

# La Saturno ritorna



La Saturno Sanremo, così chiamata dopo la vittoria di Bandiera al circuito di Ospedaletti nel 1947, è caratterizzata da una forcella a parallelogramma con struttura scatolata in lamiera e dal freno anteriore centrale.



Nel 1952, sia la Saturno Sport, foto a lato, sia la Competizione, foto in basso, adottano una telescopica ed un forcellone oscillante con doppi gruppi molla-ammortizzatore idraulico. Quelli del modello Competizione sono uguali a quelli delle quattro cilindri. Per la sua leggerezza questo modello verrà chiamato Saturno Piuma.



**Nata nel 1940**, la Saturno aveva interrotto la sua produzione durante gli anni di guerra.

Nel dopoguerra, sostenuta dal successo delle versioni sportive, la Saturno consolida, assieme al modello Nettuno con cilindrata di 250 cm<sup>3</sup>, la sua affermazione sul mercato motociclistico italiano.

Le modifiche principali introdotte su questi modelli sono quelle fatte nel 1952 con l'adozione della forcella telescopica, di freni anteriori centrali e di sospensioni posteriori a forcellone oscillante con doppi gruppi molla-ammortizzatore idraulico.

In campo sportivo la Saturno si afferma nelle maggiori competizioni nazionali con il modello Sanremo del 1947 e successivamente con il modello "Piuma" del 1952, rivelandosi particolarmente valida sui circuiti tortuosi per la sua grande maneggevolezza e riuscendo in alcuni casi a dare del filo da torcere anche alle più potenti pluricilindriche. Raccoglie un buon successo anche la versione Cross portata in gara per la prima volta ad Arcore nel 1952.

La produzione del modello di serie, nelle sue varie versioni, cessa nel 1959 mentre alcuni esemplari da competizione continuano ad essere impiegati anche negli anni sessanta.

# La nuova 4 cilindri



Dopo il titolo europeo vinto con Serafini nel 1939, la Gilera si aggiudica nel 1950 il primo Campionato del Mondo con Umberto Masetti. Nella foto sopra, il diploma ufficiale concesso dalla Federazione Motociclistica internazionale.



Nella foto sopra, Umberto Masetti davanti alla Norton di Geoffrey Duke durante il Gran Premio d'Olanda del 1952, una delle vittorie che consentiranno al campione di Parma la conquista del suo secondo titolo mondiale. A lato, Alfredo Milani lanciato alla conquista di una memorabile vittoria a Monza nel G.P. delle Nazioni del 1951.

**L'abolizione** della sovralimentazione da parte della FIM, avvenuta nel 1946, toglie la possibilità di poter impiegare la quattro cilindri 500 sovralimentata d'anteguerra.

Il progetto di una nuova quattro cilindri aspirata raffreddata ad aria viene affidato all'ingegnere romano Piero Remor. La nuova moto viene pronta nel 1948 e la sua prima vittoria è quella con Massimo Masserini al G.P. delle Nazioni del 1948 a Faenza.

Nel 1949 Pagani è secondo nella classifica finale del Mondiale 500 con un solo punto di distacco dalla A.J.S.500 di Leslie Graham. Nel 1950, dopo l'uscita di Piero Remor, il motore viene profondamente rivisto e scomposto per facilitarne la realizzazione e il telaio torna a sospensioni tradizionali. Masetti vince il primo titolo mondiale per la Gilera.

Nel 1951 il motore adotta l'alimentazione con quattro carburatori indipendenti mentre sul telaio vengono introdotti la forcella telescopica, gli ammortizzatori idraulici posteriori e nuovi freni. Con una brillante vittoria nel G.P. delle Nazioni, e con altri piazzamenti, Alfredo Milani è secondo nella classifica finale del Mondiale per la classe 500.

Nel 1952 Masetti con due vittorie e due secondi posti si aggiudica il suo secondo titolo Mondiale.

# I 3 mondiali di Duke



Sopra, Geoffrey Duke, l'autore dell'articolo, Luigi e Giuseppe Giler sorridenti dopo la grande vittoria di Duke nel G.P. delle Nazioni del 1953.



**Per la stagione** 1953 è previsto l'arrivo di Duke ad Arcore. Difficoltà nelle trattative portano a far precedere il suo arrivo da quello di altri due piloti inglesi: Armstrong e Dale, che, con Umberto Masetti, Alfredo Milani e Giuseppe Colnago, portano complessivamente a sei i piloti della squadra di Arcore.

Il mondiale 1953 inizia con una caduta di Duke al TT, quando conduceva in testa la gara del Senior. Ripresosi prontamente dal primo insuccesso, il campione inglese inanella una serie di vittorie che lo portano al titolo Mondiale piloti e la Gilera a quello per i costruttori.

Nel 1954 abbiamo la prima vittoria della Gilera al TT con una doppietta Duke-Armstrong e nelle gare successive del Mondiale continua il dominio di Duke, senza avversari in grado di contendergli il titolo.

È un film che si ripete anche per il 1955 a conferma delle grandi doti del campione inglese che ha contribuito con i suoi suggerimenti anche ad una rapida messa a punto delle innovazioni introdotte ogni anno sulla quattro cilindri.



Giuseppe Giler e Pierino Bernasconi fra Duke e Armstrong, primo e secondo nel Senior TT del 1955.

A sinistra, una pubblicità Gilera relativa alla serie di successi di Geoffrey Duke nel Mondiale del 1954.

# Liberati e McIntyre



*Nel corso del 1956 la Gilera, oltre alle 500, ha messo in campo anche delle 125 e delle 350. Con le prime si è distinto Romolo Ferri che vediamo in azione a Monza nella foto accanto. Sotto, Libero Liberati, indiscusso protagonista del Mondiale 500 nel 1957. Nella foto lo vediamo in azione, verso la vittoria, a Monza nel G.P. delle Nazioni.*



**Una squalifica** data dalla FIM ai componenti della squadra Gilera per un aiuto dato ai piloti privati in occasione di uno sciopero avvenuto prima del G.P. d'Olanda del 1955, porta all'allontanamento dalle gare di Duke, Armstrong e Milani nella prima parte del mondiale. La stagione 1956 è così compromessa per la squadra di Arcore che non si presenta al TT.

Al rientro una serie di inconvenienti frena il campione inglese. A Monza vengono schierate per la prima volta anche le quattro cilindri 350 che vincono il G.P. delle Nazioni con Liberati. Nelle 500 Duke ritorna alla vittoria battendo in volata il campione ternano.

Nel corso dell'anno la Gilera ha schierato anche una nuova bicilindrica nella classe 125 con Romolo Ferri dimostrando un'ottima potenzialità, non sempre compensata da meriti successi.

Nel 1957 Armstrong abbandona l'attività agonistica e viene sostituito da Bob McIntyre al quale si aggiunge l'australiano Bob Brown. Una brutta caduta a Imola nel corso della Coppa d'oro Shell, terrà Duke ancora una volta lontano da molte gare del mondiale.

Il TT vede una doppia vittoria di McIntyre che nelle 500 supera il fatidico limite delle 100 miglia orarie. Una progressiva ascesa di Liberati porta il pilota ternano alla conquista del Mondiale 500 e la Gilera a quelle dei due mondiali di marca 500 e 350. Poi, a settembre, la Gilera con Moto Guzzi e Mondial si ritira dalle competizioni di velocità.

*Un altro grande pilota nella squadra Gilera per il 1957 è stato lo scozzese Bob McIntyre che vediamo lanciato nella sua strepitosa vittoria nel Senior TT dove ha portato per la prima volta la media sul giro più veloce oltre il fatidico limite delle 100 miglia orarie. Con Alfredo Milani e Romolo Ferri, McIntyre sarà anche il protagonista di una serie di record mondiali conquistati dalla Gilera a Monza alla fine del 1957.*