

La Gilera nel Gruppo Piaggio



Sopra, una 125 Cross del tipo impiegato dalla squadra ufficiale Gilera nel 1982, dotata di un motore a due tempi con ammissione a disco rotante da 55 CV a 1000 giri/min.

Qui a lato, uno dei più noti campioni del motocross italiano: Michele Rinaldi in una gara con la Gilera nel 1982.



Il **progressivo** disinteresse al futuro causato dalla morte del figlio Ferruccio avvenuta nel 1956, e un susseguirsi di difficoltà di carattere economico, portano Giuseppe Gilera alla cessione della società al gruppo Piaggio alla fine del 1969.

Il primitivo obiettivo verso una nuova moto di grossa cilindrata, per la quale vengono realizzati un paio di prototipi, viene abbandonato rapidamente per spostarsi su modelli di 50 e 125 cm³ con motori a due tempi, con una progressiva trasformazione degli impianti e con un notevole aumento delle unità prodotte, anche se per circa l'80 % si tratta di ciclomotori.

In campo sportivo, l'attività regolatrice, che per la Gilera è diventata il solo campo d'azione dopo l'abbandono delle corse di velocità, prosegue con successo in quattro classi, dalla 50 alla 125 con motori a due tempi. I nuovi piloti sono Gritti, Signorelli, Miele, Oldrati, Brissoni, Paganessi ed il collaudatore Gavazzi.

Dopo un'esperienza indiretta fatta nel cross dalla piemontese Elmeca con motori forniti dalla Gilera, viene deciso di partecipare a queste corse in forma diretta dal 1978 e viene assunto l'ingegnere Jan Witteveen che mette in cantiere un nuovo motore 125 raffreddato ad acqua e con queste moto corrono, con successo, piloti come Rinaldi, Maddii, Nani e Perfini. Prima della chiusura del reparto viene realizzata anche una 125 cross bicilindrica, ora nel Museo Piaggio.

In alto, un esemplare della 125 Regolarità Casa del 1974 con motore a due tempi dotato di ammissione a disco rotante e cambio a sei marce impiegato con successo in molte competizioni nazionali ed internazionali.

Piccole sportive Saturno Sport e Rally

Le Gilera hanno avuto una posizione dominante fra le 125 sportive ad alte prestazioni in voga negli Anni Ottanta. Nella foto a lato, la 125 KZ del 1986 con un motore da 26 CV.

Sotto, la nuova Saturno Sport nata con una cilindrata di 350 cm³ per un importatore giapponese e successivamente aumentata a 500 cm³.



All'inizio degli anni Ottanta sul mercato motociclistico italiano si afferma una nuova tendenza, quella delle piccole sportive con motori a due tempi di 125 cm³ dotati di prestazioni particolarmente elevate. Anche la Gilera decide di entrare in questo mercato e lo fa nel 1983 con la RV dotata di un motore da 21 CV a 8250 giri, accompagnata anche dalla versione enduro chiamata RX. Seguono negli anni seguenti versioni sempre più performanti come la KZ del 1986 con motore da 26 CV ed altre successive che raggiungono i 30 CV. Tutto questo, unito alla sempre maggiore ricchezza dei componenti, porta i prezzi di queste moto a livelli che comportano inevitabilmente una contrazione delle vendite.

Importante da segnalare è anche il ritorno delle Gilera alle grosse cilindrate con una 350 sportiva che riprende la denominazione Saturno, costruita inizialmente in base alla richiesta di un importatore giapponese. Successive elaborazioni portano il motore prima a cilindrata di 500 e 550 cm³ e successivamente a 600 cm³. Il primo di questi due motori, opportunamente preparato, verrà montato anche sul modello "Piuma" per corse nelle Supermono, mentre il secondo lo troviamo su moto che partecipano con successo ai grandi Rally africani come quello dei Faraoni e la Parigi-Dakar.

Viene anche tentato, senza un grande esito, un ritorno ai Gran Premi con una 250 bicilindrica.

Con la fine del secolo, lo stabilimento di Arcore chiude e cessa la produzione dei modelli progettati e costruiti nello stabilimento Gilera.

Il motore a quattro tempi, ulteriormente incrementato nella sua cilindrata, è stato utilizzato anche per moto destinate a competere nei grandi Rally africani, come quello dei Faraoni e la Parigi-Dakar. Nella foto accanto quella usata da Luigi Medardo.

Il marchio continua



Una delle moto più interessanti messe in vendita dal gruppo Piaggio con il marchio Gilera è senza dubbio lo scooter GP 800 con motore bicilindrico da 75 CV e con una velocità massima di 188 km/h.



Con la chiusura dello stabilimento di Arcore viene creata una sezione staccata a Velate, dipendente direttamente da Pontedera, dove vengono studiati alcuni prototipi sotto la supervisione della direzione tecnica Piaggio, ma nessuno di questi sarà prodotto in serie. Fra questi studi abbiamo anche un bicilindrico a V per una moto che viene presentato al Salone del Ciclo e Motociclo di Milano, ma non entrerà mai in produzione.

Nelle produzioni di Pontedera, il nome Gilera viene utilizzato inizialmente come marchio per le versioni sportive di piccoli scooter con motore di 50 cm³ che differiscono dagli equivalenti nella gamma Piaggio per una linea meno convenzionale e più sportiveggiante, come ad esempio il modello Typhoon. Non mancano però anche modelli creati esclusivamente per il marchio Gilera e uno dei più significativi è senza dubbio lo scooter con motore bicilindrico di 800 cm³ presentato al Salone di Milano del 2006.

Il marchio Gilera torna anche sulle piste, seppure su moto costruite da altre unità del gruppo Piaggio, vincendo due Mondiali, uno nel 2001 nelle 125 con Manuel Poggiali ed uno nelle 250 lo scorso anno con Marco Simoncelli.



Il primo mondiale vinto da una moto con il marchio Gilera dopo l'ingresso della casa di Arcore nel gruppo Piaggio è stato quello del 2001 nella classe 125 con il sanmarinese Manuel Poggiali (foto in alto).

Il secondo è stato quello vinto da Marco Simoncelli nelle 250 lo scorso anno. Nella foto a lato lo vediamo a Sepang durante il GP di Malesia.