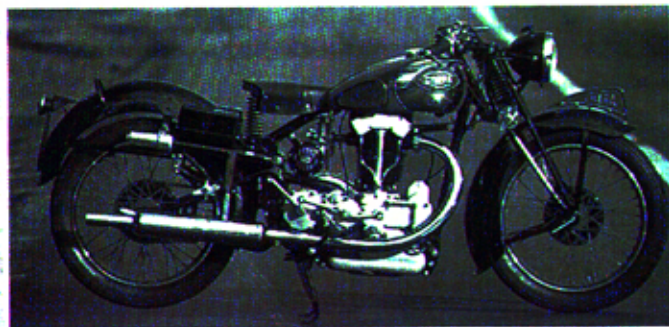


Valvole in testa



Sopra, una pubblicità per celebrare il successo della Gilera nella Sei Giorni Internazionale del 1934, ottenuto con delle Bitubo a valvole in testa. A destra, Luigi Gilera con una delle prime moto a valvole in testa da competizione. L'esemplare nella foto è del 1924 ed ha una distribuzione ad aste e bilancieri.



Anche se la maggior parte delle partecipazioni alle competizioni sono avvenute negli anni venti con motori a valvole laterali, alla Gilera si sono realizzati anche dei prototipi di motori a valvole in testa con valvole comandate da aste e bilancieri fin dal 1924, e, successivamente, anche dei prototipi con asse a camme in testa.

Le prime moto con motori a quattro tempi costruite in un certo numero d'esemplari, anche se ridotto, sono la "Tre valvole" del 1933 e la "Bitubo" del 1934, prodotte prevalentemente per essere usate in competizioni regolistiche o di gran fondo. Con le Bitubo la squadra Gilera ha ottenuto anche un grande successo alla Sei Giorni Internazionale del 1934.

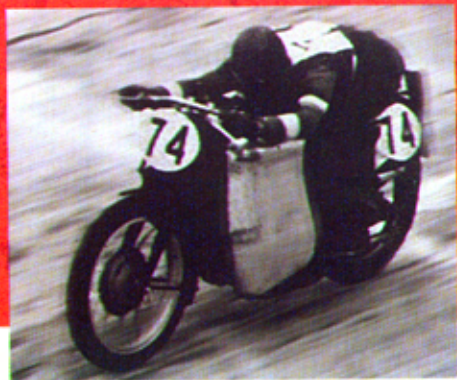
Una vera produzione di serie di modelli a valvole in testa inizia nel 1935 con il modello 500 VT affiancato successivamente dal più sportivo modello VTGS e dai modelli con sospensione elastica posteriore VTE e VTGSE. Quest'ultimo, più noto come "Otto bulloni" otterrà molte vittorie nelle corse per moto della categoria "Sport" e aprirà la strada alla successiva Saturno.



A sinistra un esemplare della 500 VTGSE, più nota come "Otto bulloni", che ha avuto una buona diffusione ed ha raccolto molti successi nelle competizioni riservate alla categoria "Sport", contribuendo alla formazione di molti campioni che ritroveremo in gara nel dopoguerra. L'esemplare nella foto è del 1937

L'affare Rondine

L'arrivo ad Arcore della quattro cilindri sovralimentata "ex Rondine" ha dato alla Gilera la possibilità di competere nei Gran Premi più prestigiosi. Nella foto a destra vediamo Giordano Aldrighetti vittorioso a Monza nel G.P. delle Nazioni del 1937.



La foto di sinistra è stata scattata al Gran Premio di Svezia del 1939, che ha visto la vittoria di Dorino Serafini contribuendo a portarlo alla conquista del titolo di Campione d'Europa. Nella foto, da sinistra: Luigi Gilera, Silvio Vailati (secondo classificato), Piero Taruffi, Dorino Serafini e il meccanico Ciceroni, detto "Romanino". Sotto: il disegno della quattro cilindri sovralimentata nella versione del 1939.

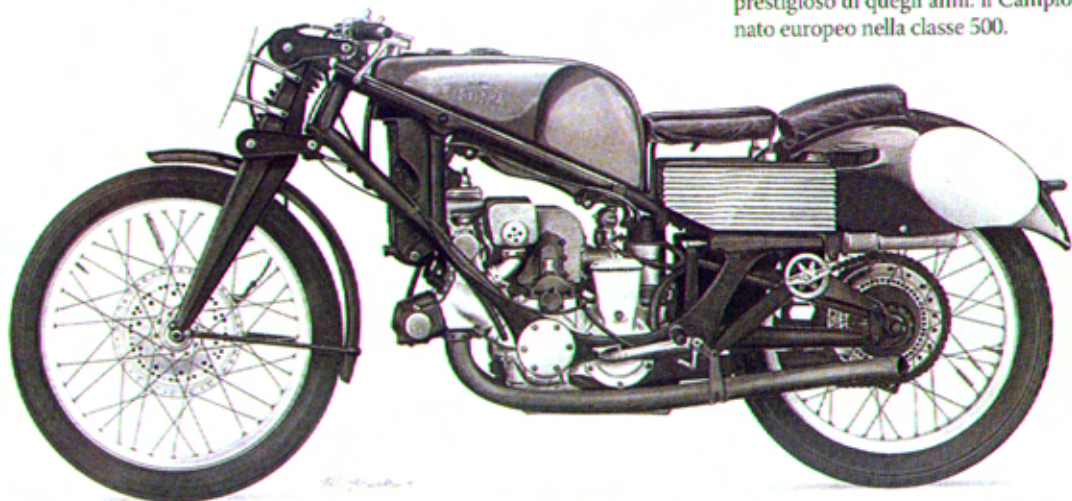
La Compagnia Nazionale Aeronautica di Roma ha realizzato per il 1935, su progetto dell'ingegnere romano Carlo Gianini e la collaborazione di Piero Taruffi, una quattro cilindri da competizione con motore sovralimentato che ottiene alcune importanti vittorie e batte dei record mondiali di velocità.

Nel 1936, dopo il fallimento della società aeronautica, si cerca un compratore per le moto.

Giuseppe Gilera, interpellato da Piero Taruffi intuisce immediatamente l'importanza di poter disporre di una carta vincente nel prestigioso ambito dei Gran Premi e conclude l'affare.

Messa a punto per migliorare l'affidabilità nel corso del 1936 e dotata di un nuovo telaio, la moto ora denominata "Gilera quattro cilindri compressore" ha raggiunto, nella versione per gare in circuito una potenza superiore ai 60 CV e partecipa all'attività agonistica nel 1937 vincendo con Aldrighetti il G.P. delle Nazioni a Monza.

Nel 1938 abbiamo la vittoria assoluta di Giordano Aldrighetti, e quella di Luigi Gilera nella classe sidecar, nella Milano-Taranto mentre Serafini vince il Circuito del Lario. Nel 1939 Serafini conquista l'alloro allora più prestigioso di quegli anni: il Campionato europeo nella classe 500.



I record mondiali



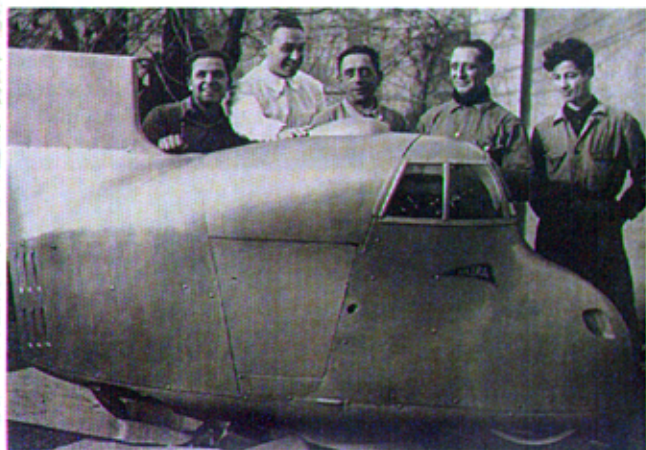
Sopra, la pubblicità per il record mondiale sul km lanciato ottenuto da Piero Taruffi il 28 ottobre 1937 sull'autostrada Bergamo-Brescia alla media di 274,181 km/h.

Negli accordi fra Piero Taruffi e Giuseppe Gilera, oltre all'incarico di direttore sportivo affidato al pilota romano, è prevista anche l'attuazione del tentativo di conquistare il record assoluto di velocità per motocicli, allora in possesso di Henne e della BMW.

Viene allestito allo scopo un esemplare speciale completamente carenato, con sperimentazione di modelli nella galleria del vento della Caproni a Ponte S. Pietro (Bergamo) e viene approntato un apposito motore con una potenza attorno agli 80 CV.

La carenatura completa non può però essere impiegata durante i tentativi di recorda causa di difficoltà derivanti da disturbi aerodinamici prodotti dalla presenza di sottopassaggi sul tratto autostradale prescelto e dal vento laterale, e si ricorre ad una carenatura parzialmente ridotta, senza la protezione superiore.

In una serie di tentativi svolti su un tratto dell'autostrada Bergamo-Brescia durante il 1937, vengono conquistati da Piero Taruffi molti record prestigiosi su corte e medie distanze compresi quello dell'ora e, alla fine dei tentativi, quello sul chilometro lanciato alla media di oltre 274 km/h.



Nella foto a sinistra la Gilera da record nella sua forma iniziale, completamente carenata. Con un sorridente Piero Taruffi, in tuta bianca, il fido meccanico "Romanino"; Luigi Gilera e due altri collaboratori. Nella foto di destra Taruffi durante il tentativo finale per la conquista del record mondiale sul chilometro lanciato.



Il dopoguerra e le piccole cilindrata



ad occhi chiusi

A sinistra, il celebre manifesto di Boccasile che ha accompagnato tutta la pubblicità della nuova 125 del dopoguerra.

Sotto, a sinistra, la prima versione della 125 venduta nel 1949 dopo l'accantonamento di un primo prototipo a valvole laterali. Con vari aggiornamenti la 125 ed i modelli di maggiore cilindrata da lei derivati sono rimasti in produzione fino alla soglia degli anni Sessanta quando sono stati sostituiti dalle Giubileo. Anche da queste ultime sono stati derivati interessanti modelli da enduro come la 125 Regularità Casa del 1965-66 che vediamo nella foto in basso a destra.

Dopo i micromotori e gli scooter che hanno caratterizzato la motorizzazione popolare dei primi anni dell'immediato dopoguerra, in Italia si passa a motoleggere più complete con cilindrata di 125 cm³. Nel quadro di un panorama ricco di unità con motori a due tempi, la Gilera si distingue con la sua 125 a quattro tempi del 1949. Le buone prestazioni e il fatto di non dover ricorrere ad un'alimentazione a miscela ne favoriscono una rapida diffusione. Negli anni successivi la cilindrata del modello verrà elevata a 150 e poi a 175 cm³ e nel 1952 i telai adotteranno una telescopica anteriore, costruita dalla stessa Gilera, ed una sospensione posteriore a forcellone oscillante con gruppi molla-ammortizzatore idraulico.

Con due gruppi termici della 150 viene realizzata nel 1953 anche una 300 bicilindrica.

Con la serie Giubileo del 1959 viene portata la frizione fra motore e cambio, anziché sul pignone d'uscita come era in precedenza. Nelle ultime versioni della quattro tempi di serie, a cavallo degli anni settanta, la cilindrata sale fino a 202 cm³.

Vengono anche derivate da queste motoleggere delle unità da 125 a 175 cm³ per partecipare a gare di regolarità, ottenendo successi importanti negli anni cinquanta e sessanta con i piloti Masserini, Dall'Ara, Saini, Basso, Carisconi, Fenocchio, Moscheni, Vergani, Mattioli ed altri ancora.

