

GILERA 250 NE

ERA DESTINO CHE S'INCONTRASSERO...

di Marco Kobau

Nel 1985 avevo un MAV250 motorizzato Villa, che in 2 anni mi costava di manutenzione come una fuoriserie, decisi di cambiarla, essendo italiano-filo, m'indirizzai verso una marca italiana, nell'aprile 1985 su motocross vidi la prova di questa moto, ne rimasi "folgorato", mi piaceva troppo, elegante, potente, di una marca famosa.

C'era però una serie di piccoli dettagli, costava poco più di 5 milioni, ed avevo da poco iniziato a lavorare, erano circa 6 mesi del mio stipendio, mia madre complice mi disse "compratela, la macchina te la regalo io", raggranellai i soldi, risparmiando all'osso, a ottobre il malloppo era pronto, andai da alcuni concessionari, senza successo, telefonai in Gilera, dove forse mi presero per malto, era fuori produzione da qualche mese, panico totale.

Siccome sono cocciuto, cerco strade alternative, mi viene in mente che l'AGIP sponsorizzava la Gilera e mia madre era da poco pensionata dell'ENI, un incaricato del Cral mi fa: dove abito io ce n'è una invenduta, sono letteralmente piombato dal concessionario a Renate Brianza il giorno dopo! il venditore Luigi Valli, prova, piuttosto timidamente a convincermi a comprare una jap, manco per idea, volevo quella, pagamento in contanti e chiudiamo a 4 milioni e ottocentomila lire. Dato che si era sotto Natale, me la sono portata in salone! l'ho usata per gitarelle tra amici e qualche fuoristrada alla buona, senza pretese, ma c'ero affezionato, nel 2000 mi chiedo: la tengo o la vendo? aveva qualche segno del tempo e qualche pez-



zo non originale, va' be' cerchiamo i pezzi, avevo corona e pignone semi disfatti, non trovo nulla, proviamo nella zona dove la costruivano.

Arrivo da un noto ricambista il quale mi fa: TE GHE' CUSE'? riprendendomi per matto! allora ho capito perchè non la trovavo nel 1985. era una moto costruita in

un numero limitatissimo di esemplari, da successive ricerche sembrano essere una sessantina, quasi esclusivamente per corridori, infatti il fratello del Valli l'aveva presa per farci il campionato italiano.

A quel punto decido di tenermela, a maggio 2000 c'è il raduno di Arcore, provo timidamente a chiedere se posso partecipare, mi aspettavo un'altra frase tipo: CHE SCHI' LE MATT! invece non solo sono invitato, ma la moto finisce in mostra statica.

Infanto il Registro storico mi trascina nelle sue attività, nel 2001 appare a Massa Carrara, poi la svolta definitiva, nello stesso inverno è stata completamente smontata pezzo per pezzo, rifatti completamente pistone/biella, riverniciato il telaio, pulita e riverniciata la marmitta, ripulito il silenziatore, sostituiti i parafanghi e il fianchetto dx rovinati, sostituita la bulloneria, sostituito il manubrio (il suo era storto) e la mascherina portafaro, per una cifra vicina al costo iniziale.

Il Registro mi ha dato una grossa mano a trovare i ricambi, l'ho usata per qualche garetta tra amici, poi nell'autunno 2003 la fermo





definitivamente, si userà solo per raduni ed esposizioni, nel gennaio 2004 arriva il più grande regalo, speravo un giorno di portarla a Novegro al nostro stand, ma ci speravo poco, arriva a una cena la notizia "Marco, piantala di rompere, al prossimo Novegro portala!" mi è venuto da piangere e un caro amico me l'ha anche portata con un carrello alle 05.00am.

Vederla lì, insieme ad altre splendide moto, mi ha fatto capire che tenerla era stata la decisione più saggia, molti l'hanno ammirata e qualche "sapientone" l'ha anche definita "tarocco da mercatino". È stata citata su alcune riviste, tra cui MOTOITALIA.

A maggio del 2005 riappare al Raduno Gifera di Arcore, in tutta la sua "bellezza", ancora in mostra statica e finalmente compare una sua consorella, da Pordenone, fra l'altro sistemata in base alla mia e si toglie anche la soddisfazione di girare all'autodromo di Monza e di apparire in TV sul canale SKY NUVOLARI, oltre che su questa rivista.

Nel frattempo, dopo averla omologata come moto storica, totalmente originale, per mia curiosità chiedo alla casa madre il certificato d'origine e qui l'enorme sorpresa: è stata costruita il 26 marzo 1985! bè, era proprio destino che c'incontrassimo!!!!!! io sono nato il 26 marzo 1961, festeggiamo il compleanno lo stesso giorno.

Ora si gode la "pensione", amorevolmente coccolata, ogni tanto sfoga la sua cavalleria.

Caratteristiche: un mulo!!!!!! non si spacca mai, ferma da 1 mese parte subito, scalcia come un mulo imbirrito, ho 4 punti sotto un piede per causa sua! e una spalla rotta! nevrotica a dir poco, alta come un corazziere.

Sarei curioso di conoscere chi ne possiede altre, oltre ad essere ampiamente disponibile per qualsiasi consulenza di restauro, ho tutta la documentazione tecnica.





Differenze tra NH e NE? a parte luci, espansione, eccetera, 2 cose fanno capire se è un NE: il numero di telaio inizia per 208, ma i motori sono marcati 207, dietro nel cross finisce il telaio dove finisce la sella, l'NE ha un tubo piu' piccolo, inserito che va sul parafango posteriore, uguale, salvo avere il portatarga imbullonato e torna indietro.

Per ora so sicuramente di altri 3 esemplari veramente sani, di 3/4 da sistemare più le solite voci senza possibilità di controllo.







pregi: motore potente, gran telaio, coadiuvato da ottime sospensioni, praticamente indistruttibile come affidabilità, sconsigliabile ai neofiti, parte a freddo quasi immediatamente, ottima componentistica, alta velocità, compressione esagerata.

Sul misto veloce è un missile, scava letteralmente il terreno, molto ben frenata e molto stabile, motore un po' pigro ai bassi regimi. appena sale di giri. urla, risente poco della mancanza del piombo nella benzina, scarsa manutenzione, giusto carburarla 2 volte all'anno, ottima con olio castrol TTS al 2%, non brucia candele nè fa fumi particolari, non eccessivamente rumorosa, molto leggera (circa 110kg), molto ben bilanciata, componentistica generale ottima, per l'epoca erano il top, ottime soluzioni tecniche, doppio radiatore, ammortizzatore quasi verticale, fissato alla fine della serbatoio, protetto dalla cassa filtro, ammortizzatore Ohlins e forcella Marzocchi perno avanzato, forcellone in alluminio molto leggero e performante, ottima autonomia, comandi comodi ed intuitivi, pistone MAHLE rivestito in grafite.

difetti: molto alta da terra (93cm la sella, io lho abbassata un pelo), mancanza della 6a marcia e pigra ai bassi



regimi, poco sterzo per la posizione dei radiatori e per la stretta derivazione dal modello da cross, poco adatta per percorsi misti stretti, gimkane nei boschi per intenderci, molto compressa quindi scalcia maledettamente, impianto luci scarsino, qualche volta a freddo la frizione tende ad incollarsi, basta tirare a vuoto la frizione con motore acceso e magari una spintarella e tutto è a posto. In pratica "una iena camuffata", all'epoca gli davano poche la birra, un peccato che la moto non sia stata sviluppata come meritava.



Sopra: le due facce anteriori delle schede di omologazione pre e post restauro

Sotto: la moto a Novegno

In basso a destra: Marco Kobau posa con la sua moto



Un po' di storia...

A destra: un'immagine dell'enduro 8-9-10 marzo 1985 Sanremo: Giorgio Grasso con la Gilera 250 ne si trova al comando della classifica 250 e assoluta. Sotto altre foto di Grasso.

