GILERA

La riedizione della più famosa monocilindrica di Arcore non ha purtroppo riscosso il successo che avrebbe meritato. Oggi, invece, è un ricercato pezzo da collezione...

SATURNO
PIUMA BIALBERO

La moto storica deve avere un cilindro solo.
È vero che le quattro cilindri comparvero all'albore del motorismo a due ruote e che affascinantissime motociclette a due, tre, cinque, sei e otto cilindri sono fra le moto più belle, blasonate nello sport e regine delle strade; però non negate che quando un appassionato, camminando, sente un tum-tum, subito volta gli occhi per ricercare da dove venga il rumore amico. Questo vale sia per le moto di prima che per quelle di adesso. Ecco perchè vi presentiamo questa monocilindrica del passato prossimo: la Gilera Sa-

turno bialbero. Questa moto, chiaramente, non ha niente a che vedere con quella da corsa di trentacinque anni prima, che noi abbiamo descritto proprio sul primo numero del nostro giornale.
Quella di cui vi parliamo oggi nacque nel 1988: troppo giovane, obbietterete, per essere considerata storica. Ma non è vero perché queste moto furono costruite in serie limitata, addirittura a numero chiuso per il mercato europeo, sono classiche all'aspetto, rare ormai a trovarsi, belle a vedersi ed hanno raggiunto un prezzo abbastanza elevato sul mercato del "motoquariato".

Sopra e in alto nella pagina successiva, la Saturno bialbero stradale e la Piuma da competizione hanno ben poche cose in comune. Soltanto il motore e le ruote si somigliano fra di loro.

Ormai queste moto non si trovano più nell'usato dei concessionari, ma nelle Mostre - Scambio, tipo quella di Imola, per cui è ben giusto parlarne sul nostro giornale. La Saturno bialbero nacque per una commessa che veniva dal Giappone. Una grossa compagnia giapponese, la Itoh & Co. Ltd., che

In basso e sotto nella pagina precedente, anche la stradale è carenata ma solamente con un cupolino sulla testa di forcella e dietro la sella ha un riquadro per il numero di gara. Infatti, prima che fosse prodotto il modello Piuma da competizione, venne anche usato in gara il modello stradale.

trattava l'import - export per prodotti di vario genere, commissionò alla Gilera una partita di 1000 motociclette monocilindriche da strada, derivate dai modelli enduro che la Casa di Arcore aveva all'epoca in produzione, le "Dakota", che erano costruite in due diverse cilindrate, da 350 e 500 cm³. La passione per le monocilindriche in Giappone è forte più che da noi, tant'è che la Yamaha ha ripreso la costruzione della XT. La Gilera, rossa come il fuoco, italiana, con un'antica tradizione alle spalle era, per la ditta giapponese, la migliore risposta alla concorrenza nazionale.

La moto fu chiamata Saturno, giusto come la leggendaria monocilindrica di quaranta e più anni prima. Ne venne fuori una motocicletta molto bella esteticamente, potente - aveva quaranta cavalli alla ruota - veloce, perché andava a più di centottanta all'ora e molto ben guidabile. Aveva l'avvia-

Sopra, faro e frecce per la stradale, solo il numero nella carenatura per quella da corsa.

Al centro, diverso il serbatoio ma uguale il tappo per la benzina nei due modelli.

Sotto, la strumentazione del modello stradale oltre al contagiri e al termometro dell'acqua, ha logicamente anche il contachilometri che manca invece sull'esemplare da corsa.

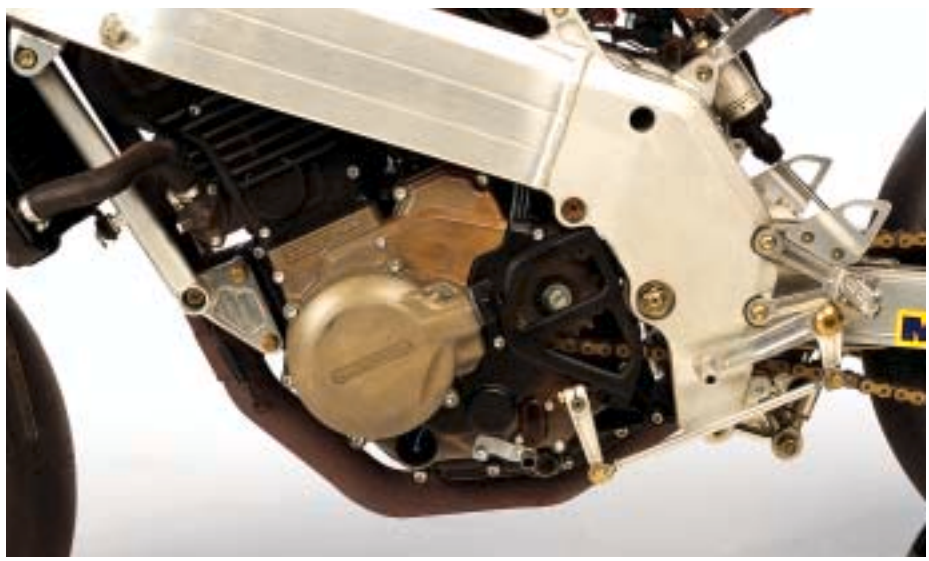
mento elettrico, il che la consigliava anche ai non espertissimi ed ai non giovanissimi. In pratica venne montato, in un bel telaio a traliccio, il motore da enduro, con una sola differenza: mentre la RC da fuoristrada aveva due condotti di aspirazione la Saturno ne ricevet-

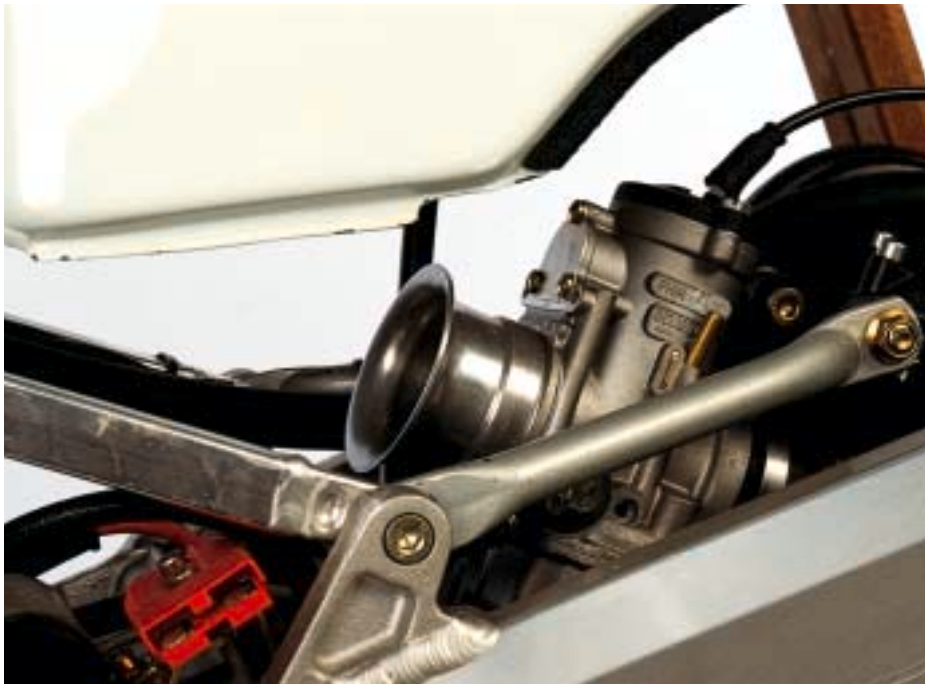
Sopra, il telaio della Piuma, molto piccolo e raccolto, è simile a quello della 125 SP 02.

Al centro, uguali anche i coperchi del motore. Sulla macchina da corsa è stato applicato un tappo al posto dell'asse del pedale della messa in moto.

Sotto, come vedete, i due motori sono uguali.

te uno soltanto. Su richiesta della Gilera la ditta Itoh concesse la vendita di cento pezzi numerati per il mercato italiano. In seguito il contingente venne ampliato ed infine abolito, così che ne fu programmata una serie di circa 1000 pezzi, cifra che però non fu raggiunta.
Nel 1990 fu presentata la versione da competizione della Saturno bialbero che venne denominata, come la sua antenata, "Piuma". La Piuma era destinata alle gare per le monocilindriche, di cui proprio in quei giorni si stava costituendo il campionato italiano ed internazionale.





Sopra, il grosso carburatore della moto da corsa.

Al centro, la Saturno stradale è frenata da un solo disco di grosso diametro. La Piuma, invece, ne ha due di diametro inferiore, differenti tra i due modelli anche le forcelle. Diverse tra i due modelli anche le forcelle.

La Piuma, voluta dall'ingegner Martini, venne bene perché era leggera, potente e guidabilissima. Era molto piccola, al punto che somigliava moltissimo alla 125 SP 02, dalla quale aveva ereditato molte parti della ciclistica, che era simile perché la Piuma adottava lo stesso tipo di telaio, il "Deltabox" usato sulla sorella più piccola. Il motore invece era quasi lo stesso del 600 da enduro: vennero cambiate soltanto le camme, la centralina dell'accensione e gli ingranaggi del cambio. La Piuma aveva anche l'avviamento elettrico, che però non poteva essere usato autonomamente: doveva essere usata una batteria esterna, che si inseriva con un cavo inserito in un'apposita spina, che veniva poi disinnestato comodamente a motore avviato.

Credo che sia stato un accorgimento molto apprezzato dai piloti (e soprattutto dai loro assistenti). Del modello da corsa ne venne prevista una serie da vendere ai corridori privati al prezzo di 18.000.000 di lire. Una cifra davvero bassa per una buona motocicletta da competizione: ne furono costruite 50 unità.

Le prime prove della Piuma vennero affidate a Davide Tardozzi e si ottennero presto tempi di assoluto rilievo, così come si conseguirono buoni successi al momento di scendere in gara. Nella corsa di esordio, a Monza, la Piuma vinse, guidata da Alan Cathcart, mentre la seconda corsa, che si svolse a Misano vide il successo di Davide Tardozzi.

In seguito portarono al successo la Gilera anche Locatelli, Bulega e Fugardi.

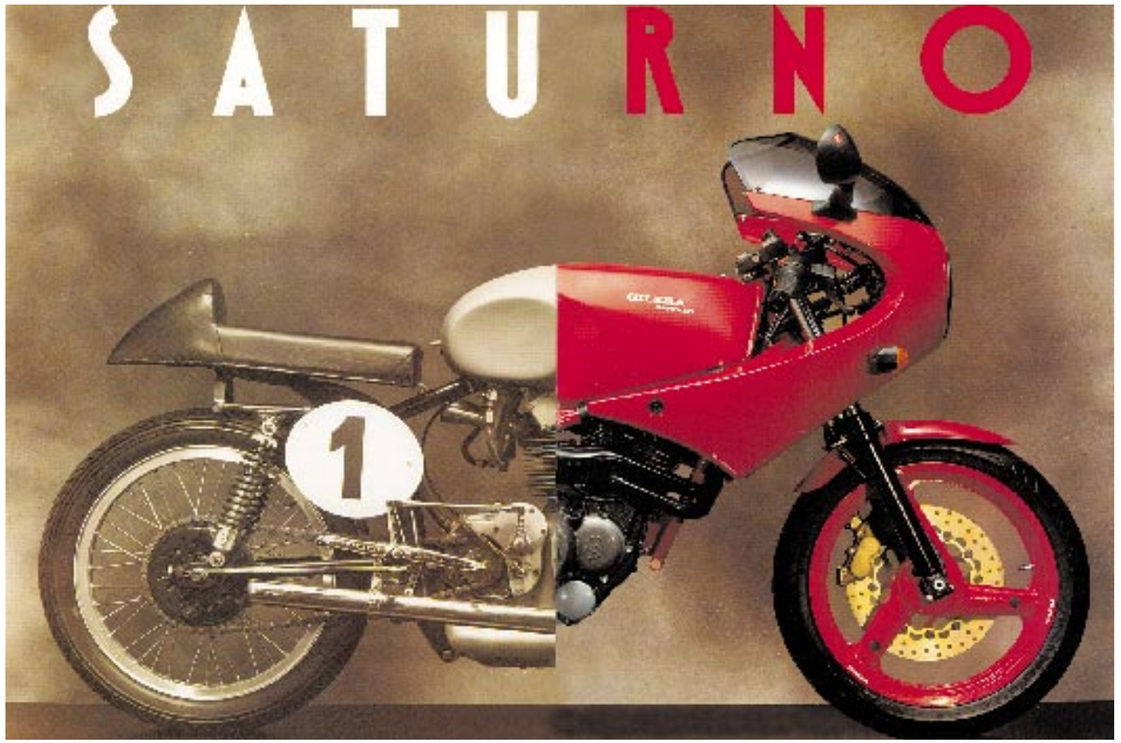
La Piuma però aveva un difetto, era fragile: i carter, gli stessi del Saturno bialbero da strada, non reggevano il grosso incremento di potenza e pertanto si spaccavano di sovente, anche perché il motore vibrava molto, per cui i carter andavano cambiati preventivamente ogni tre o quattro gare. In seguito la concorrenza si fece sempre più accanita, mano a mano che il campionato per le mo-

Sopra, il forcellone della moto da corsa è in alluminio, mentre quello della stradale è d'acciaio.

In basso, il freno posteriore della moto da strada è più grande di quello della moto da corsa, che ha anche una pinza più piccola. Per la registrazione della catena, sulla stradale c'era un eccentrico nel forcellone mentre la Piuma aveva la classica asola.

nocilindriche assumeva sempre maggiore importanza e quindi l'interesse delle Case e dei preparatori cresceva di pari passo. Le Piuma invece non ebbero mai uno sviluppo adeguato da parte della Gilera (lo ebbero invece da vari preparatori privati). ■

GILERA SATURNO PIUMA BIALBERO



La riedizione della più famosa monocilindrica di Arcore non ha purtroppo riscosso il successo che avrebbe meritato. Oggi invece è un ricercato pezzo da collezione.

di Gianni Perrone
foto di Alessandro Bersani

La moto storica deve avere un cilindro solo.
È vero che le quattro cilindri comparvero all'albore del motorismo a due ruote e che affascinantissime motociclette a due, tre, cinque, sei e otto cilindri sono fra le moto più belle, blasonate nello sport e regine delle strade; però non negate che quando un appassionato, camminando, sente un tum-tum, subito volta gli occhi per ricercare da dove viene il rumore amico. Questo vale sia per le moto di prima che per quelle di adesso. Ragion per cui abbiamo deciso lo scorso mese di mostrarvi le Yamaha XT ed SR e questo mese presentiamo un'altra monocilindrica del passato prossimo, la Gilera Saturno bialbero.
Questa moto, chiaramente, non ha niente a che vedere con quella da corsa di trentacinque anni prima, che noi abbiamo descritto proprio sul primo numero del nostro giornale.
Quella di cui vi parliamo oggi nacque nel 1988: troppo giovane, obbietterete, per essere considerata storica. Ma non è vero perché queste moto furono costruite in serie limitata, addirittura a numero chiuso per il mercato europeo, sono classiche all'aspetto, rare ormai a trovarsi, belle a vedersi ed hanno raggiunto un prezzo abbastanza elevato sul mercato del "motoquariato".
Ormai queste moto non si trovano più nell'usato dei concessionari, ma nelle Mostre - Scambio, tipo quella di Imola, per cui è ben giusto parlarne sul nostro giornale. La Saturno bialbero nacque per una commessa che veniva dal Giappone. Una grossa compagnia giapponese, la Itoh & Co. Ltd., che trattava l'import - export per prodotti di vario genere, commissionò alla Gilera una partita di 1000 motociclette monocilindriche da strada, derivate dai modelli enduro che la Casa di Arcore aveva all'epoca in produzione, le "Dakota", che erano costruite in due diverse cilindrate, da 350 e 500 cm³.
La passione per le monocilindriche in Giappone è forte più che da noi, tant'è che, come abbiamo scritto sullo scorso numero, la Yamaha ha ripreso la costruzione della XT.
La Gilera, rossa come il fuoco, italiana, con una antica tradizione alle spalle era, per la ditta giapponese, la migliore risposta alla concorrenza nazionale.
La moto fu chiamata Saturno, giusto come la leggendaria monocilindrica di

Nella pagina precedente, un Saturno ideale realizzato da un gioco grafico tra il vecchio Saturno e quello trattato in questo articolo.
In alto, un altro confronto tra la Saturno e la Piuma bialbero.
In basso, due Saturno a fianco; il vecchio e il nuovo.

In alto in queste due pagine, la Saturno bialbero stradale e la Piuma da competizione hanno ben poche cose in comune. Soltanto il motore e le ruote si somigliano fra di loro.

In basso in queste due pagine, anche la stradale è carenata ma solamente con un cupolino sulla testa di forcella e dietro la sella ha un riquadro per il numero di gara. Infatti, prima che fosse prodotto il modello Piuma da competizione, venne anche usato in gara il modello stradale.

quaranta e più anni prima. Ne venne fuori una motocicletta molto bella esteticamente, potente - aveva quaranta cavalli alla ruota - veloce, perché andava a più di centottanta all'ora e molto ben guidabile. Aveva l'avviamento elettrico, il che la consigliava anche ai non espertissimi ed ai non giovanissimi. In pratica venne montato, in un bel telaio a traliccio, il motore da enduro, con una sola differenza: mentre la RC da fuoristrada aveva due condotti di aspirazione la Saturno ne ricevette uno soltanto.

Su richiesta della Gilera la ditta Itoh concesse la vendita di cento pezzi numerati per il mercato italiano. In seguito il contingente venne ampliato ed infine abolito, così che ne fu programmata una serie di circa 1000 pezzi, cifra che però non fu raggiunta.

Nel 1990 fu presentata la versione da competizione della Saturno bialbero che venne denominata, come la sua antenata "Piuma". La Piuma era destinata alle gare per le monocilindriche, di cui proprio in quei giorni si stava costituendo il campionato italiano ed internazionale. La Piuma, voluta dall'ingegner Martini, venne bene perché era leggera, potente e guidabilissima. Era molto piccola, al punto che somigliava moltissimo alla 125 SP 02, dalla quale aveva ereditato molte parti della ciclistica, che era simile perché la Piuma adottava lo stesso tipo di telaio, il "Deltabox" usato sulla sorella più piccola.

Il motore invece era quasi lo stesso del 600 da enduro: vennero cambiate soltanto le camme, la centralina dell'accensione e gli ingranaggi del cambio.

La Piuma aveva anche l'avviamento elettrico, che però non poteva essere usato autonomamente: doveva essere usata una batteria esterna, che si inseriva con un cavo inserito in un'apposita spina, che veniva poi disinnestato comodamente a motore avviato.

Credo che sia stato un accorgimento molto apprezzato dai piloti (e soprattutto dai loro assistenti).

Del modello da corsa ne venne prevista una serie da vendere ai corridori privati al prezzo di 18.000.000 di lire. Una cifra davvero bassa per una buona motocicletta da competizione: ne furono costruite 50 unità.

Le prime prove della Piuma vennero affidate a Davide Tardozzi e si ottennero

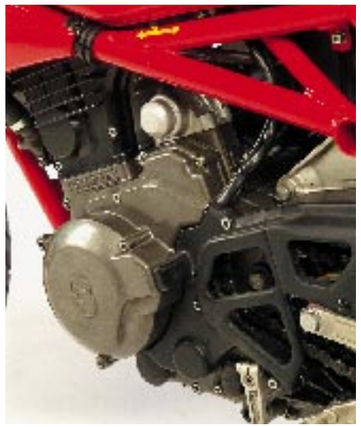
In alto, faro e frecce per la stradale, solo il numero nella carenatura per quella da corsa.
In basso, il telaio della Piuma, molto piccolo e raccolto, è simile a quello della 125 SP 02.

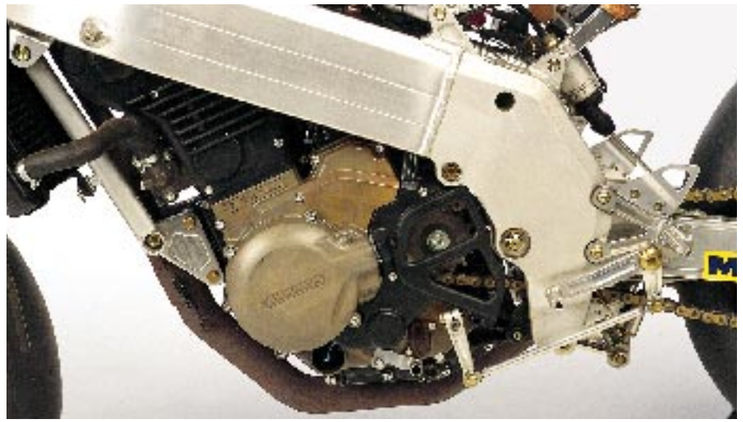
presto tempi di assoluto rilievo, così come si ottennero buoni successi al momento di scendere in gara. Nella corsa di esordio, a Monza, la Piuma vinse, guidata dal nostro collaboratore Alan Cathcart, mentre la seconda corsa, che si svolse a Misano vide il successo di Davide Tardozzi.
In seguito portarono al successo la Gilera anche Locatelli, Bulega e Fugardi. La Piuma però aveva un difetto, era fragile: i carter, gli stessi del Saturno bialbero da strada, non reggevano il grosso incremento di potenza e pertanto si spaccavano di sovente, anche perché il motore vibrava molto, per cui i carter andavano cambiati preventivamente ogni tre o quattro gare. In seguito la concorrenza si fece sempre più accanita, mano a mano che il campionato per le monocilindriche assumeva sempre maggiore importanza e quindi l'interesse delle Case e dei preparatori cresceva di pari passo. Le Piuma invece non ebbero mai uno sviluppo adeguato da parte della Gilera. Lo ebbero invece da vari preparatori privati, Frigerio in testa. Ancora oggi le Piuma scendono in pista:

In alto, la Saturno stradale è frenata da un solo disco di grosso diametro. la Piuma invece, ne ha due di diametro inferiore.
Al centro, differenti tra i due modelli anche le forcelle.
In basso, il freno posteriore della moto da strada è più grande di quello della moto da corsa che ha anche una pinza più piccola. Per la registrazione della catena, sulla moto stradale c'era un eccentrico nel forcellone mentre la Piuma aveva la classica asola.

un esemplare, ampiamente modificato da Maurizio Zinelli, ha spiccato ottimi tempi nella gara Open svoltasi a Vallelunga lo scorso mese di novembre nelle mani del pilota Dal Maso.
Altre Gilera saranno preparate per la prossima stagione nel campionato italiano, anzi nel trofeo per le monocilindriche, perché il campionato è stato ingiustamente declassato dalla Federazione motociclistica italiana, proprio quando invece si sta preparando il lancio del campionato mondiale per questa interessante categoria.
Anche all'estero corrono le Gilera: un altro nostro collaboratore, Raymond Ainscoe è un patito delle Piuma: ha organizzato in Inghilterra una scuderia che gareggia nelle corse delle monocilindriche ed allo scopo il nostro ha alle-

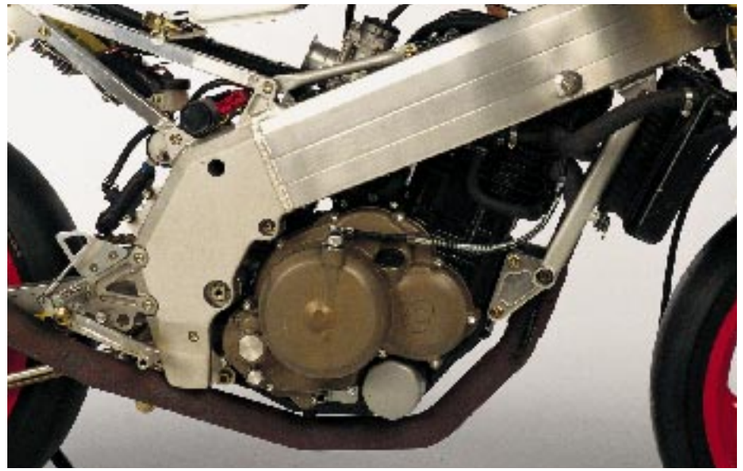
Diverso il serbatoio ma uguale il tappo per la benzina nei due modelli.



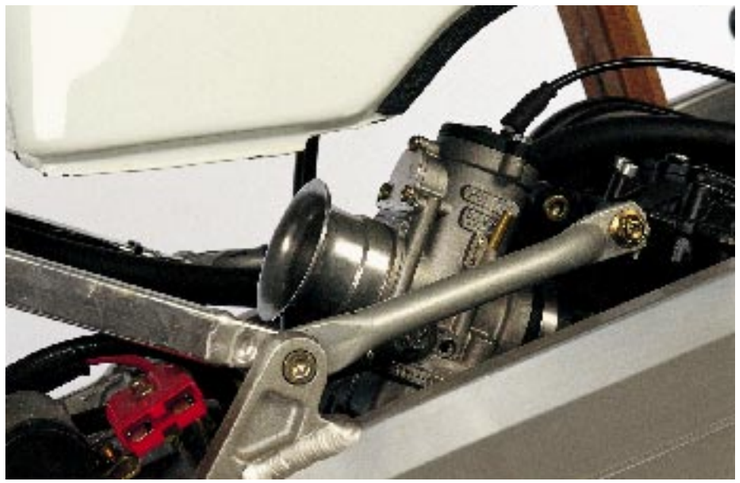


Come vedete i due motori sono uguali.

La strumentazione del modello stradale oltre al contagiri e al termometro dell'acqua ha logicamente anche il contachilometri che manca invece sul modello da corsa.

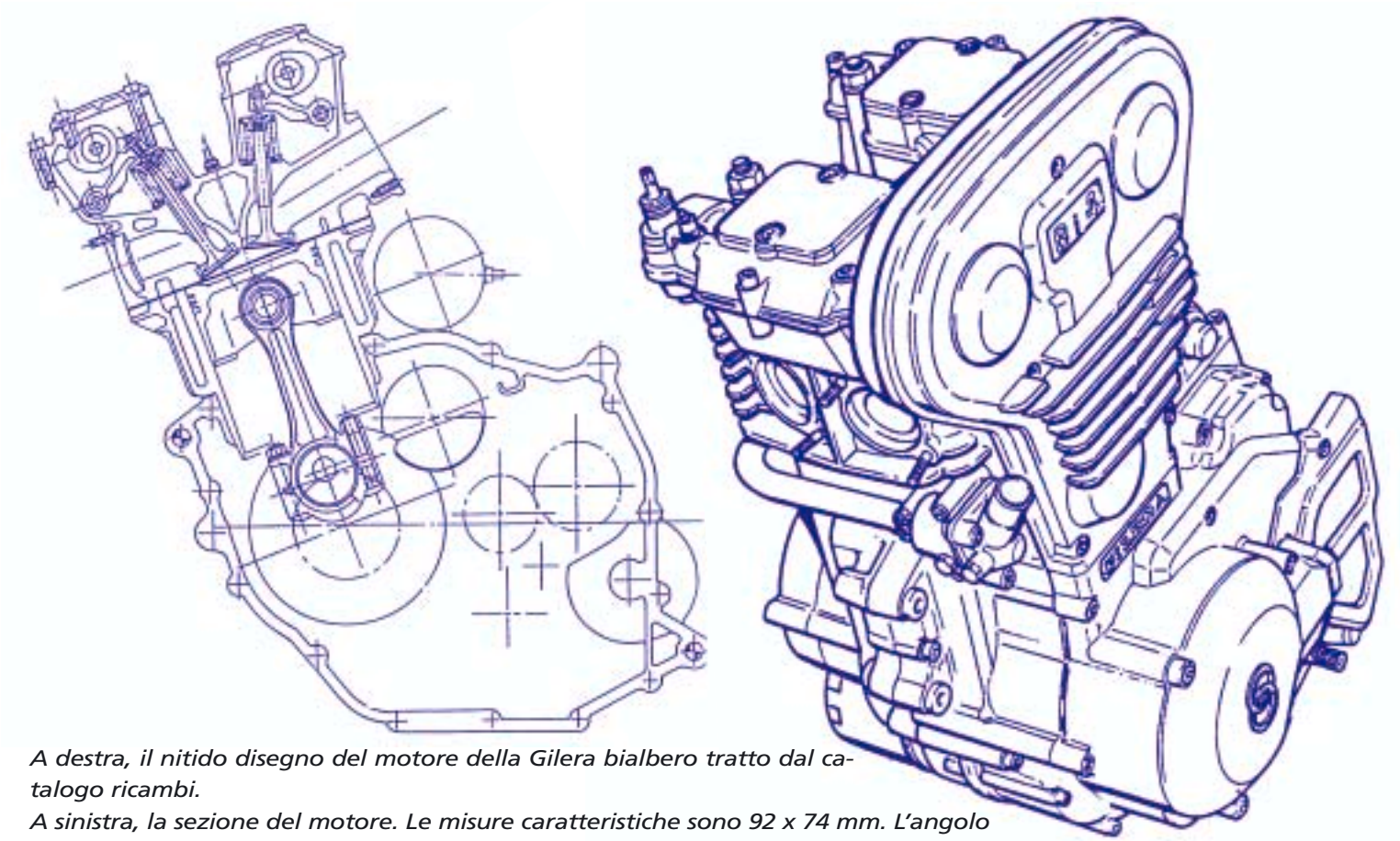


In alto, uguali anche i coperchi del motore. Sulla macchina da corsa è stato applicato un tappo al posto dell'asse del pedale della messa in moto.
Al centro, il forcellone della moto da corsa è in alluminio mentre è d'acciaio sulla moto stradale.
In basso, il grosso carburatore della moto da corsa.

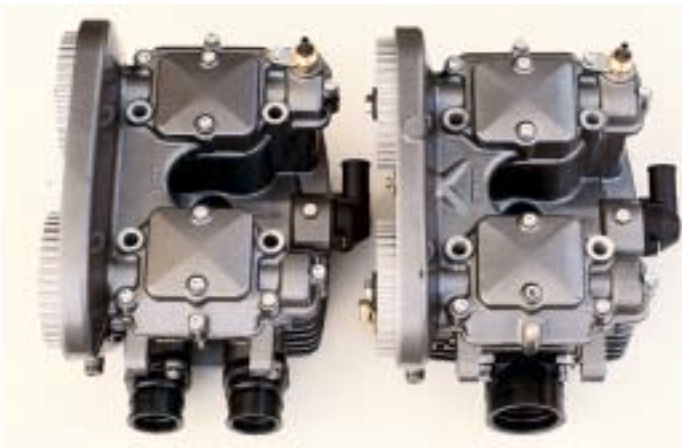


stito due esemplari, curatissimi, della moto di Arcore che fa correre spesso e bene. Una delle sue Piuma è arrivata quinta nel Tourist Trophy di due anni or sono. Le due moto del servizio, sia la stradale sia la Piuma, sono di uno dei massimi esponenti del Gilerismo,Renzo Brioschi, che colleziona tutto ciò che è Gilera, dal vecchio al nuovo, dal brutto al bello, dall'economico al costosissimo. Innumerevoli le moto di Arcore nel suo garage, sarebbe troppo lungo elencarle: ma per far capire la sua dedizione alla Casa basta dire che ha in bella mostra nel suo ufficio, in mezzo a trofei e quadri di autore, la cassetta dei ferri di Giovanni Fumagalli, il famoso "Giuvanela", l'indimenticato capo meccanico del reparto corse delle quattro cilindri della Casa di Arcore.

ANATOMIA DELLA GILERA SATURNO – PIUMA



A destra, il nitido disegno del motore della Gilera bialbero tratto dal catalogo ricambi.
A sinistra, la sezione del motore. Le misure caratteristiche sono 92 x 74 mm. L'angolo tra le valvole è di soli 30° ed il diametro delle stesse è di 31 mm per l'aspirazione e di 28 mm per lo scarico. La lunghezza della biella è di 126 mm. L'albero a gomito è monolitico e lavora su bronzine. Lo spinotto è da 22 mm. La testa di biella è dotata di un cappello amovibile. La lubrificazione è a carter umido.



Le testate del Piuma e della Saturno a confronto. La prima ha due condotti di aspirazione, mentre l'altra ne ha uno soltanto.

Una vista dei bilancieri a dito.

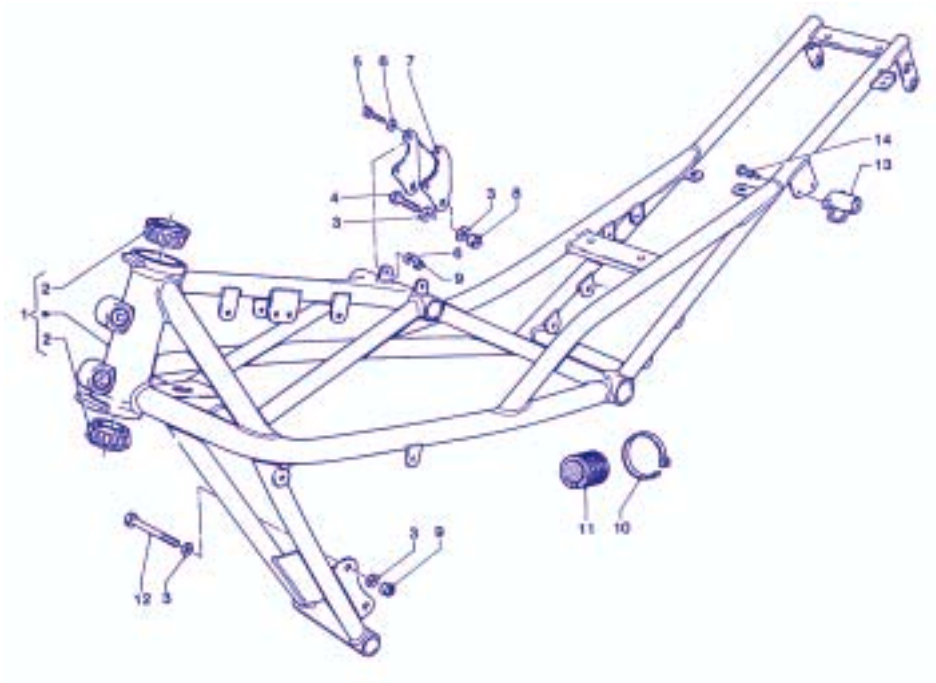
Due viste della testata. I due alberi a camme sono comandati da cinghia dentata. Per il Piuma la Casa consiglia di cambiare la cinghia al massimo ogni dieci ore di funzionamento.

Il cilindro con canna integrale, dotata di riporto superficiale al nichel-carburo di silicio, e il pistone stampato, privo dei consueti incassi per le valvole.

A lato, un bel disegno del telaio della moto stradale in traliccio di tubi, tratto anch'esso dal catalogo ricambi della Casa.

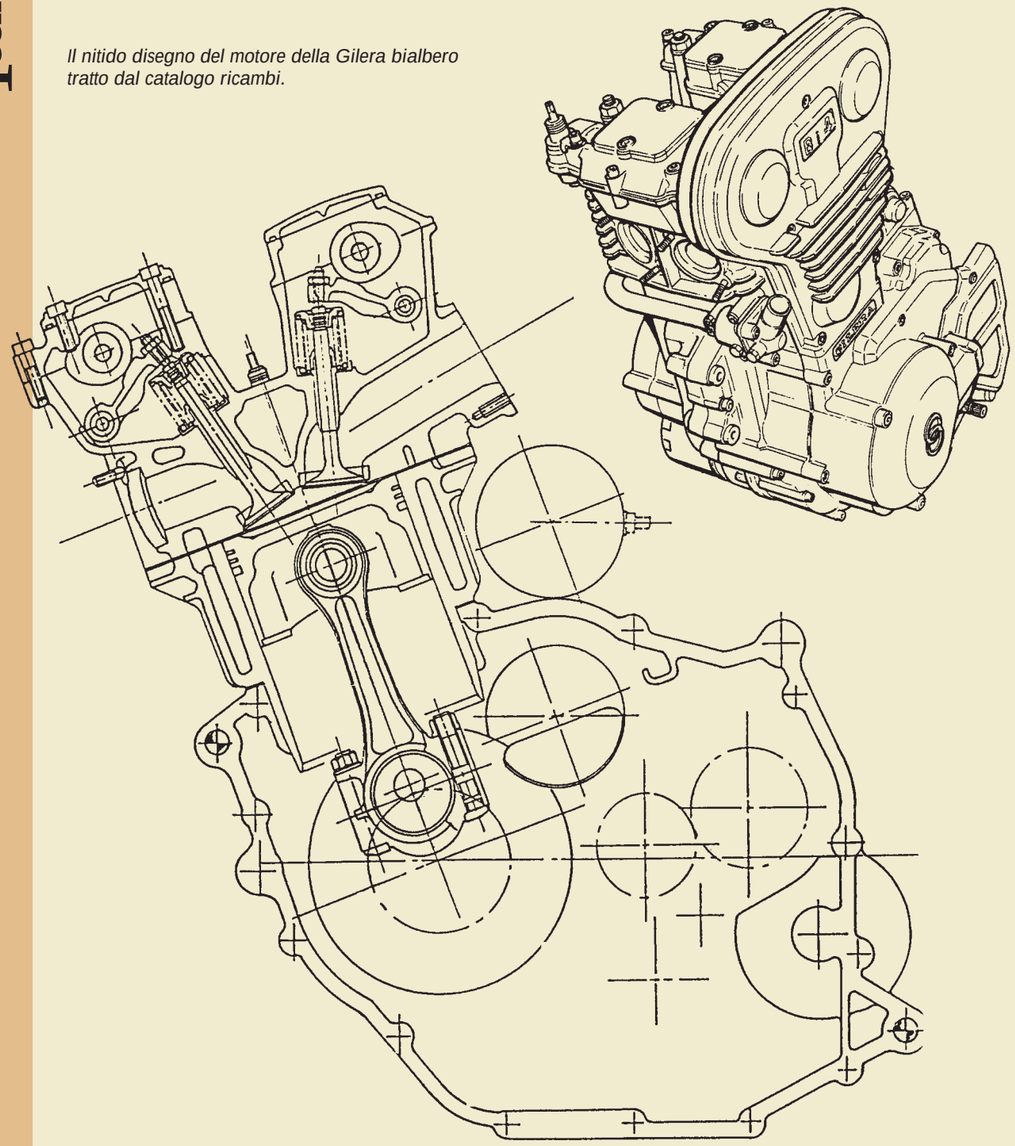
La pompa dell'olio ad ingranaggi interni. I Gilera bialbero sono gli unici motori motociclistici al mondo a montare questo tipo di pompa.

Una vista del carter aperto che mostra gli ingranaggi del cambio ed in alto l'albero equilibratore.

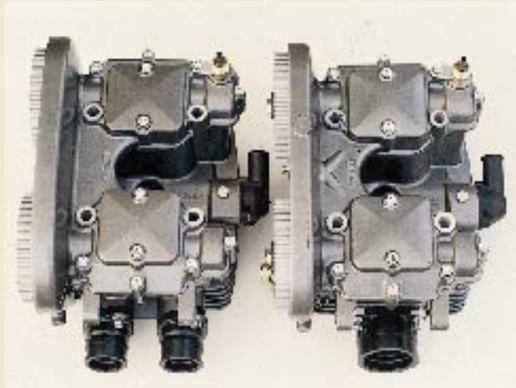


ANATOMIA GILERA SATURNO - PIUMA

Il nitido disegno del motore della Gilera bialbero tratto dal catalogo ricambi.

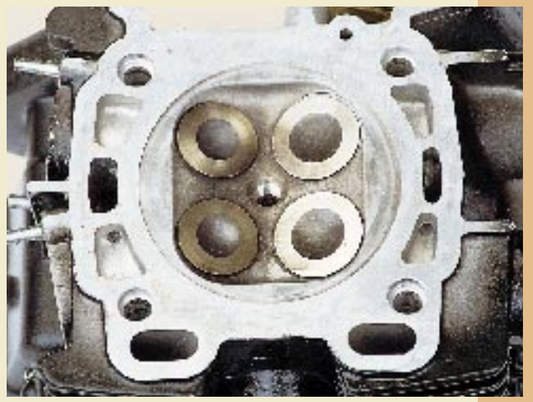


La sezione del motore. Le misure caratteristiche sono 92 x 74 mm. L'angolo tra le valvole è di soli 30° ed il diametro delle stesse è di 31 mm per l'aspirazione e di 28 mm per lo scarico. La lunghezza della biella è di 126 mm. L'albero a gomito è monolitico e lavora interamente su bronzine. Lo spinotto è da 22 mm. La testa di biella è dotata di un cappello amovibile. La lubrificazione è a carter umido



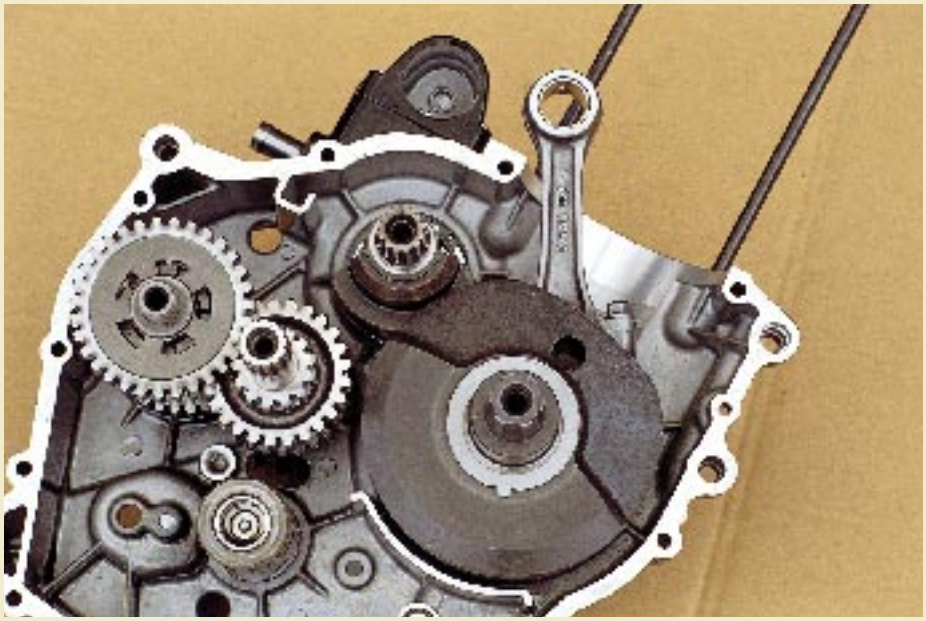
Le testate del Piuma e della Saturno a confronto. La prima ha due condotti di aspirazione mentre l'altra ne ha uno soltanto.

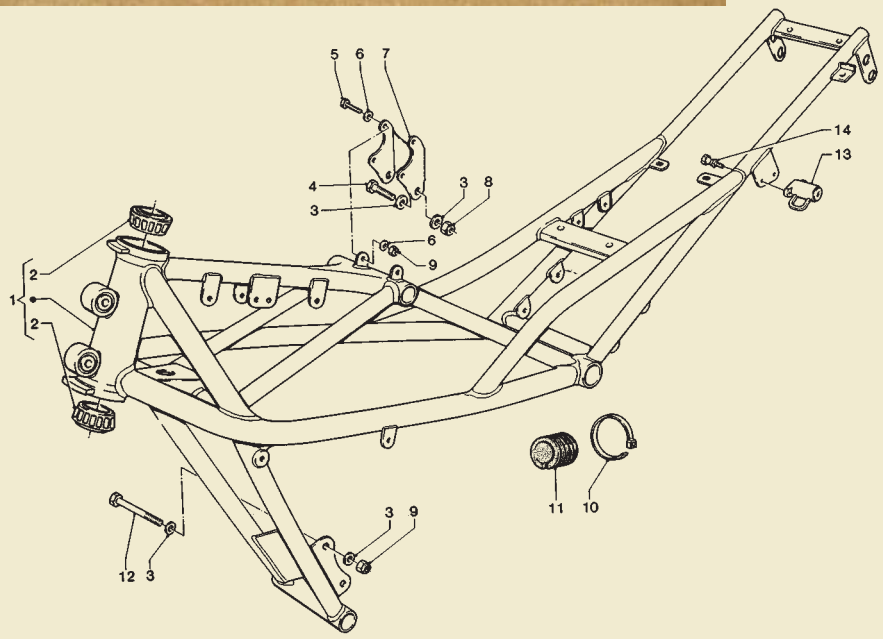
Una vista dei bilancieri a dito.



Due viste della testata. I due alberi a camme sono comandati da cinghia dentata. Per il Piuma la Casa consiglia di cambiare la cinghia al massimo ogni dieci ore di funzionamento.

Il cilindro con canna integrale, dotata di riporto superficiale al nichel- carburo di silicio, e il pistone stampato, privo dei consueti incassi per le valvole.



In alto, una vista del carter aperto che mostra gli ingranaggi del cambio ed in alto l'albero equilibratore. Al centro, la pompa dell'olio ad ingranaggi interni. I Gilera bialbero sono gli unici motori motociclistici al mondo a montare questo tipo di pompa.

In basso, un bel disegno del telaio della moto stradale in traliccio di tubi, tratto anch'esso dal catalogo ricambi della Casa.