





Anche quest'anno l'edizione di Febbraio della Mostra Mercato di Novegro è stato un successo di partecipazione ed anche un momento di interessanti incontri e scambi. Nonostante l'attuale situazione di crisi rallenti di molto il mercato l'interesse per il "vintage" è sempre molto alto. C'è chi viene a Novegro alla ricerca di parti per completare un restauro chi di qualche mezzo interessante, da aggiungere alla collezione, od anche chi, semplicemente, per stare qualche ora immerso in altre epoche con il piacere di ritrovare qualche vecchio amico. Nel padiglione centrale. lo stand in comune della Federazione Motociclistica e del Registro Storico Gilera è uno dei punti di maggiore richiamo. In ogni edizione della Mostra vengono esposti mezzi particolari e marchi di particolare interesse. Il tema di quest'ultima era il Bi4 che sta per Bialbero 4 tempi, famoso motore Gilera che per quasi un decina d'anni ha equipaggiato diversi modelli della Casa di Arcore. La produzione, infatti, aveva spaziato dal primo Dakota 350 (presentato all'Eicma dell'85, ndr) fino al 93 con gli ultimi 600 RC, RCR, Nord competizioni in cui sarebbero stati impiegati. Il

West e l'introvabile, oggi ricercatissimo, Saturno Piuma. Lo stand del Registro Storico Gilera, coordinato dalla attivissima Daniela Confalonieri. esponeva, oltre ad un bellissimo esemplare sezionato del Bi4, alcuni dei veicoli più rappresentativi del periodo: in primis l'ER 350 Dakota di Walter Ronchis, altra colonna del Registro, due Nord West e, soprattutto, il modello più rappresentativo dell'intera produzione: la RC 600 del 1989. Moto che fu da subito una vera e propria "instant classic" e che a quei tempi ebbe anche un discreto successo commerciale. Ma la vera chicca era esposta in un angolo più defilato dello Stand. La mamma di tutte le RC 600, il prototipo, perfettamente restaurato, che fu fatto debuttare al Rally di Sardegna del 1987. Gilera nella seconda metà degli anni 80 era molto attiva nel settore Rally, ed anzi, fu la lungimiranza di Giovanni Manfredini, l'allora P.R. del Marchio Gilera, a far diventare la Casa lombarda il principale sponsor del neonato Trofeo Motorally. Nel Motorally venivano impiegate moto meno specialistiche e adatte ad un pubblico più vasto, e le Dual prodotte da Gilera erano perfette per la nuova disciplina. In quel periodo venne inoltre chiamato Gianni Perini, uno dei Manager più blasonati dell'Enduro , per dare vita alla Squadra Ufficiale, la quale, grazie ad assi del calibro di Alborghetti, Fasola, Buscherini, Zucchetti ed un giovanissimo Mandelli, diede subito ottimi risultati con le Rally 250 a due tempi. Il mercato però cominciava a richiedere cilindrate un po' più corpose. Bisognava avere in catalogo un prodotto pari a quelli di Yamaha ed Honda, che spopolavano con le loro XT. TT e XL, XR. L'ingegner Lucio Masut, capo del Reparto Esperienze, pensò allora di mettere in cantiere un modello da 600cc utilizzando come base l'ormai collaudato Bi4. Fu così incaricato un giovane ingegnere marchigiano, Romolo Ciancamerla, affiancato da una piccola equipe di tecnici nella realizzazione del prototipo della nuova moto. I test, in quel periodo, venivano effettuati facendo partecipare direttamente i nuovi veicoli alle



debutto in gara avvenne al Rally di Sardegna con uno dei piloti di Enduro più esperti del momento: Guglielmo Andreini, già ufficiale Maico, con alle spalle numerosi successi anche in campo internazionale con altri Marchi e sempre con grosse cubature. I positivi esiti delle gare e dei collaudi portarono alla definizione del progetto e, dopo modifiche estetiche e tecniche, si arrivò alla produzione in serie della RC, che iniziò nell'89. Sempre nell'ottica della partecipazone al Motorally, venne all'inizio allestita una piccola serie di RC appositamente dedicata ai migliori piloti dei Team satelliti Marchald ed Old Farm Racing. Contemporaneamente si realizzarono le moto per la Squadra Ufficiale con traguardi ancora più ambiziosi: le grandi maratone africane, con in

48



primis la mitica Parigi-Dakar. La Gilera RC 600 ebbe un grande successo di immagine, commerciale e soprattutto sportiv,o raccogliendo molti successi a livello nazionale ed internazionale. Tutto ciò fu sicuramente dovuto anche alla grande passione e alla competenza che ognuno dei protagonisti della sua storia profuse nel progetto. Passione che ha portato un personaggio come l'ingegner Ciancamerla, ora da anni in Yamaha con alti incarichi, a recuperare pezzo per pezzo il prototipo della "sua" moto ed a restaurarlo perfettamente fino all'originalità dell'ultimo adesivo. Storia nella storia è poi stato il casuale incontro dei due protagonisti, Andreini e Ciancamerla, appunto, in quel grande happening che è Novegro, davanti al loro mitico mezzo: e lì, tra abbracci e racconti, non è mancata anche un po' di commozione al ricordo di un'epoca così frizzante. м











50