano a Maggiora, una manche della seconda prova di Grottazzolina, diverse manche del Supermotocross (come quella di Bra). Ma alla fine del Campionato italiano 250 di quell'anno il titolo



lo vince Corrado Maddii con l'Aprilia. Rinaldi potrebbe addirittura aggiudicarsi la seconda edizione del Superbowl di Genova nel mese di dicembre, ma dopo un promettente avvio in finale, cade mentre è al comando ed è costretto a chiudere al terzo posto.

Anche il suo compagno di squadra Magarotto coglie qualche brillante piazzamento nel corso della stagione, come una vittoria di manche e un terzo posto nel Campionato Italiano o il successo nella settima prova del Supermotocross della Malpensa. Ma più che altro utilizza la 250 come moto "laboratorio" per testare componenti vari, come nella gara di Campionato nazionale a Montevarchi, dove monta solo in prova una Forcella Italia.

Poi, a parte qualche gara nel 1982 con Alborghetti, la vittoria di Maddii citata da Witteveen, e la partecipazione al Campionato Spagnolo di Fernando Munoz con la moto usata da Magarotto l'anno prima, la Gilera 250 raffreddata ad aria viene definitivamente pensionata.

• L'ultima vittoria della 250 ad aria, a Licola (NA) il 31 gennaio 1982, coincide con l'esordio in Gilera di Corrado Maddii - sopra in azione - e con l'unica gara disputata dal pilota aretino in sella a questo modello. La moto utilizzata a Licola è la stessa che compare in queste pagine per il nostro servizio fotografico (fanno fede la punzonatura di telaio e scarico con il numero 2 con cui Maddii corse a Licola). Oggi appartiene a Paolo Libanore di Monza, a sinistra nella foto, appassionato di Gilera da Cross anni Ottanta, a cui vanno i ringraziamenti della redazione. Paolo, sempre alla ricerca di informazioni sull'argomento, può essere contattato al: cell. 338/4131317, e-mail: gileracross@yahoo.it www.motovintage.org e www.motocrossvintage.eu

