

MOTOCICLISMO

4 racconta la storia della GILERA

Otto Grizzi
Marco Masetti



Geoffrey Duke
su 500 quattro cilindri
alla Parabolica
a Monza nel 1953



Franco Picco
su RC 750
alla Paris-Le
Cap del 1992

Modelli da strada, fuoristrada e da pista, tecnica, progettisti, piloti, competizioni, record, viaggi e pubblicità nelle immagini e nei servizi pubblicati dal 1909 ad oggi



Una storica immagine: un giovanissimo Giuseppe Giltera in sella ad una delle sue prime moto. Si tratta di una monocilindrica a valvole laterali con la quale continua con successo anche la sua attività di pilota. Da notare lo scarico completamente libero.

1909-1920

Più di un pioniere

Nato nel 1887 a Zelo Buon Persico, nella "bassa" lombarda, da famiglia non certo benestante, Giuseppe Gellera (che però si fece sempre chiamare Gilera, come poi ufficializzato da un decreto di Vittorio Emanuele III Re d'Italia del 1939), si appassionò fin dall'adolescenza ai motori. Era un'epoca di pionieri, di sperimentazione, di grande fantasia, non sempre supportata da mezzi idonei. Eppure Giuseppe Gilera comprese immediatamente che senza un'adeguata preparazione non si poteva andare lontano. Dall'età di quindici anni lavorò alla Bianchi, alla Moto Réve italiana, alla Bücher & Zeda, affermate aziende motociclistiche con base a Milano che, all'epoca, è la capitale italiana della moto.

Gilera si dimostra anche un buon pilota (nel 1908 realizza il record nella salita Como-Brunate con una Bücher) ma, soprattutto, un validissimo preparatore: lavora sulla sua moto, ma anche su quella dei rivali, con ottimi risultati. Nel 1909 in una piccola officina di Milano nasce la sua prima moto: una monocilindrica di 317 cc.

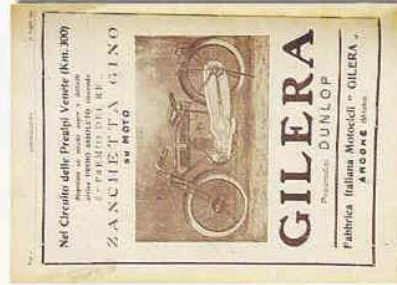
QUESTA È LA PRIMA MOTOCICLETTA REALIZZATA DA GILERA E CHE PORTA IL SUO NOME SUL SERBATOIO. LA "VT 317" ERA UNA MONOCILINDRICA QUATTRO TEMPI DI 317 cc CON VALVOLE IN TESTA (ASTE E BILANCIERI) CAPACE DI SUPERARE I 100 km/h. COME SI USAVA ALL'EPOCA, LA CICLISTICA È DAVVERO SPARTANA E PRIVA DI MOLLEGGIO.



Ecco lo storico,
primo Marchio
ufficiale della
Gilera con
citazioni
araldiche al
COMUNE di MILANO
COME TESTIMONIA
il "biscione"
VISCONTEO.



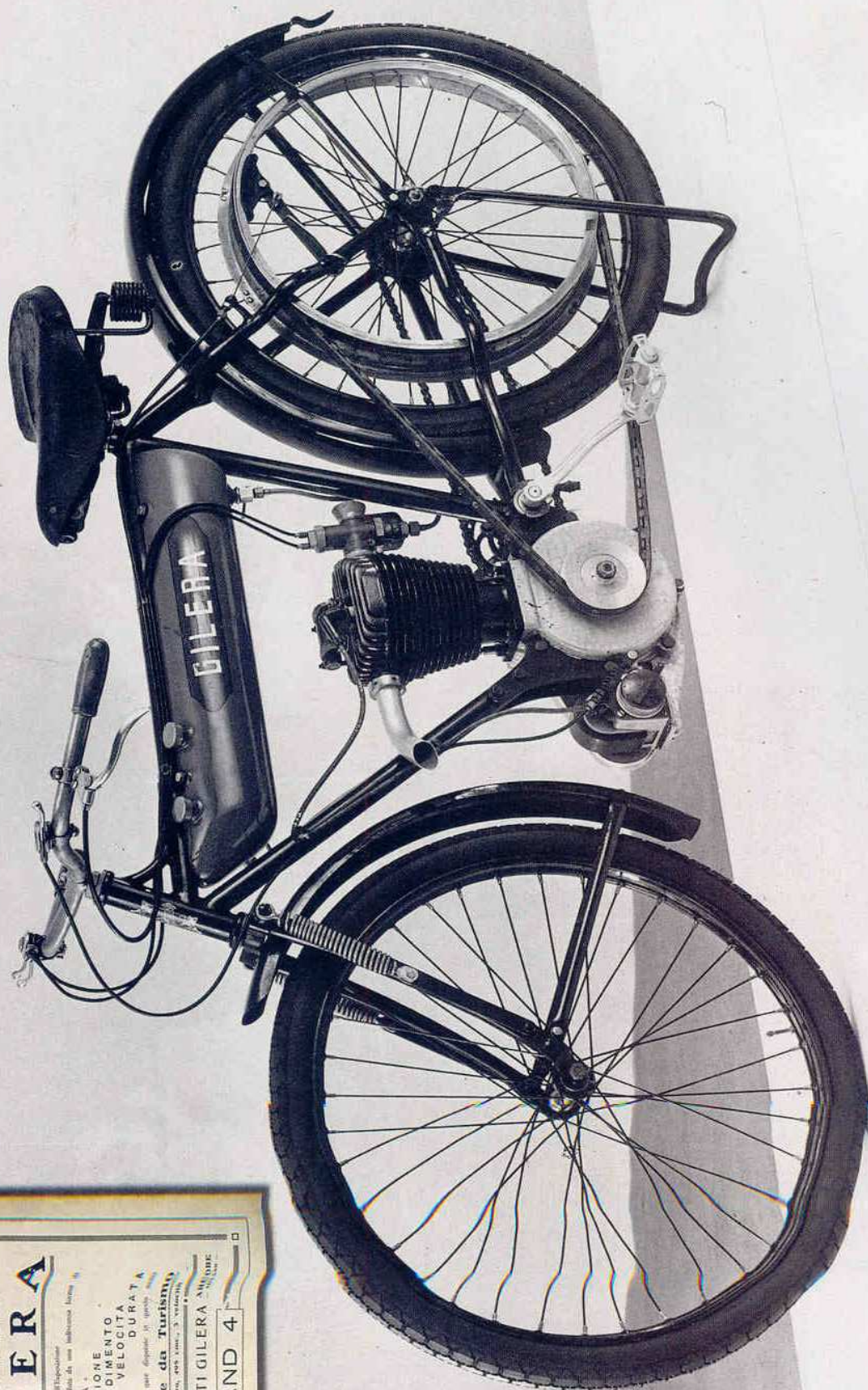
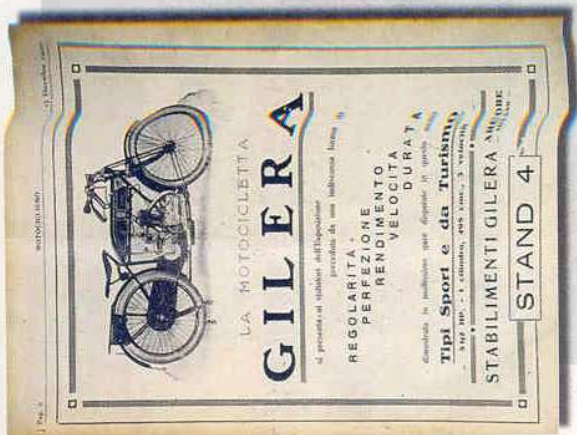
ANCHE LA
STAMPA
specializzata
INIZIA A
scoprire
Gilera, il
"giovane
industriale" che
CORRE E VINCE SUL
Circuito di
CREMONA CON LE
MOTO di SUA
costruzione. In
QUESTI primi anni di attività, Gilera costruisce
molti motori, compresi dei bicilindrici a V e boxer
in linea dei quali, purtroppo, non è rimasta
NESSUNA TESTIMONIANZA.



LA PAGINA pubblicitaria del
1920 che celebra il trionfo
di ZANCHETTA nel "Prealpi
VENETE"; come si legge la
fabbrica è già impiantata ad
ARCORE.



NEL 1920
MOTOCICLISMO SCOPRE
LA Gilera CON UNA
pagina dedicata
all'equipe che corre
alla Milano-Napoli:
i piloti sono Luigi
Gilera (il fratello da
tutti chiamato
Luisin), Nino Bianchi,
GINO ZANCHETTA E
MARIO BESTETTI.



Trasmissione finale a cinghia in cuoio, freno a pattino sulla sola ruota posteriore: eppure con questa moto si poteva viaggiare a 100 km/h sulle strade sterrate dell'epoca! Nella pagina pubblicitaria, una 500 valvole laterali di serie, una star del Salone del 1921.

1909-1921

Nobiltà da corsa

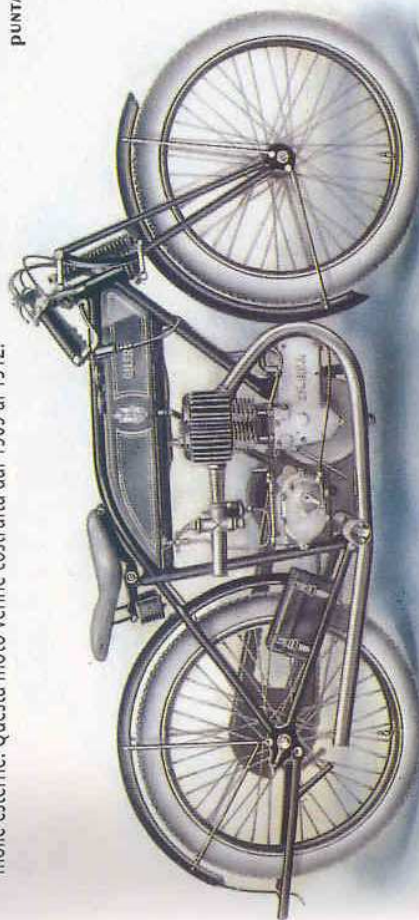
Gli albori del motociclismo vedono all'opera pionieri e facoltosi nobili che scoprono la passione per il "cavallo d'acciaio", ad esempio l'elegante conte Ferdinando Martinengo che con la Gilera vinse parecchie competizioni dell'epoca. Le moto di Giuseppe Gilera, fin dalla prima 317 cc (alesaggio e corsa 67x90 mm) hanno ambizioni sportive e sono contraddistinte da grande affidabilità e robustezza. Tornando alla "prima", tuttora esistente in fabbrica e restaurata, veniva chiamata dagli operai con poco rispetto la "bicicletta", ma vantava interessanti soluzioni tecniche come l'estesa aleatura e la distribuzione ad aste e bilancieri. Erogava circa 7 CV a 3.000 giri, aveva il cilindro e la testa in ghisa e la lubrificazione a tutta perdita con iniettore manuale a siringa. In questo esemplare c'è una rudimentale forcella elastica con molle esterne. Questa moto venne costruita dal 1909 al 1912.



Copertina in stile "liberty" per Motociclismo che celebra il successo della squadra Gilera al Circuito di Crema. Nell'altra copertina, il conte Martinengo, in eleganti abiti "dopo gara" e sigaretta tra le labbra: il nobiluomo fu uno dei piloti di punta della Gilera nei primi anni Venti.



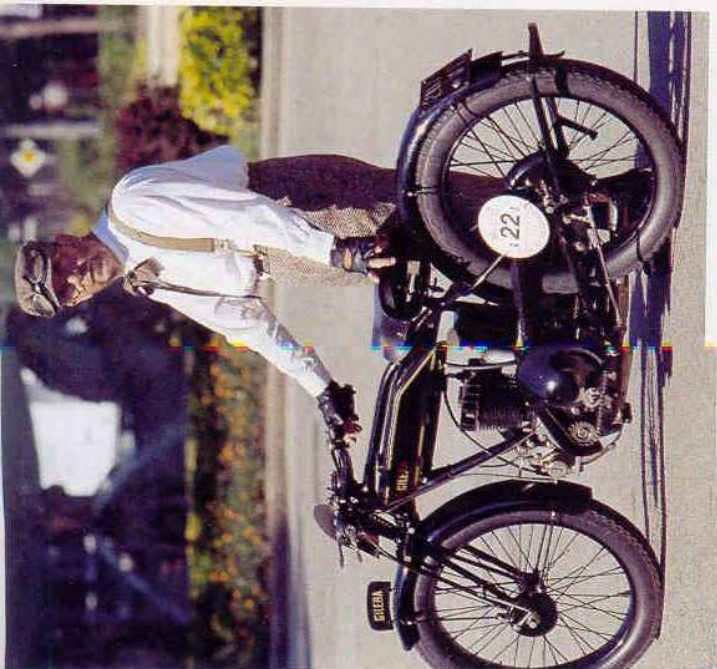
Giuseppe Gilera con una "valvole in testa" al Trotter di Milano dove vinse nel 1912; notare il maglione che porta in grandi caratteri il Marchio di fabbrica: niente di nuovo sotto il sole...



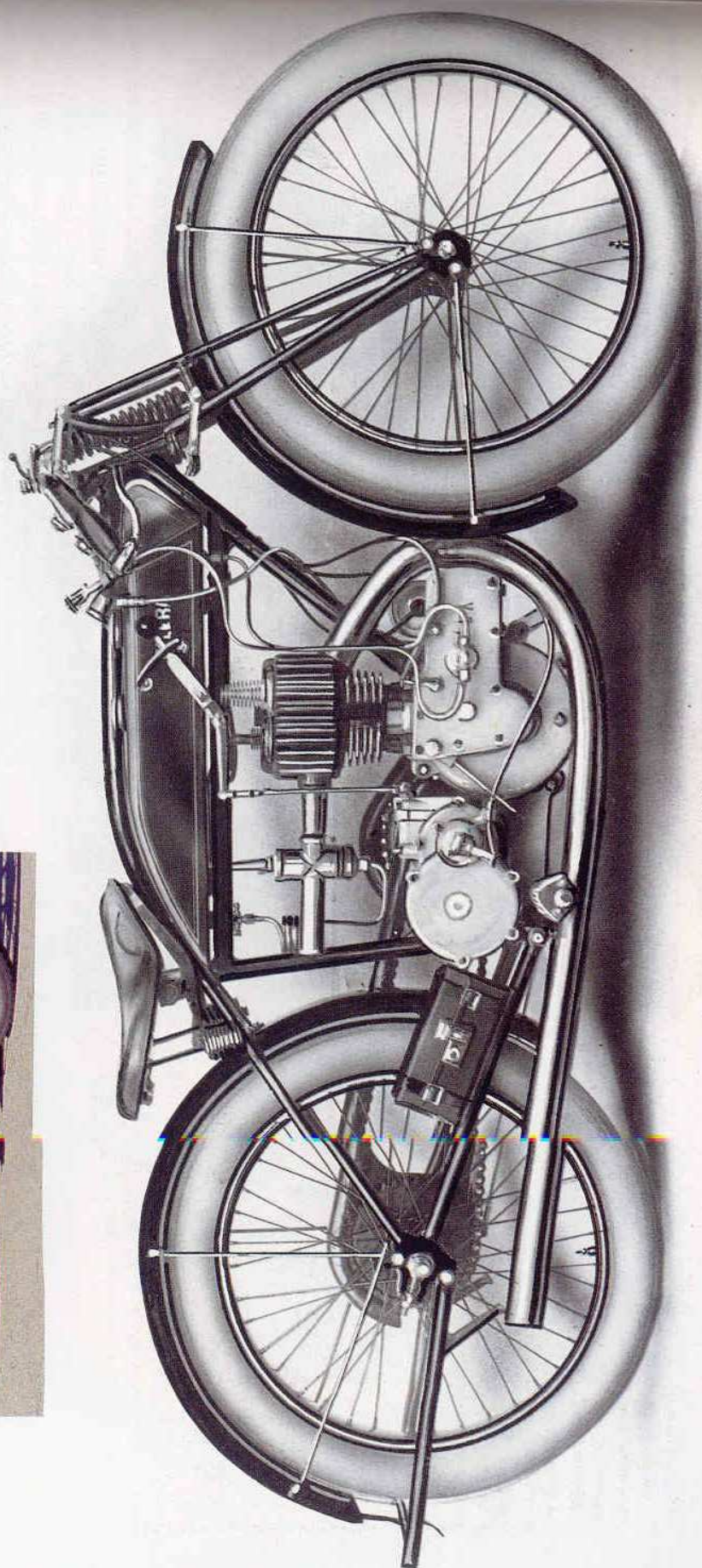
Apparso nel dicembre 1921, questo è il primo articolo di Motociclismo dedicato alla Gilera, protagonista la 3 1/2 HP di 500 cc (alesaggio e corsa 84x90 mm) con forcella elastica Druid, magneti Bosch e carburatore Zenith. Una moto simile fu acquistata pochi mesi prima come "mezzo aziendale" dalla redazione di Motociclismo.



Partenza di una gara in Lombardia: Giuseppe Gilera è a destra, naturalmente in sella ad una sua moto. Durante il primo conflitto mondiale, Gilera riparò moto e cicli per conto del Regio Esercito sospendendo la produzione motociclistica.



IN UNA RITOCATISSIMA FOTO DEL 1924, UNA 500 SUPER SPORT CON LA NUOVA ALETTATURA VERTICALE DELLA TESTATA. NELLA FOTO A COLORI, LA SS 350 DEL 1928 DI ELIO BARBERO, APPARSA AD UNA RECENTE MANIFESTAZIONE RIEVOCATIVA. LA MOTO PRESENTA IL FRENO ANTERIORE, ASSENTE SUL PRIMO MODELLO, MA UTILIZZATO SULLA SUCCESSIVA GRAN SPORT.

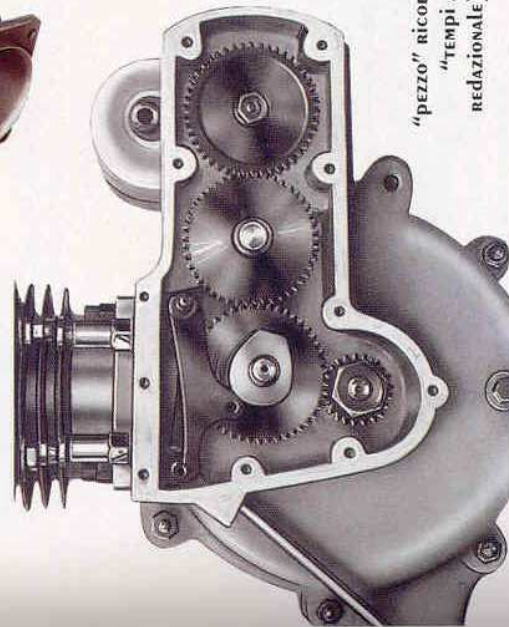
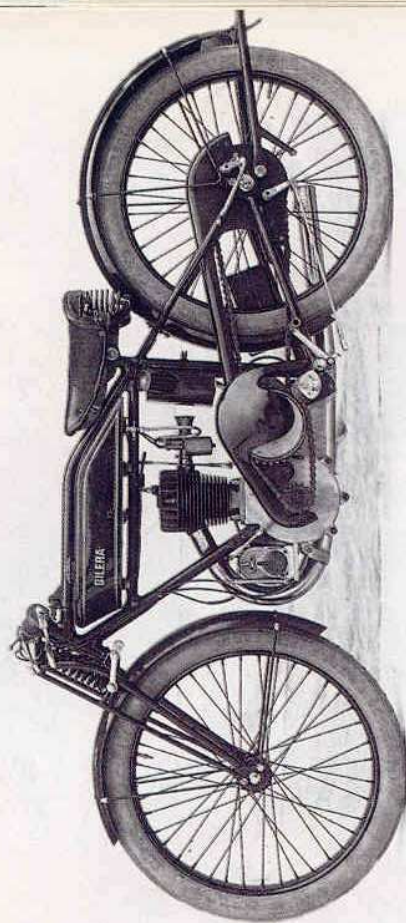


1923-1926

Valvole laterali

Terminata la Grande Guerra, Giuseppe Gilera (definito da Motociclismo nel 1924 "il modesto e tenace costruttore di Arcore") ricominciò la produzione di moto, preferibilmente sportive e di robusta cubatura. Mantenendo l'arcaica ma allora ancora diffusa denominazione di "3 1/2 HP", fa il suo debutto nel 1920 la Turismo 500, una monocilindrica con distribuzione a valvole laterali che può sembrare un passo indietro rispetto alle valvole in testa del primo modello, ma che in realtà è una macchina robusta, ben costruita e dotata di particolari (il cambio ad ingranaggi scorrevoli, le due catene di trasmissione in bagno d'olio, ad esempio) in linea con la migliore produzione dell'epoca. Da questo modello derivano i modelli Sport e Super Sport, apparsi nel 1923. Sulla SS viene montata la pompa dell'olio meccanica Best & Lloyd, grosso passo avanti rispetto alla precedente "siringa". La SS eroga 12 CV a 3.800 giri, pesa 125 kg e tocca i 120 km/h. Queste moto partecipano a gare e raid, ma senza tentare le competizioni al top... c'è ancora da attendere.

In un improvvisato "set" fotografico, nel quale spicca la presenza di due volenterosi che sostengono un lenzuolo che fa da sfondo, la protagonista è la 350 SS del 1925-1926, con valvole laterali da ben 45 mm di diametro e dalle prestazioni analoghe, se non migliori, rispetto alla 500. Come le altre Gilera dell'epoca, la 350 ha il comando del cambio a mano, posto sul lato destro.



IN UN
ARTICOLO
APPARSO
NEL NOVEMBRE
1923 VENGONO

pubblicati i segreti del motore Gilera 500. Ecco gli ingranaggi della distribuzione, il cilindro e la testata con l'alloggiamento delle due valvole. Incredibilmente l'autore del "pezzo" ricorda quasi con nostalgia le macchine dei "tempi andati" (in particolare la vecchia 500 redazionale), ma segnala anche l'ottima qualità del monocilindrico costruito ad Arcore.



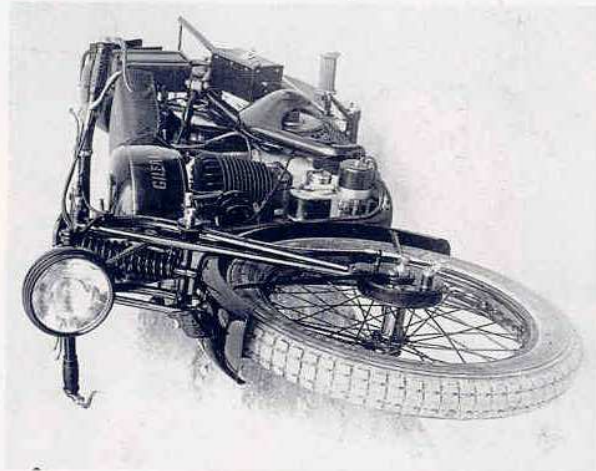
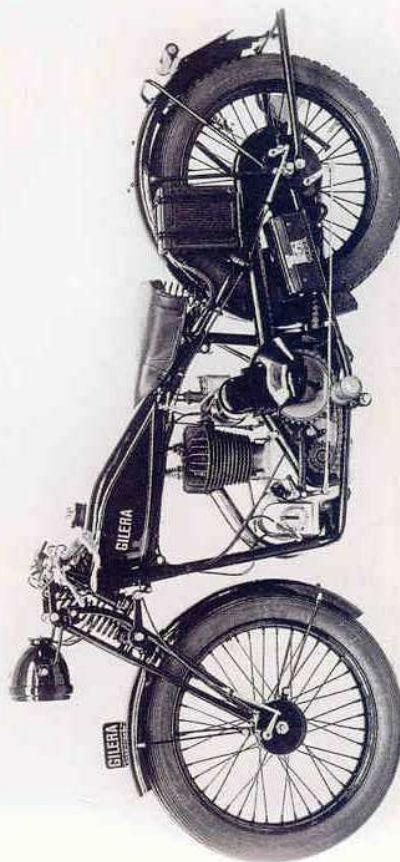
"Le migliori testimonianze circa la reale bontà delle macchine sono fornite non dalle sonore frasi reclamistiche, ma dal favore che le macchine stesse godono presso la clientela". Questo è lo slogan scelto dalla Gilera per una pagina pubblicitaria del 1926. Nell'altra si celebra uno dei tanti successi sportivi di quell'anno.

1928-1930

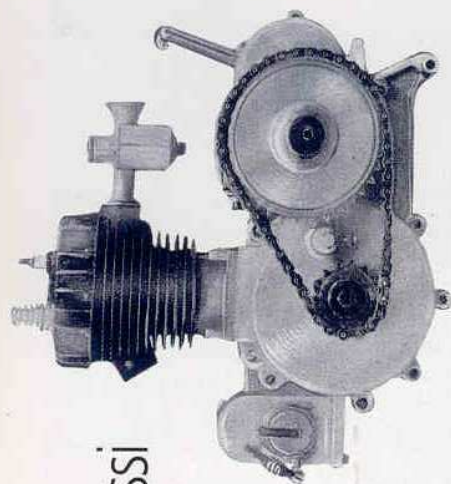
Freni interconnessi

Il 1929, come sottolinea Brizio Pignacca nel suo fondamentale libro "Moto Gilera", è un anno importante, soprattutto perché la motocicletta compie una storica svolta estetica e funzionale che è arrivata fino ai giorni nostri. Il serbatoio del carburante, infatti, non è più una "cassetta" infilata tra i tubi del telaio, ma si appoggia (come una sella) al trave superiore del telaio. Alla Gilera, prima di fare questo, compiono un'altra operazione notevole, segnalata da Motociclismo nel gennaio 1928: il montaggio dei "freni interconnessi" su di una moto di serie, con due tamburi, uno all'avantreno e uno dietro. Fino ad allora quasi tutti usavano esclusivamente il posteriore, temendo che l'anteriore potesse causare sbandate o, addirittura, ribaltamenti in avanti! Motociclismo, l'anno dopo, inizia a mostrare ai lettori i dettagli del telaio e del motore che erano fino ad allora sconosciuti a causa anche della "timidezza" di Giuseppe Gilera nei confronti della macchina fotografica: grandi novità per i motociclisti dell'epoca, e una buona abitudine che abbiamo anche oggi.

Questa Gran Sport 500 del 1929 presenta un completo impianto elettrico (che iniziava a diventare obbligatorio) con il grosso fanale Bosch alimentato da una batteria posta a fianco della ruota posteriore. Questa moto erogava 10 CV e raggiungeva i 110 km/h.

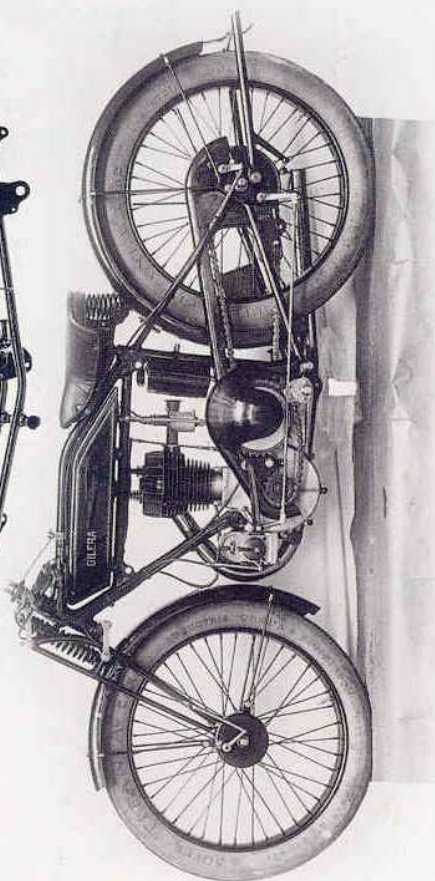


La splendida linea della 500 Super Sport (nota anche come Gran Sport, ma le due denominazioni si accavallano a seconda delle fonti) con la caratteristica forcella a parallelogramma con unica molla centrale.



Il motore, sempre a valvole laterali con alesaggio e corsa di 84x90 mm, ha il magnete comandato da ingranaggi e il cambio separato che viene ben alloggiato su di una robusta mensola che fa parte della fusione del carter.

Il telaio della 500 Super Sport 1929 era un doppia culla inferiore in tubo d'acciaio con retrotreno rigido; la sella è montata sul puntone come sulle biciclette.



La 500 Super Sport edizione 1928 con freni interconnessi: con il pedale si azionavano entrambi, mentre con la leva al manubrio si metteva in funzione il solo posteriore.

Nel 1930 a Grenchen, Svizzera, l'anno successivo sulle strade di casa, la Gilera conquista le prime vittorie e cioè il Trofeo alla Sei Giorni Internazionale. Le moto sono sofisticati prototipi, naturale evoluzione dei laterali, alla quale vengono aggiunti un lieve di motore (con un lieve di valvola di scarico per maffei) e la cilindrata. La moto si modifica. L'importante è che la 500 proposta anche all'ute di Grenchen. Intanto la Gilera, un'azienda di dimensioni conduzione familiare, non utilizza progettisti tutto, una scelta all'epoca.



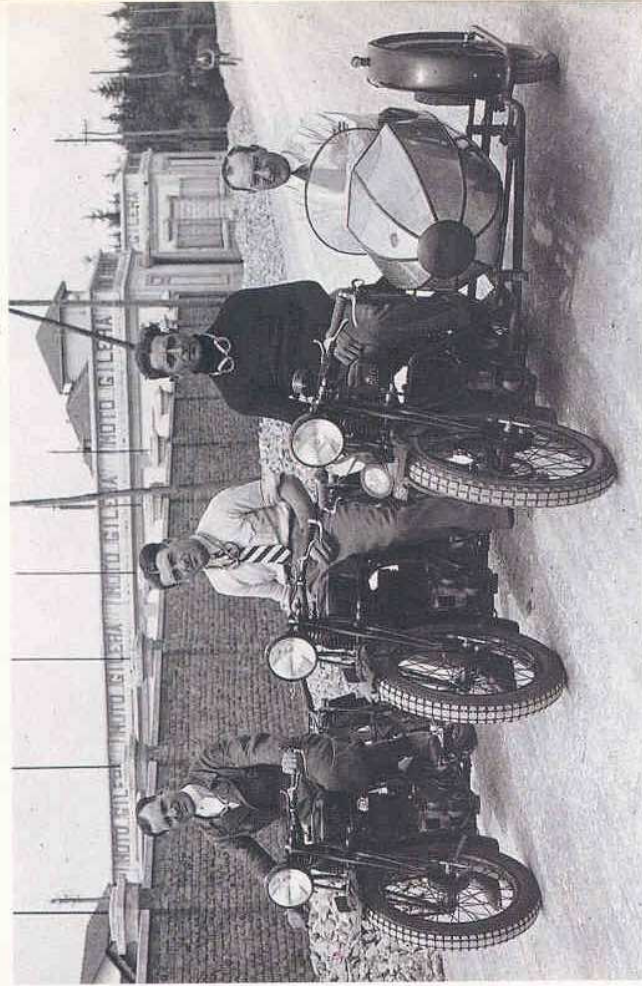
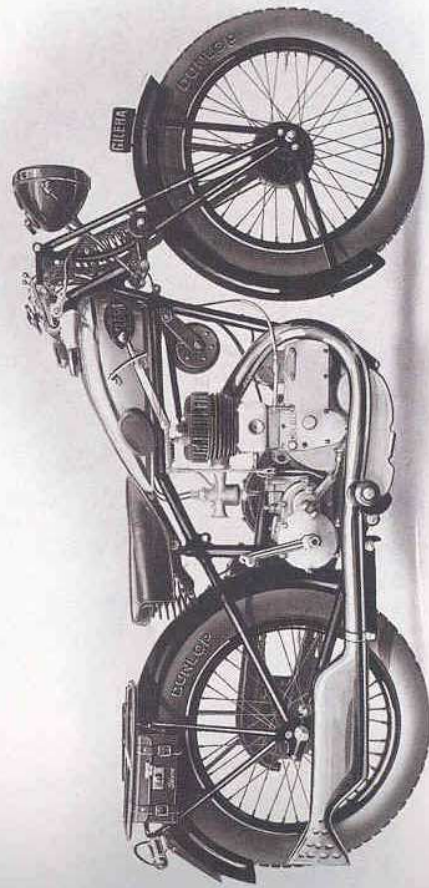
Da sinistra, Rosolino Grana, Miro Maffei e Luigi Gilera con il fido Umberto Meani nel side: è la squadra vincitrice della Sei Giorni del 1931.

1931 La Sei Giorni

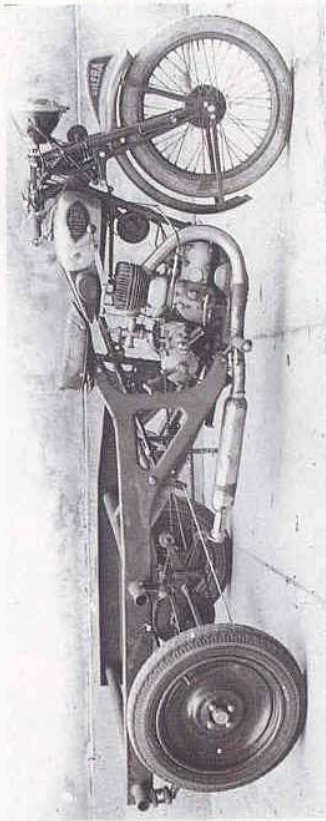
Nel 1930 a Grenoble, in Francia, l'anno successivo a Merano, sulle strade di casa, la Gilera conquista le prime vittorie importanti, e cioè il Trofeo alla Sei Giorni Internazionale. Le moto utilizzate non sono sofisticati prototipi, ma una naturale evoluzione della 500 Valvole Laterali, alla quale vengono ritoccati il motore (con un lieve disassamento della valvola di scarico per migliorare il raffreddamento) e la ciclistica con poche modifiche. La moto si rivela vincente, ma l'importante è che la 500 Sei Giorni viene immediatamente proposta anche all'utenza normale: una vera replica degli anni Trenta. Intanto la Gilera non è più una piccola "fabbrichetta", ma un'azienda di dimensioni crescenti, sempre retta da una conduzione familiare con la figura di Giuseppe al centro. La Casa non utilizza progettisti di professione, realizza al suo interno quasi tutto, una scelta all'epoca molto diffusa.



Per gli appassionati della bella grafica, ecco le pagine di Motociclismo dedicate alla vittoria della Gilera alla Sei Giorni del 1931: stili diversi ma una grande eleganza. Al centro del medaglione c'è l'immagine di Edith Foley, valida "pilotessa" della 500 italiana.

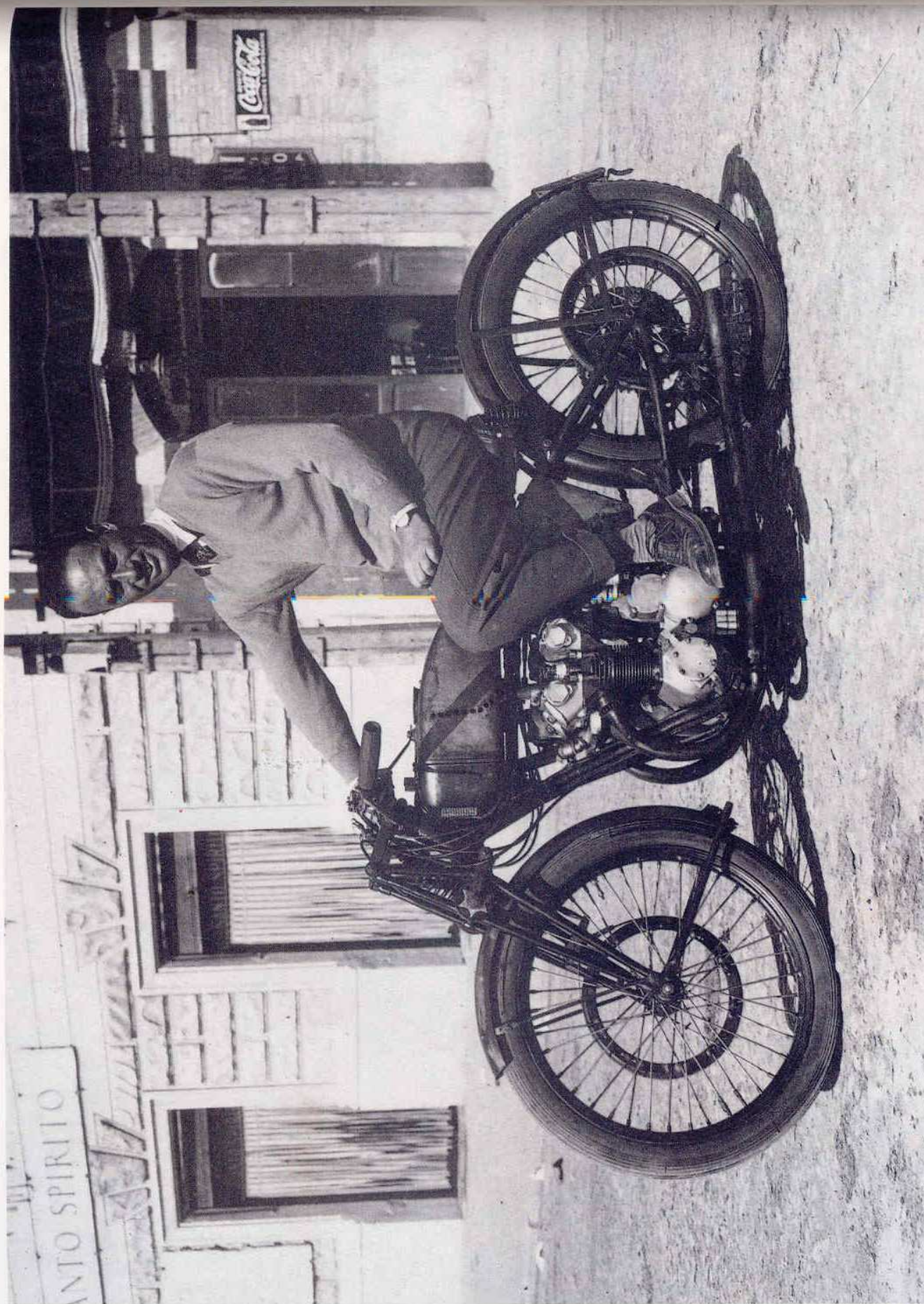


La formazione resta la stessa o quasi, ma questa volta lo sfondo è lo stabilimento di Arcore (quasi immutato ancor oggi nella sua parte centrale, la "palazzina") ma nel sidecar c'è Pierino Bernasconi, che è cognato di Gilera e responsabile della parte amministrativa dell'azienda di Arcore.



Il "genio italico" comincia ad interessarsi alle Gilera: ecco la trasformazione della Linx che converte in motocarro, con un "semplice" cambio di retrotreno, una 500 VL. Il carrello ha due ruote motrici.

La 500 Valvole Laterali Lusso nella versione 1931. Si nota il silenziatore a coda di pesce, all'epoca considerato il massimo dell'eleganza sportiva.



LA OPRA 500 seconda versione si differenzia per la distribuzione bialbero e il raffreddamento misto **aria-acqua**. La modernità del propulsore contrasta in maniera fortissima con la ciclistica antiquata (vedere i freni a cerchietto) che è stata messa assieme con parti di varia provenienza.

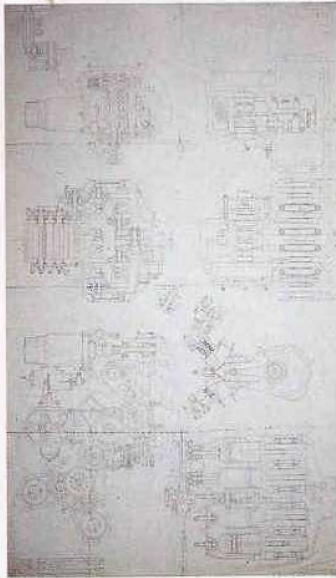
1924-1935

Intanto a Roma...

Come in ogni romanzo appassionante a sfondo storico, a questo punto bisogna fare un passo indietro e spostarci a Sud, per la precisione a Roma. Qui il Conte Giovanni Bonmartini, grande appassionato di aeronautica e attivista fascista (della "prima ora", come si diceva allora) incontra due giovani ingegneri da poco laureati, Carlo Gianini e Piero Remor, che in una piccolissima officina realizzano un motore davvero avanti sui tempi. Un quattro cilindri in linea frontemarcia di 500 cc con distribuzione monoalbero comandata da una cascata di ingranaggi posta al centro della bancata. Il conte si

innamora di questo progetto e fonda la GBR: nasce il primo motore che, al banco, eroga 28 CV a 6.000 giri. Inizio incoraggiante, ma Bonmartini preferisce l'aeronautica (e la carriera nel nascente Ventennio) e il progetto si ferma. Per poco, però, visto che nel 1926 nasce la OPRA, altra società

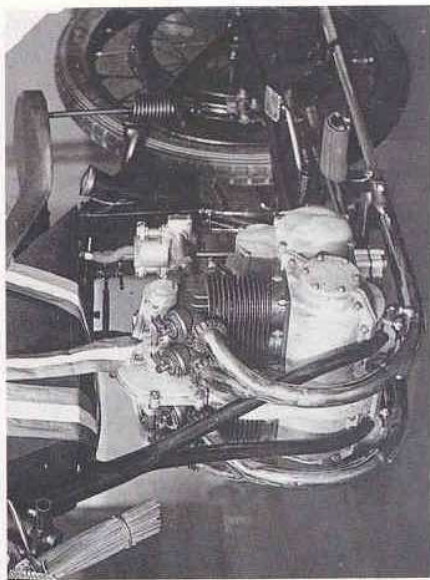
nella quale oltre ai tre "GBR" entra anche il patrizio romano Massimiliano Lancellotti. Viene allestita la prima moto completa (30 CV di potenza) che nel 1927 gareggia soprattutto nelle cronoscalate laziali guidata da "Littorio", pseudonimo di un pilota romano. Qualche vittoria incoraggia i tecnici che a fine 1927 realizzano un nuovo motore: sempre quattro cilindri di 500 cc ma con distribuzione bialbero e raffreddamento misto acqua (per le valvole di scarico) e aria per il resto. La ciclistica però non è all'altezza della situazione...



QUESTO ECCEZIONALE DOCUMENTO SEGNA IL TEMPO È IL DISEGNO ORIGINALE DEL MOTORE QUATTRO CILINDRI, GIÀ NELLA VERSIONE CNA.



DA SINISTRA, IL CONTE BONMARTINI, PIERO TARUFFI, L'UOMO CHE CAMBIÒ LA STORIA DI QUESTI QUATTRO CILINDRI, E IL PADRE DI QUEST'ULTIMO, IL DOTT. POMPEO NOTO CHIRURGO ROMANO. TARUFFI, PILOTA E TECNICO EMERGENTE NEL MONDO LAZIALE DELLE CORSE, CONTRIBUÌ ALLA CRESCITA DELLA OPRA-CNA.



QUESTO È IL PRIMO ESEMPLARE DEL MOTORE OPRA PROGETTATO DA GIANINI E REMOR: LA DISTRIBUZIONE È MONOALBERO CON COMANDO AD INGRANAGGI POSTO NELLA PARTE ANTERIORE DEL PROPULSORE. ANCHE IN QUESTO CASO È ALLOGGIATO IN UNA CICLISTICA ARCAICA.



NEL BIENNIO 1927-28 LA OPRA INIZIA A CORRERE, AFFIDATA AL PILOTA ROMANO "LITTORIO" (PSEUDONIMO ALLORA MOLTO IN VOGA...). NELLA FOTO SOPRA, IL PILOTA "MISTERIOSO" IN SELLA ALLA MONOALBERO DOPO LA VITTORIA ALLA SALITA CECCHINA-ALBANO. A SINISTRA, AL VIA DELLA COPPA DELLA MERLUZZA DELL'ANNO SUCCESSIVO CON LA VERSIONE BIALBERO.



Nono:
sviluppare deg
gare, pochi so
in liquidazioni
contrasti tra il
altra star del
viene naziona
Vinciguerra e
quattro cilind
attuale...); qu
monocarbura
di 494 cc deriv
Monta un cor
Viene montat
stampata, ma
ad inizio carri
di Tripoli del
posti. Poi arri
Aerbo di Pes
Rondine vien
rifiutano. A c
rimaste e iniz

PIERO TARUFFI
AZIONE CON I
RONDINE NEL
VITTORIOSA
Coppa Acei
di PESCARA:
QUATTRO CILI
EROGAVA CIR
76 CV, MA
UNA CICLISTI
ALQUANTO
PROBLEMATICI



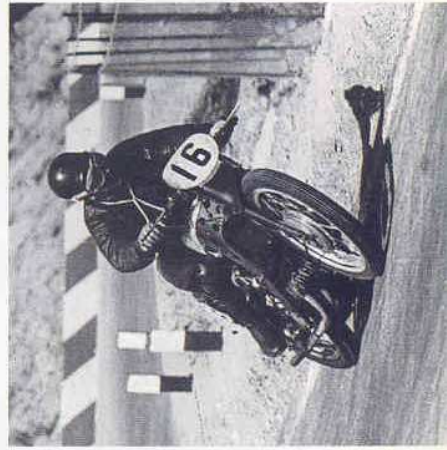
STA PER SCATTARE IL VIA DEL GRAN PREMIO DI TRIPOLI CON LE RONDINE DI TARUFFI (6) E ROSSETTI (3) CHE VINCERANNO LA MASSACRANTE GARA "COLONIALE", BATTENDO LO SQUADRONE MOTO GUZZI COMPOSTO DA TENNI, ALDRIGHETTI E BANDINI, RITIRATISI DOPO ESSERE STATI AL COMANDO.

1933-1935

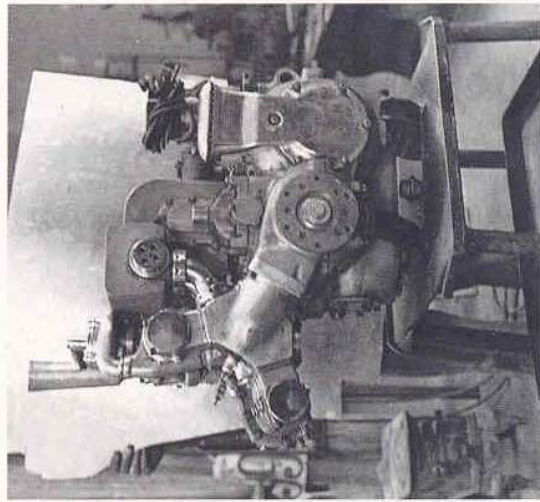
Il volo della Rondine

Nonostante le ottime premesse, la OPRA non riesce a sviluppare degnamente la moto: l'annata 1929 è drammatica. Poche gare, pochi soldi. Taruffi ci crede ma l'anno dopo la società viene messa in liquidazione e la collegata CNA entra anch'essa in crisi a causa dei contrasti tra il conte Bonmartini e il Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, altra star del Ventennio che non ammetteva rivali attorno. La società viene nazionalizzata; resta però Taruffi che, con tre ingegneri, Gianini, Vinciguerra e Calligaris, si mette al lavoro per realizzare una nuova quattro cilindri. Il motore è fantastico per i tempi (sarebbe ancora attuale...): quattro cilindri, raffreddamento a liquido, monocarburatore Weber da 40 mm, due valvole per cilindro, cubatura di 494 cc derivanti da un alesaggio di 52 mm e da una corsa di 58 mm. Monta un compressore Roots a tre lobi ed eroga 76 CV a 7.200 giri. Viene montato su di una ciclistica interessante con elementi in lamiera stampata, ma che per le misure si rifà alla Norton che Taruffi utilizzò ad inizio carriera. La Rondine, così viene battezzata, si presenta al GP di Tripoli del 1935 con Taruffi e Rossetti che si piazzano ai primi due posti. Poi arriva la versione a telaio elastico, la vittoria alla Coppa Acerbo di Pescara e due record mondiali. Poi il bel gioco finisce, la Rondine viene offerta ai francesi della Gnome & Rhône, che la rifiutano. A questo punto la Gilera entra in scena, acquista le sei moto rimaste e inizia un capitolo lungo ed appassionante.

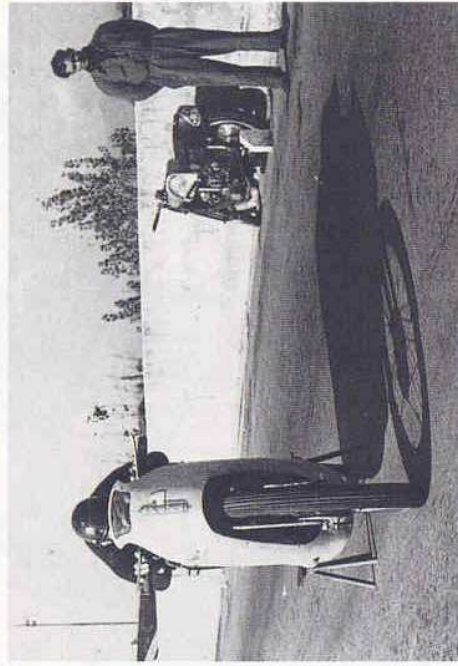
PIERO TARUFFI IN AZIONE CON LA RONDINE NELLA VITTORIOSA COPPA ACERBO DI PESCARA: LA QUATTRO CILINDRI EROGAVA CIRCA 76 CV, MA AVEVA UNA CICLISTICA ALQUANTO PROBLEMATIC.



IN VISTA DEL GP DEL REALE MOTO CLUB D'ITALIA DI MONZA SI COLLAUDA LA RONDINE CON SOSPENSIONE POSTERIORE. DA NOTARE IL SERBATOIO SUPPLEMENTARE DEL CARBURANTE POSTO DIETRO LA SELLA.



1936: LA GILERA HA GIÀ ACQUISTATO TUTTO IL MATERIALE DELLA RONDINE-CNA E STA DANDO IL VIA ALLO SVILUPPO DEI MOTORI CHE IN SEQUITO DOMINERANNO NELLE GARE DEL CAMPIONATO EUROPEO E STABILIRANNO IMPORTANTI PRIMATI DI VELOCITÀ.



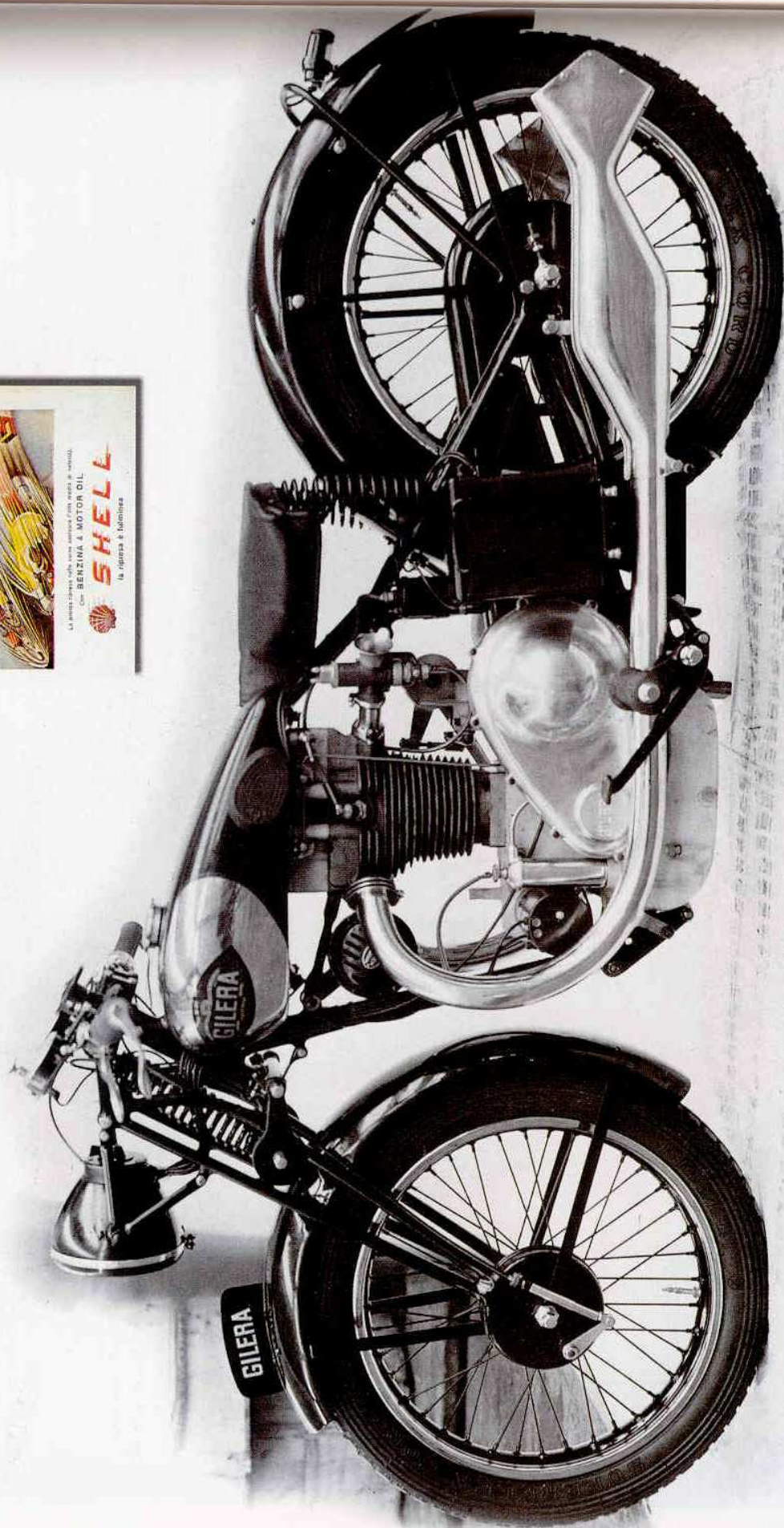
UNA PROFILATISSIMA CARENA IN ALLUMINIO FRUTTO DI STUDI NELLA GALLERIA DEL VENTO E IL PILOTA CHE PROVA LA POSIZIONE IDEALE: È LA RONDINE CHE NEL 1935 STABILÌ DUE NUOVI PRIMATI MONDIALI CON TARUFFI SUL CHILOMETRO E SUL MIGLIO LANCIATI, RISPETTIVAMENTE A 244,316 E 223,089 km/h. SULLO SFONDO UNA RONDINE REGOLARMENTE TARGATA PER GLI ESPERIMENTI SU STRADA.



AUTODROMO DEL LITTORIO, 1934: TARUFFI PARTE PER IL PRIMO COLLAUDO DELLA RONDINE CHE HA ANCORA LA SOSPENSIONE RIGIDA POSTERIORE.



IL MODERNO disegno della VT 500 del 1934, in una foto dell'epoca. Di lì a poco la serie delle "valvole in testa" SARÀ NOTA con il nomignolo di "quattro bulloni" dal numero dei prigionieri che UNIVANO il cilindro al CARTER.



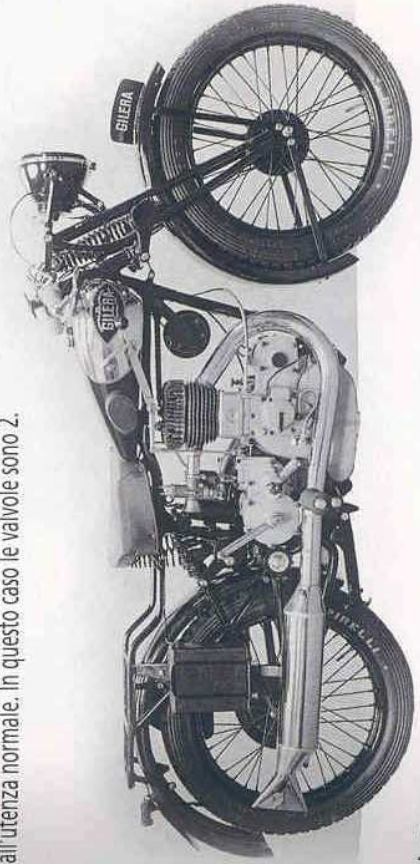
LA 500 V
MOTORE C

1933-1934

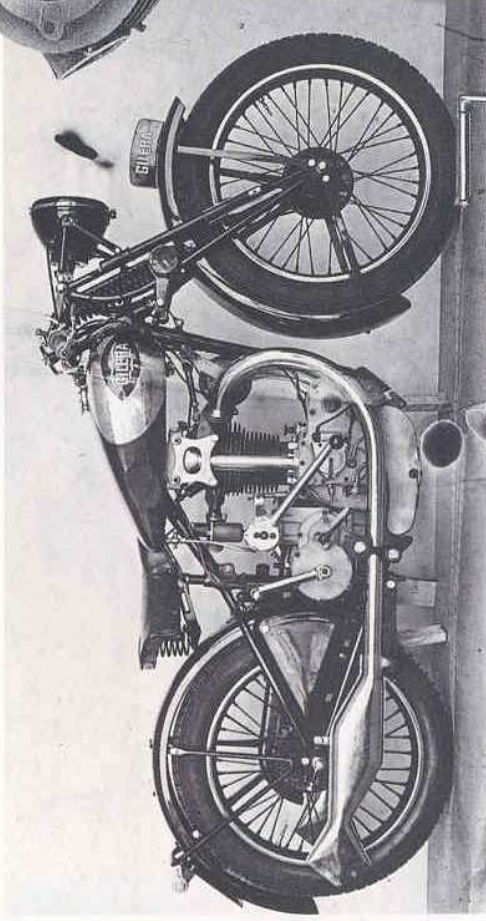
Rivoluzione tecnica

Ritorniamo alla Gilera "vera e propria", tralasciando per poco le fantastiche quattro cilindri che, fra qualche pagina, monopolizzeranno o quasi il nostro racconto. E troviamo due moto interessantissime, apparse tra il 1933 e l'anno successivo. Nel frattempo, la Gilera è diventata una Marca importante e Giuseppe si fregia dei titoli di Cavaliere e Ufficiale, quindi è il tempo di novità. La più ambiziosa è senza dubbio la 500 VT (valvole in testa) che sfrutta una testata a 3 valvole (due all'aspirazione ed una allo scarico) e che ha una potenza di 20 CV a 4.500 giri e supera i 125 km/h. La macchina non conosce un grande successo, ne su strada e nemmeno nelle gare per le quali viene allestito un motore preparato, riconoscibile dall'accensione a magnete e non a spinterogeno che viene mostrato alla stampa. Il telaio è a culla aperta, una caratteristica che inizia a prendere passo nella produzione Gilera.

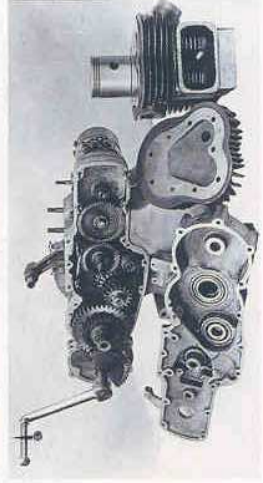
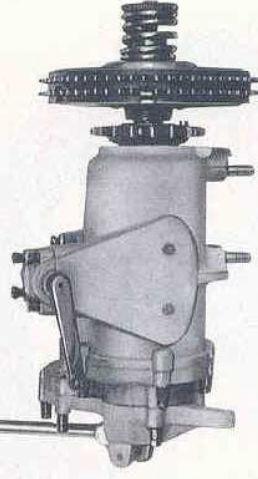
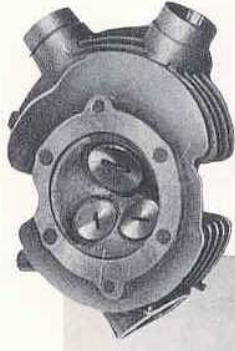
Intanto la "vecchia" serie a valvole laterali riceve un'altra importante innovazione, ovvero il telaio elastico con una sospensione posteriore dal disegno elegante e dall'esecuzione razionale. Arriva anche il cambio a 4 marce montato sulle 350 e 500 VL. Sempre del 1934 è la VT (valvole in testa) 500, erede della "tre valvole", ma che punta all'utenza normale. In questo caso le valvole sono 2.



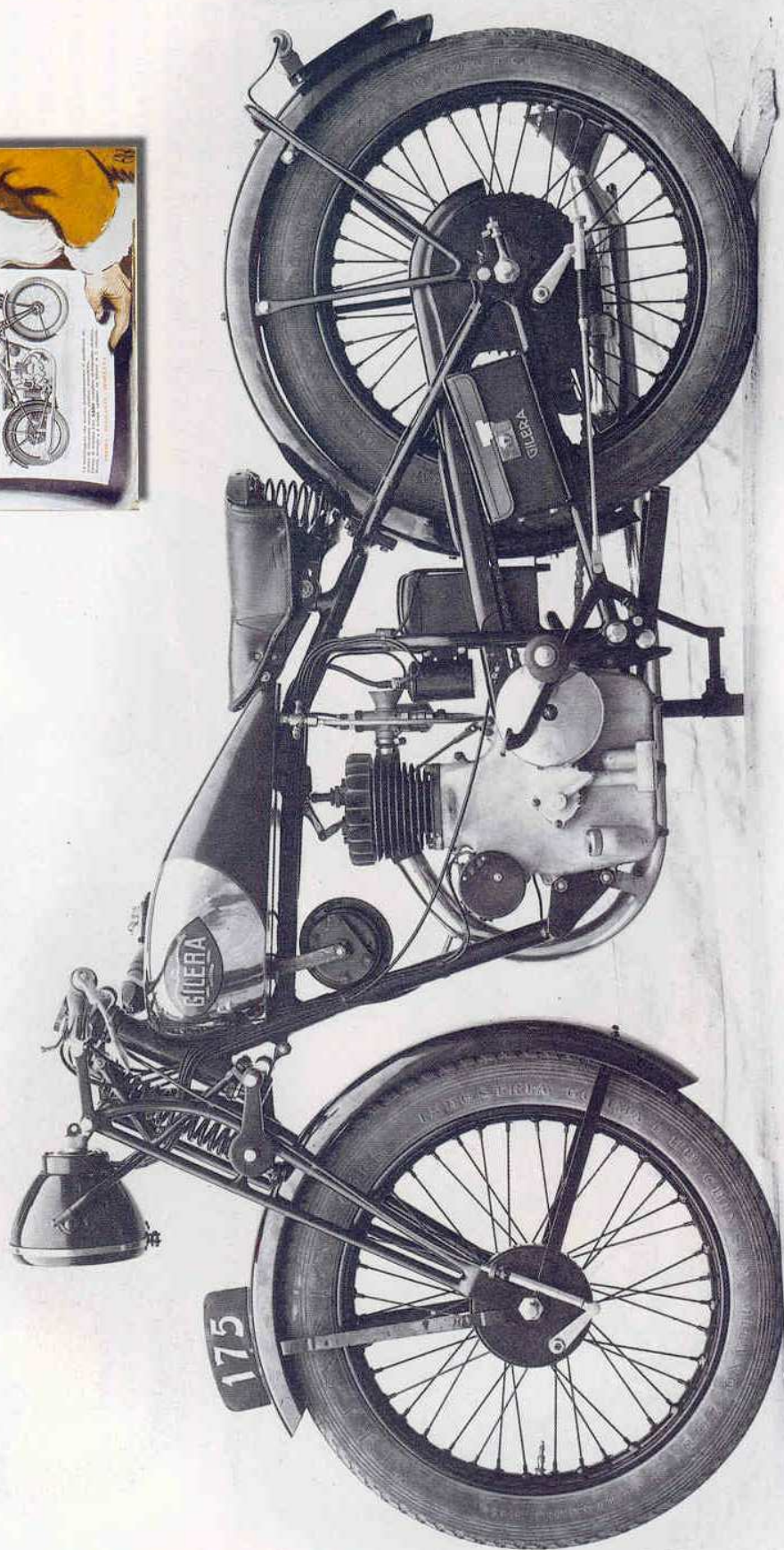
LA 500 VL CON TELAI0 ELASTICO. NELLE FOTO A DESTRA, IL DETTAGLIO DELLA SOSPENSIONE E IL MOTORE COMPLETAMENTE SMONTATO.



IL PROTOTIPO DELLA 500 TRE VALVOLE NEL GENNAIO 1933 E (SOTTO) IL CAMBIO A QUATTRO VELOCITÀ E LA TESTATA (IN ALTRO).



ESTETICA NEOCLASSICA PER LA PUBBLICITÀ Gilera. Ad ARCORE NASCONO I NUOVI IMPIANTI CON LA FONDERIA E IL BANCO PROVA A RULLI.



Babbo NATALE in persona raccomanda ai lettori di Motociclismo l'acquisto della Gilera 175, raffigurata nella versione del 1931.



1931-1937

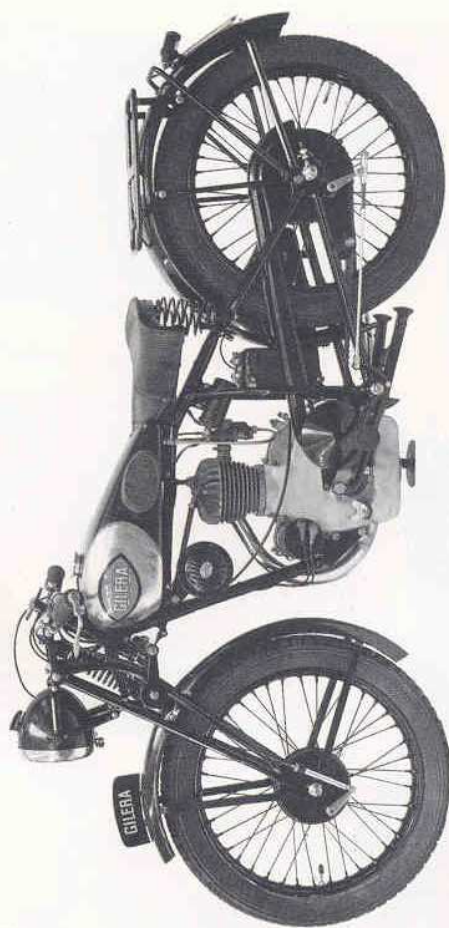
Piccole cilindrata

Dalla fine degli anni Venti, alla metà del decennio successivo, le agevolazioni fiscali riservate alla classe 175

invogliarono parecchi Costruttori nostrani a tentare questa carta, primo passo verso la motorizzazione di massa, obiettivo molto caro alla politica mussoliniana. Il primo passo è datato 1931 con l'entrata in scena della 175 Sirio (che apre la denominazione "spaziale" tanto cara in seguito alla Gilera). Rispetto alla produzione di grossa cubatura questa piccola ed onesta utilitaria con

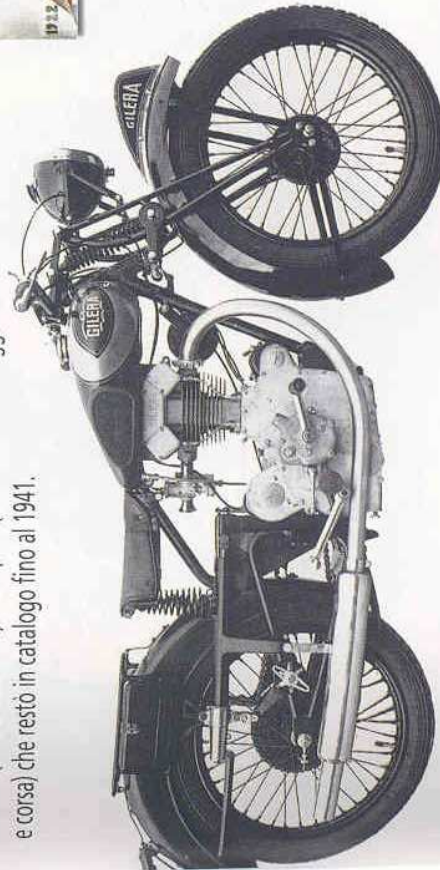
distribuzione a valvole laterali, presenta interessanti novità come il cambio in blocco a 3 rapporti e il lubrificante contenuto nel carter. Erogava 5 CV e raggiungeva i 75 km/h. In seguito le agevolazioni fiscali sparirono, quindi la Gilera nel 1934 fece lievitare la cubatura a 220 cc con un aumento dell'alesaggio da 57 a 64 mm, la corsa restava di 68 mm. In seguito la piccola valvole laterali arrivò alla cilindrata piena di 250 cc.

Nel 1937 entra in scena anche la L 250 con un nuovo motore a valvole in testa (aste e bilancieri) di 247,7 cc (64x77 mm di alesaggio e corsa) che restò in catalogo fino al 1941.



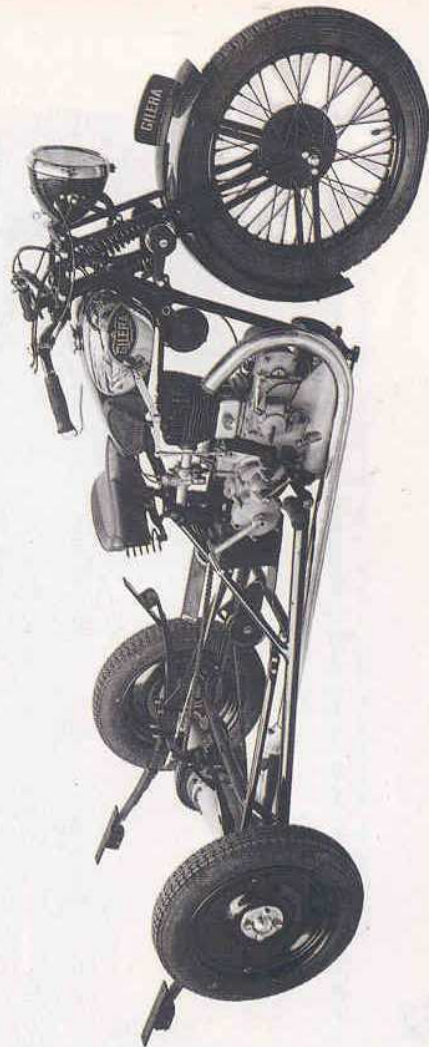
LA VERSIONE DI 220 cc della Sirio, edizione 1936; ANCHE IN QUESTA MOTO LA RUOTA ANTERIORE E QUELLA POSTERIORE RISULTANO INTERCAMBIABILI.

DUE ESEMPLI DI "COMUNICAZIONE" dell'epoca: si va dalla réclame della 175 che punta sul basso prezzo, alla grafica in stile littorio inneggiante all'anno decimo dell'Era Fascista.



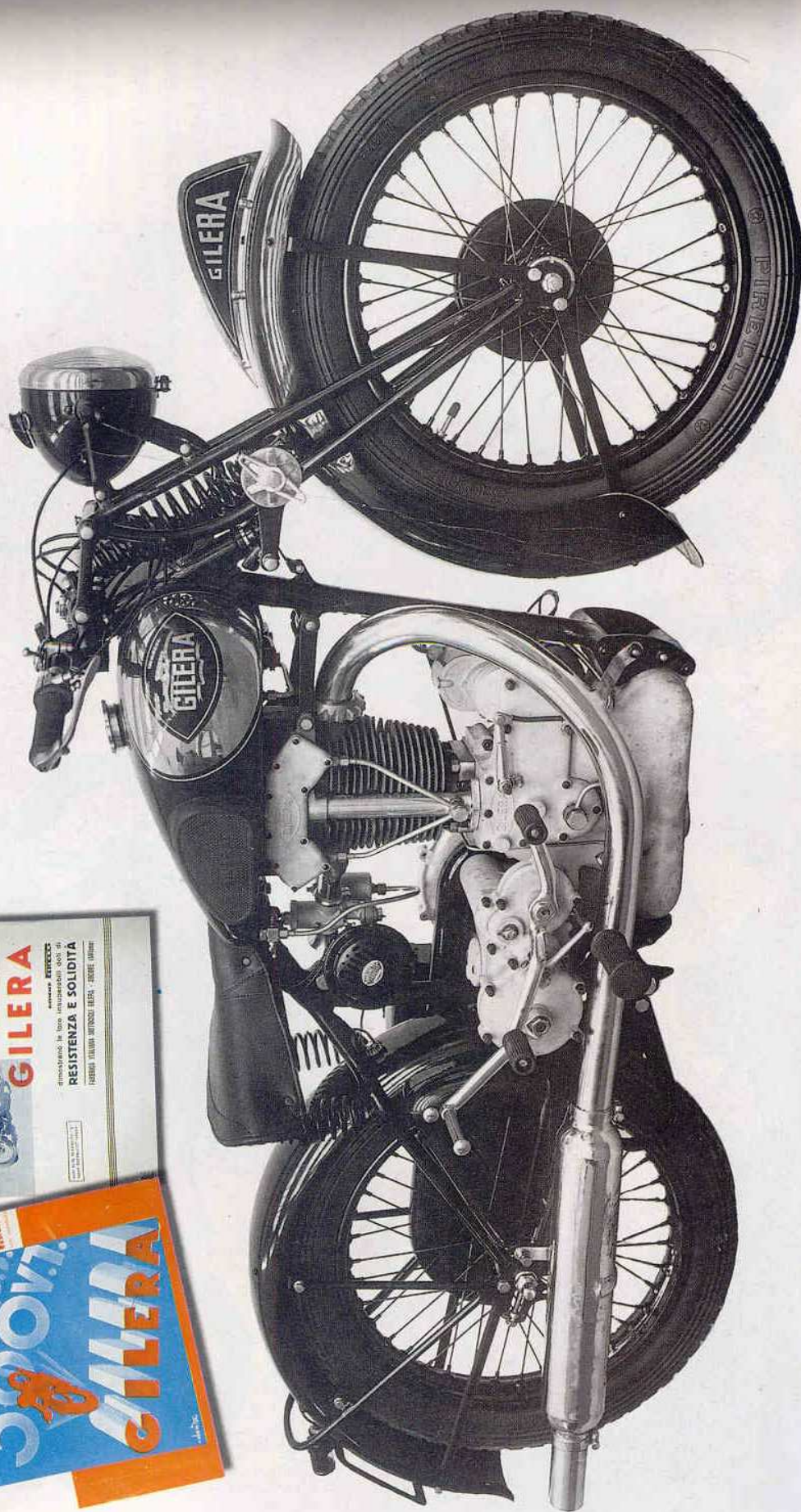
GRANDE NOVITÀ PER LA STAGIONE 1937 È LA 250 VT CON LA SOSPENSIONE POSTERIORE, RIPRESA DALLA VTE 500, AD AMMORTIZZATORI ORIZZONTALI E GALLETTI A FRIZIONE.

SFRUTTANDO IL MOTORE A VALVOLE LATERALI DI 500 cc, IN SEQUITO PORTATO A 600 cc di cilindrata, la Gilera allestì una serie di popolari motocarri, in seguito battezzati MERCURIO.





Copertina "patriottica" di Motociclismo dedicata alla gamma Gilera e, a fianco, una pagina pubblicitaria nella quale si esaltano le doti della VL 500 con telaio elastico, affidabile "sulle strade più selvagge del mondo", ovvero nell'Africa Orientale Italiana.

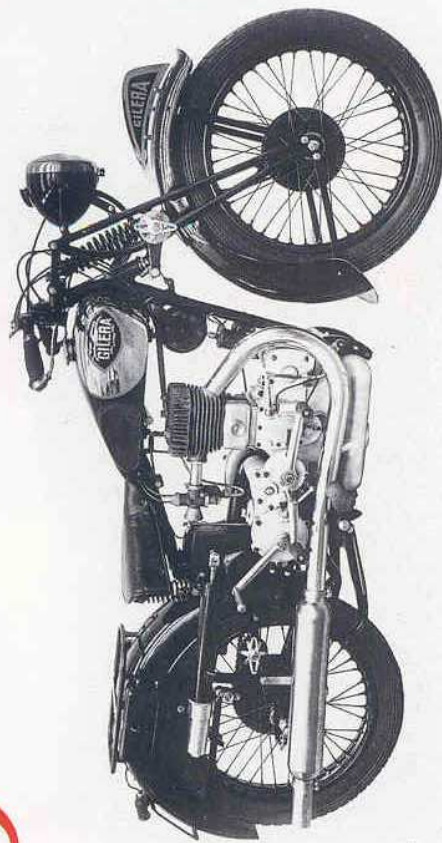


LA 500 VT, probabilmente uno dei più nitidi esempi di moto italiana di questo periodo. Da questo modello derivò una versione speciale che corse nel 1939 la Milano - Taranto.

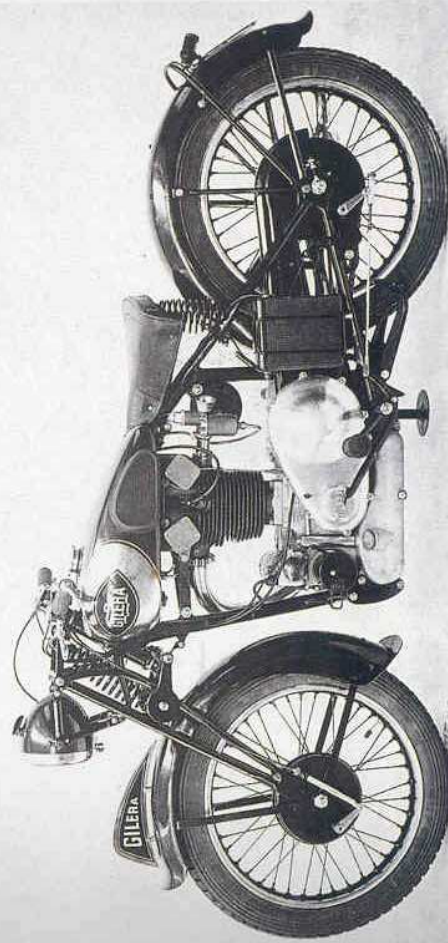
1936

Un anno importante

La Gilera, nel 1936, è una delle più importanti fabbriche italiane, ha uno stabilimento moderno, è già nel giro delle commesse militari per il Regio Esercito e, soprattutto, produce "bellissime moto nazionali, robuste, eleganti e soprattutto vendute a prezzi convenientissimi, adatti alle borse non certo fornitissime di quegli italiani che sono ricchi altro che d'ingegno, di cuore, di civiltà e di passione". Scriveva così Motociclismo in quell'anno, fotografando, senza volere, il vero lato debole del nostro Paese che stava conquistando l'impero con rara carenza di mezzi. Intanto la Gilera sforna 10.000 moto l'anno e ha una gamma, nella classe 500, che va dalla collaudata valvole laterali (lire 6.000 con sospensione elastica) alla sportiva VT Gran Sport, con l'inserimento della economica 220 e della 350 VT. Intanto, ad Arcore, stanno arrivando le quattro cilindri Rondine.



SOTTO, il lato sinistro della VT 500 GS, in questo caso ANCORA priva della sospensione elastica posteriore



"AL LENTO CAMMELLO DOVRA' SOSTITUIRSI LA VELOCE MOTOCICLETTA". Ecco lo slogan pubblicitario (sotto) utilizzato per ricordare le conquiste future della moto nell'Impero. Ma non mancano "sfondi più tradizionali, come il Duomo di Milano."



LA CARATTERISTICA SOSPENSIONE Gilera applicata ad una 500 LE (Lusso Elastica), MACCHINA TRANQUILLA (potenza di circa 12 CV a 4.000 giri), MA NOTA PER LA PROVERBIALE ROBUSTEZZA.



LA VL 500 SS ERA IN VENDITA ANCHE CON IL CARROZZINO "AERODINAMICO" ad un prezzo complessivo di lire 7.225. IN QUESTO PERIODO il sogno di ogni ITALIANO ERA UNO stipendio da "mille lire al mese" come recitava UNA FAMOSA CANZONETTA dell'epoca.



UNA TRA LE FOTO PIÙ CELEBRI E INVIDIATE DEL MONDO: È STATA SCATTATA IL 29 APRILE 1937 (XV ERA FASCISTA) DOPO LA CONQUISTA DEI PRIMATI SUI 50 CHILOMETRI, SUI 100, SULLE 50 E 100 MIGLIA E SULL'ORA DA TARUFFI SULL'AUTOSTRADA BERGAMO-BRESCIA. DA NOTARE CHE I TEST VENNERO ESEQUITI SULLA STRADA APERTA AL TRAFFICO (1) CON VELOCITÀ DI CIRCA 250 KM/H. IL GERARCA IN DIVISA È IL GENERALE DELLA MILIZIA DELLA STRADA, INGEGNER UGO LEONARDI.

1936-1937

La Rondine sfreccia a 274 km/h

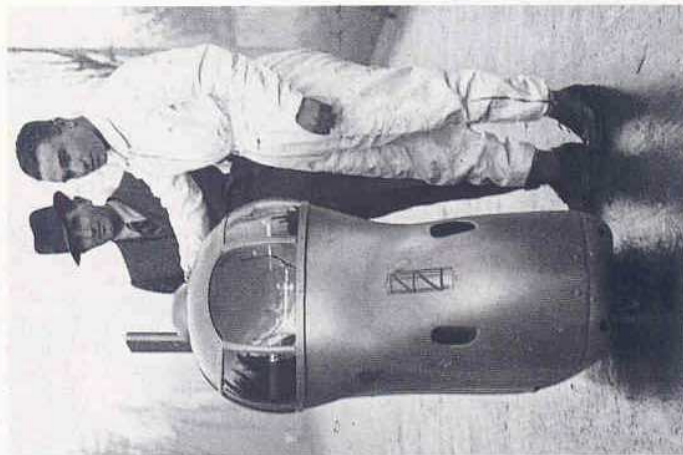
La CNA nel 1935 aveva già stabilito il record mondiale di velocità con Taruffi alla guida della splendida quattro cilindri ma, a fine anno, l'avventura di questa moto così avanti sui tempi sembra finita. Invece Taruffi, al termine di lunghe e segrete trattative (ancor oggi nessuno conosce l'entità della cifra pagata), convince Giuseppe Gilera ad acquistare il progetto, sei moto complete e tutto il materiale della Rondine. E' un impegno molto forte che però consente alla fabbrica italiana di entrare nello sport (dove già ha ottenuto validi risultati con le sue mono VL e VT e con qualche altra moto sperimentale come la monoalbero) al massimo livello. Il 1936 della Rondine passa in segreto, nel reparto corse di Arcore: sulla "quattro" vengono riviste parecchie cose, ad esempio la ciclistica, con un nuovo telaio perimetrale (un balzo nel futuro di quasi mezzo secolo) e il montaggio di un forcellone più lungo. Il motore viene rivisto a livello dei cuscinetti dell'albero motore (vedremo in seguito come) e del compressore. Ma l'aspetto fondamentale è la carenatura, in pratica è una vera carlinga d'aereo studiata nella galleria del vento della Caproni. Un grande lavoro: la Rondine sfreccerà a 274 km/h, nel 1937!



Copertina celebrativa del 1937. Per il regime la messe di record della Gilera ebbe un'importanza notevole, tant'è che "Sua Eccellenza" Achille Starace, segretario del PNF e presidente del CONI inviò un telegramma "ai dirigenti e alle maestranze", mentre ampio spazio ai record fu dato da tutta la stampa italiana.



UN MERITATO MOMENTO DI GLORIA ANCHE PER LA SQUADRA DEI MECCANICI Gilera dopo la conquista dei record mondiali. Arturo Coerezza, redattore di Motociclismo, fu l'unico giornalista invitato al MEETING.



LA TENSIONE DIPINTA SUL VOLTO DI TARUFFI STA LASCIANDO IL POSTO ALLA GIOIA DOPO IL TRIONFO.

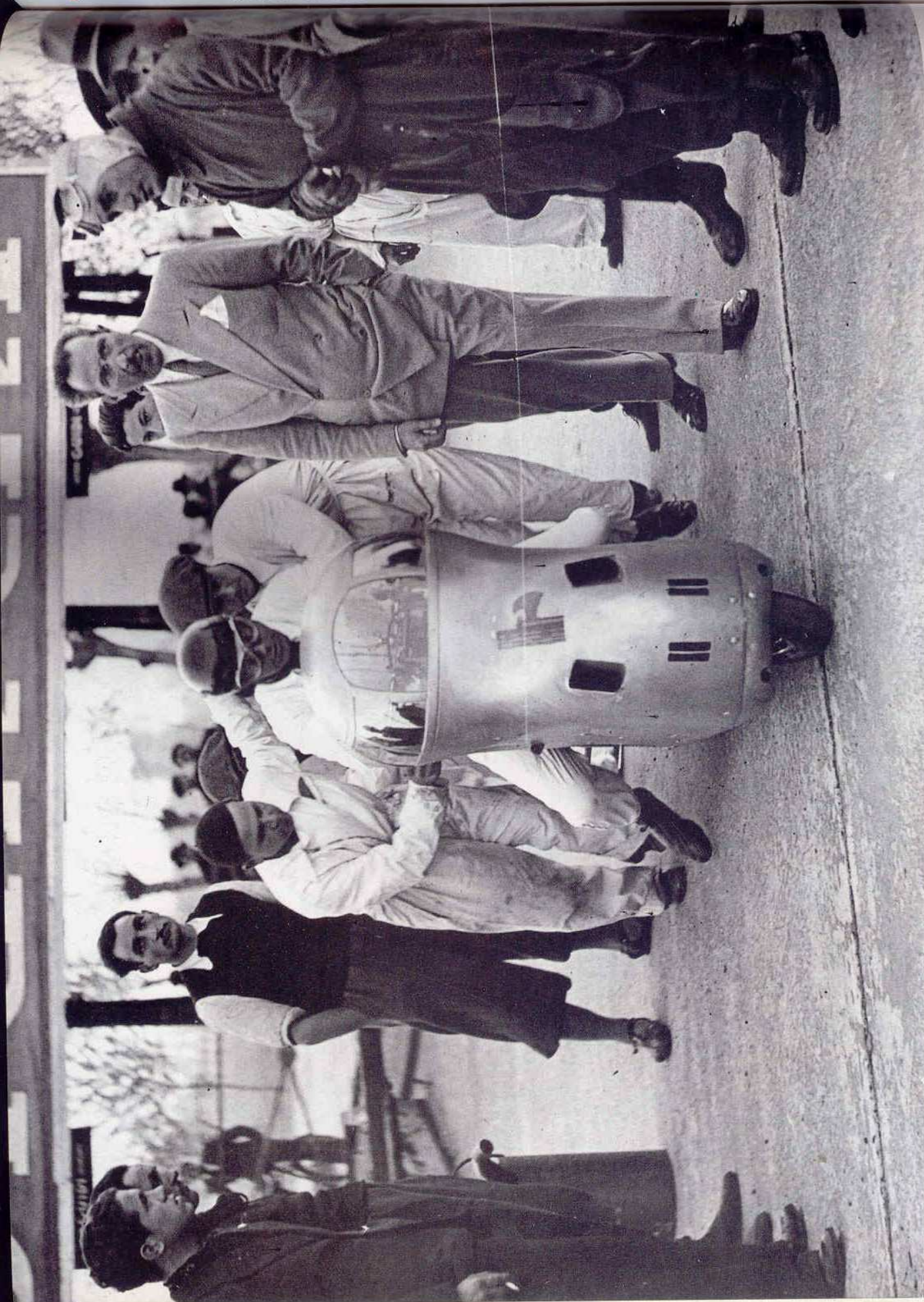


L'ESEMPLARE SUPERSTITE DELLA RONDINE DA RECORD ATTUALMENTE DI PROPRIETÀ DEL GRUPPO PIAGGIO Gilera con la carenatura di tipo integrale. Sulla moto usata da Taruffi vennero tolti il tetto e le fiancate per consentire al pilota di appoggiare i piedi durante i tentativi di record fatti in autostrada, nel corso dei quali era necessario effettuare inversioni di marcia, necessarie vista l'esigua lunghezza del tracciato.

La carriera dell'aprile 1937, procede se-
gnati sui 5 chilometri
che vanno dai 213 km/
dallometro da fermo (s
172,064); il 21 ottobre
lungh, crolla anche il rex
aprile 1939, sempre nel
con inversioni di marcia
fondine di Taruffi spic-
prestazione che inorgo
delle 50 miglia e delle
per le gare classiche su
nel 1937 a Monza, mer
vittoria nella Milano-Ta
ziache. Da notare che
Svezia, campionato d'E



Giordano Aldrichet
Monza durante la pr
l'occasione dotata di
interiore, assenti su



Con "il Fascio Littorio simbolo ed auspicio per la grande conquista" come recita la didascalia dell'epoca, Taruffi, sempre sulla Brescia-Bergamo, si accinge a frantumare il record dell'ora
con la Rondine ad oltre 205 km/h di media: una performance strabiliante per l'epoca. Sulla destra, in doppiopetto, l'ingegner Remor che curava il progetto della 500 di Arcore.

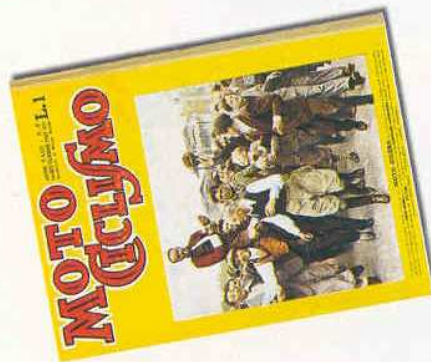
1937-1939

Record e gare

La carriera della Gilera Rondine, subito dopo i record del 29 aprile 1937, procede senza sosta: il 2 ottobre dello stesso anno spicca i primati sui 5 chilometri, 5 miglia, 10 chilometri da fermo con medie che vanno dai 213 km/h ai 247,993. Il 13 ottobre è la volta del chilometro da fermo (solo 149,625 km/h) e del miglio lanciato (272,064); il 21 ottobre il chilometro lanciato viene percorso a 274,181 km/h, crolla anche il record del miglio da fermo. Due anni dopo, il 13 aprile 1939, sempre nell'angusta cornice della Brescia-Bergamo, quindi con inversioni di marcia obbligate, specie sulle lunghe distanze, la Rondine di Taruffi spicca il primato dell'ora (205,252 km/h), una prestazione che inorgoglisce l'Italia. Crollano anche i record dei 50 km, delle 50 miglia e delle 100 miglia. Intanto la Rondine viene predisposta per le gare classiche su pista e strada. Giordano Aldrighetti stravince nel 1937 a Monza, mentre l'anno dopo lo stesso pilota si aggiudica la vittoria nella Milano-Taranto, 1.238 chilometri su strade davvero arcaiche. Da notare che nel 1937 Taruffi corse con la Rondine il GP di Svezia, campionato d'Europa, arrivando terzo.

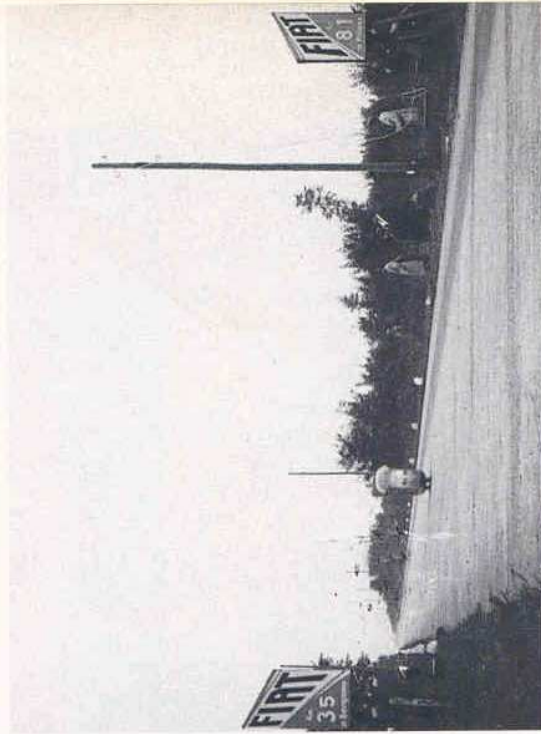


Giordano Aldrighetti in piena velocità sulla sopraelevata di Monza durante la prima gara vittoriosa della Rondine, per l'occasione dotata di sospensione posteriore e di freno anteriore, assenti sulla moto da record.

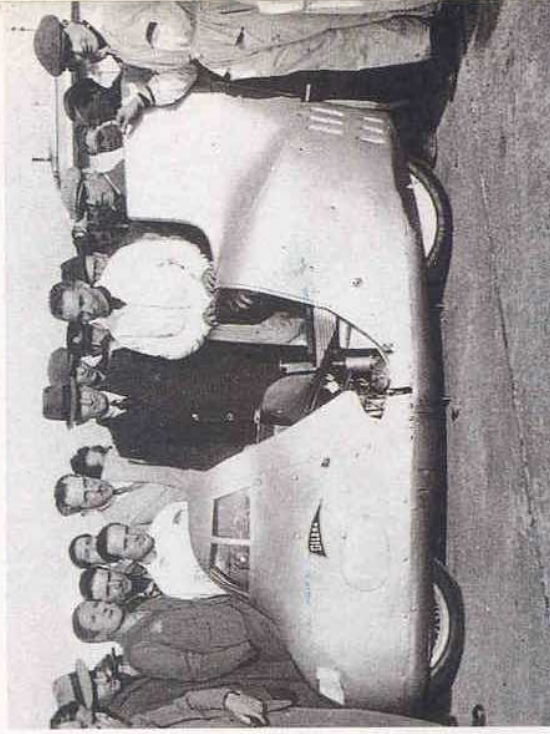


La bella copertina dedicata da Motociclismo alla vittoria della Gilera a Monza. Aldrighetti è portato in trionfo dai suoi fan e fuma una sigaretta, un'immagine tipica delle gare di allora.

Con il numero 158 e una strana carenatura che convogliava aria al motore, Aldrighetti parte da Milano alla volta di Taranto: sarà primo alla media record di 117 km/h su strade che oggi, in buona parte, sarebbero adatte per una "speciale" di un rally-raid.



Una rara immagine della Rondine lanciata in piena velocità sul tratto autostradale.



Con l'immancabile cappello e il cappotto scuro, Giuseppe Gilera in posa con la Rondine, alla sua destra, l'ingegner Remor e, a sinistra in tuta, Taruffi.

1939

Le moto che hanno fatto la Storia

Rondine 500

Per comprendere al meglio la straordinaria importanza di questa moto, probabilmente una delle più significative dell'intera storia motociclistica, è bene considerare la scheda tecnica. Troviamo infatti un telaio perimetrale, motore quattro cilindri fronto-marcia con compressore e raffreddamento a liquido. Sembrano caratteristiche di una moto odierna, ma in realtà la Rondine è della fine degli anni Trenta. Arrivata in Gilera nel 1936 dalla CNA, questa moto venne immediatamente sottoposta ad una serie di interventi volti a renderne più competitivo l'impiego. Ad esempio, l'albero motore, costosissimo (richiedeva 100 ore di lavorazione), era montato su rulli sciolti e durava pochissimo. Furono quindi montati cuscinetti a rulli con gabbie in duralluminio; inoltre venne rivisto il compressore e finalmente fu realizzato un nuovo telaio con efficace sospensione posteriore. Va anche considerato che per questa moto capace di erogare circa 75 CV a 8.500 giri, andavano totalmente ripensati tutti gli accessori, visto che all'epoca non esistevano molte moto così potenti e frazionate nella cilindrata. Per la Gilera fu anche un balzo in avanti nella ricerca tecnica. Della Rondine da pista è sopravvissuto un solo esemplare, restato alla Gilera, che è stato recentemente restaurato. Per la prima volta dal 1936 è stato possibile conoscere nei dettagli la tecnica di questa moto strepitosa. Esiste un'altra Rondine in versione record che però non è stata ancora rimessa in funzione.



LA SPETTACOLARE QUATTRO cilindri ANTEGUERRA RECENTEMENTE RESTAURATA, fu CAMPIONE D'EUROPA NEL 1939 con DORINO SERAFINI. A SINISTRA, la copertina dedicata ALL'ASSO PESARESE dopo LA VITTORIA NEL GP di SVEZIA.



Scheda tecnica

Motore: 4 cilindri a 4 tempi, inclinati in avanti di 45°, raffreddamento a liquido, alesaggio e corsa 52x58 mm, cilindrata 492,8 cc, rapporto di compressione 7,2-7,5:1. Distribuzione bialbero a camme in testa a ingranaggi, 2 valvole per cilindro. carburatore Weber 40, compressore tipo Roots ad ingranaggi. Alimentazione a miscela benzina-benzolo al 50%. Potenza 70-75 CV a 8.500 giri. Accensione a magnete Vertex Scinilla, lubrificazione forata a carter secco. Trasmissione primaria ad ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio; cambio a 4 rapporti. **Ciclistica:** telaio perimetrale in tubi d'acciaio con parte posteriore in lamiera, forcella a parallelogramma con molla centrale e ammortizzatore a frizione, sospensione post. con forcellone oscillante molle nei tubi del telaio e ammortizzatori a frizione. Freni a tamburo, ant. da 208 mm, post. da 178 mm. Ruote da 21 pollici, pneumatici: ant. 3,00, post. 3,50. **Peso:** 175 kg a secco, **Prestazioni:** velocità massima circa 225 km/h.

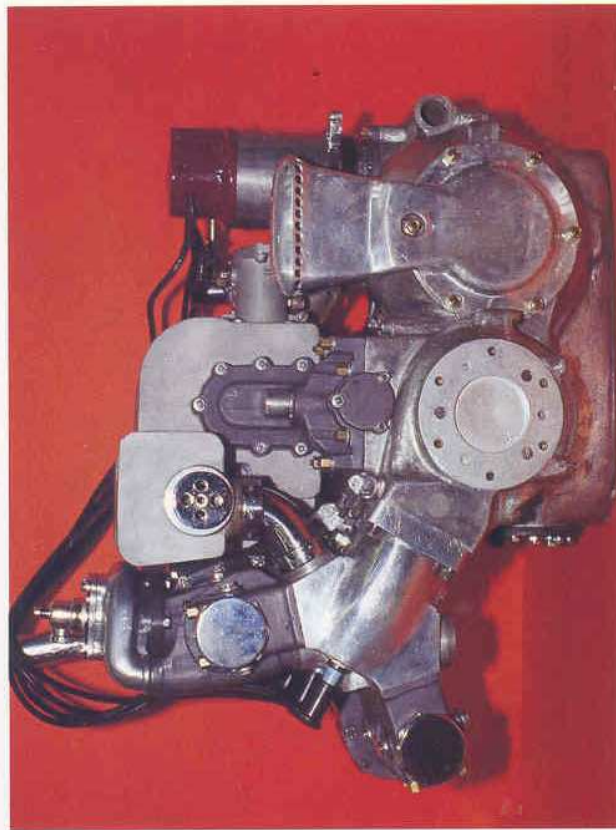
La forcella a parallelogramma ha una molla centrale e un ammortizzatore a frizione posto sul lato destro.



Sulla fiancata sinistra è presente l'allettatura per il raffreddamento del serbatoio dell'olio.



Due viste del bellissimo propulsore che aveva le valvole inclinate di 96 gradi, la distribuzione comandata da ingranaggi e il compressore tipo Roots. Questo motore ha una larghezza di soli 35 centimetri.



Telaio perimetrale in tubi (dovuto alla matita dell'ingegner Remor) e autentica "finestra sul futuro".

QUATTRO
RA RECENTE-
FU CAMPIO-
1939 CON
A SINISTRA,
ICATA ALL'AS-
LA VITTORIA



2x58 mm,
ingranaggi, 2
miscela benzi-
cazione forza-
d'olio; cam-
illa a paralle-
te molle nei
te da 21 pol-
a 225 km/h.

Rond

Nel numero incredibile scoop a prima volta, infatti Rondine. Viene infatti sopravvissuta ad o viene affidato il pr oltre mille ore di c l'ausilio di disegni riesce a far ripartir cilindri. Una gran documentata. All' anche Nello Pagar guidato, nel dopo versione compres (per rispettare i n stato campione it Glera 4. Il suo cor lapidario: "E' stat la moto più comp che mai abbia gu Naturalmente la visto che quella a ventina di CV ed

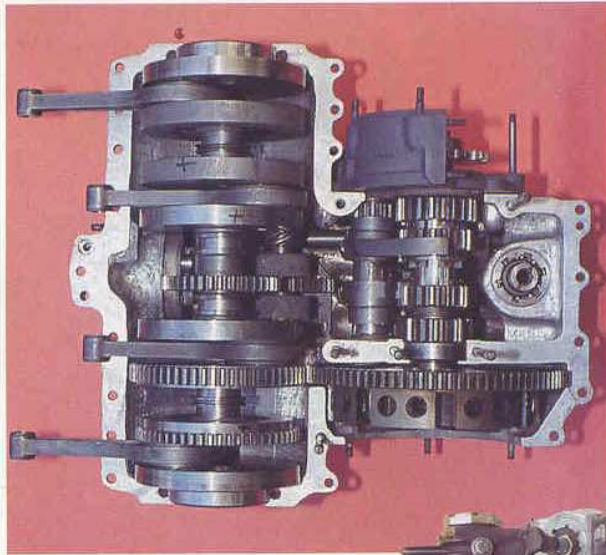
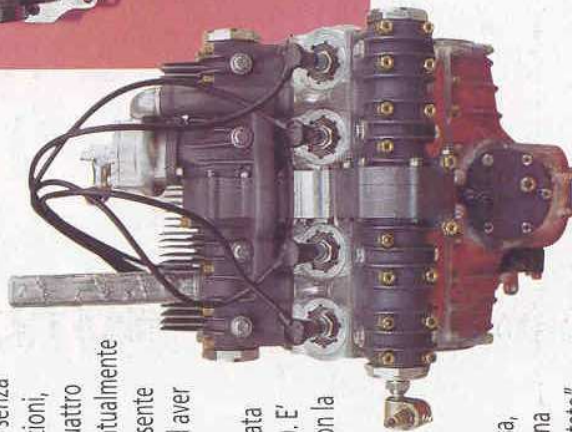


Nello Pagani e la Gilera "quattro": un binomio che si ricompone dopo quasi mezzo secolo. In alto, Nadir Bortoluzzi il tecnico che ha resuscitato la Gilera 500. Il suo commento: "Un motore complesso (37 ingranaggi) ma ancora moderno". Tra i punti più critici della moto, la forcella a parallelogramma che richiede un'infinita pazienza nell'assemblaggio. Bortoluzzi ha operato un restauro conservativo, visto che non esistevano praticamente i ricambi.

Rondine 500: i segreti mai visti

Nel numero 1 del 1996 di Motociclismo d'Epoca c'è un incredibile scoop arrivato con "soli" sessant'anni di ritardo! Per la prima volta, infatti, è possibile vedere da vicino i dettagli della Rondine. Viene infatti completato il restauro dell'unica moto sopravvissuta ad opera di un tecnico Gilera, Nadir Bortoluzzi, al quale viene affidato il preziosissimo materiale. Il tecnico, dopo quattro anni, oltre mille ore di duro lavoro, fatto senza

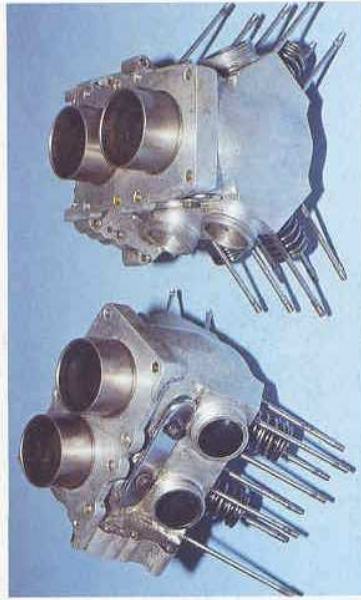
l'ausilio di disegni tecnici o di istruzioni, riesce a far ripartire la fantastica quattro cilindri. Una grande emozione, puntualmente documentata. All'operazione è presente anche Nello Pagani, unico pilota ad aver guidato, nel dopoguerra, sia la versione compressa sia quella aspirata (per rispettare i nuovi regolamenti). E' stato campione italiano nel 1946 con la Gilera 4. Il suo commento è lapidario: "E' stata globalmente la moto più completa e perfetta che mai abbia guidato". Naturalmente la versione compressa, visto che quella aspirata perdeva una ventina di CV ed era un tenore sfiatato".



VISTA FRONTALE DEL MOTORE GILERA: È LARGO solo 35 CENTIMETRI. IL COMPRESSORE INFATTI È ALLOCIATO DIETRO AI CILINDRI MA L'IDEA GENIALE RIGUARDA L'AZIONAMENTO DEL COMPRESSORE E DELLA PRIMARIA PER MEZZO DI DENTATURE SULLE SPALLE DEI VOLANI DELL'ALBERO MOTORE.

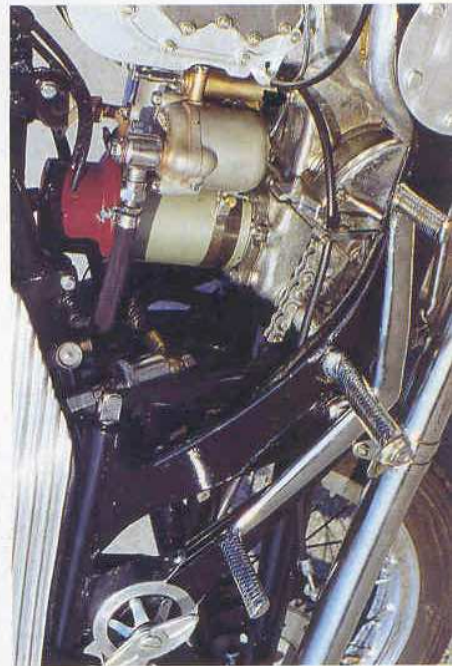


L'ALBERO MOTORE È IN ACCIAIO DA CEMENTAZIONE IN CINQUE PEZZI UNITI PER FORZAMENTO. I PISTONI SONO RICAVATI DA UNA BARRA DI DURALUMINIO E PRESENTANO UNA CUPOLA MOLTO PRONUNCIATA PER SEGUIRE IL PROFILO DELLA TESTATA. DA NOTARE CHE LE VALVOLE SONO INCLINATE DI BEN 96 GRADI.



TESTE E CILINDRI SONO IN BLOCCO UNICO, SCELTA TIPICA DELLE AUTO DA CORSA DELL'EPOCA. LE CANNE SONO IN GHISA, MENTRE IL RESTO È IN LEGA LEGGERA. LE MOLLE VALVOLE SONO TRIPLE DI TIPO CONCENTRICO.

UN PARTICOLARE ANTICO SU DI UNA MOTO MODERNA: IL COMANDO DEL CAMBIO, A QUATTRO MARCE, OTTENUTO DA UN BILANCIERE DI GIGANTESCHE DIMENSIONI.



COME SULLE MOTO DI OGGI, ECCO I QUATTRO BICCHIERINI E LE PASTIGLIE CALIBRATE PER REGOLARE IL GIOCO DELLE VALVOLE.



IMENTO: "UN MOTORE LUZZI HA OPERATO UN

La carriera sportiva di Dorino Serafini è un periodo della storia motoristica italiana, ma è dal 1950 che Gilerà vince la classe sidecar. Bologna, Torino e al Circolo dei primi due posti del Campionato. Luisin Gilerà ritorna campione italiano, ma Svezia, Germania e Uls compagno di squadra di Rusk sono battute. che, purtroppo, viene tempo di vincere a Alt

Dorino Serafini e Rondine. Il pilota "Sembra fatta a bene su tutti i tra faceva i 230...". Moto la ricevevo studiati da Taruf migliorare la pre



Dorino Serafini, pesarese, un fisico da toro e una classe sopraffina è l'asso della Gilerà; qui è in azione all'Ulster, dove utilizza un piccolo parabrezza. Il saluto romano di Serafini dopo la vittoria e la copertina di Motociclismo che celebra il trionfo alla Milano-Taranto.

1938-1939

Anni ruggenti

La carriera sportiva della quattro cilindri Rondine segna un periodo della storia motociclistica. Nel 1937 vince a Monza con Aldrighetti, ma è dal 1938 che la sua superiorità si fa sentire: Luigi Gilera vince la classe sidecar alla Milano-Taranto, poi si impone a Bologna, Torino e al Circuito del Lario con Aldrighetti e Serafini ai primi due posti del Campionato italiano. Il 1939 è l'anno del trionfo. Luisin Gilera rinvince la Milano-Taranto, Francesco Lama è campione italiano, ma è Dorino Serafini a fare di più: vince in Svezia, Germania e Ulster ed è Campione d'Europa, il compagno di squadra Vailati è terzo. Le BMW di Meyer, la AJS di Rusk sono battute. Potrebbe essere l'inizio di un'era di trionfi che, purtroppo, viene bloccata dalla guerra: nel 1940 c'è solo il tempo di vincere a Alessandria e Genova, poi, tutti in grigioverde.



LA STRUMENTAZIONE della Rondine, probabilmente in versione gara di durata, con contagiri (linea rossa ad 8.000), termometro acqua e orologio. In gara Serafini raramente superava i 7.500 giri per motivi di sicurezza, anche se la sua moto non ha mai denunciato rotture meccaniche.



Foto ufficiale della Rondine edizione 1939 con la sospensione posteriore in versione definitiva e lo sfianto dell'olio che termina dietro il codone.



Test a Monza nel 1937, i primi con i colori Gilera, con la moto ex CNA, appena dotata di sospensione posteriore a frizione e molle orizzontali. La forcella ha due mollette laterali supplementari.

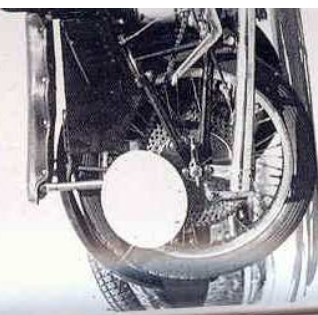


Dorino Serafini e il meccanico Orlando Cicceroni con la Rondine. Il pilota pesarese ricorda così la sua Rondine: "Senbrava fatta apposta per me, l'intesa fu immediata e andava bene su tutti i tracciati. L'unica pecca erano i freni: la Rondine faceva i 230..., ma anche le gomme non erano il massimo. La foto la ricevevo al via delle gare già regolata e con i rapporti studiati da Taruffi, le manopole erano ricoperte di talco per migliorare la presa".

LA VERSIONE '38 con la carenatura "paragambe" e il manometro della sovrappressione, dispositivo che non verrà più usato a partire dall'anno dopo.

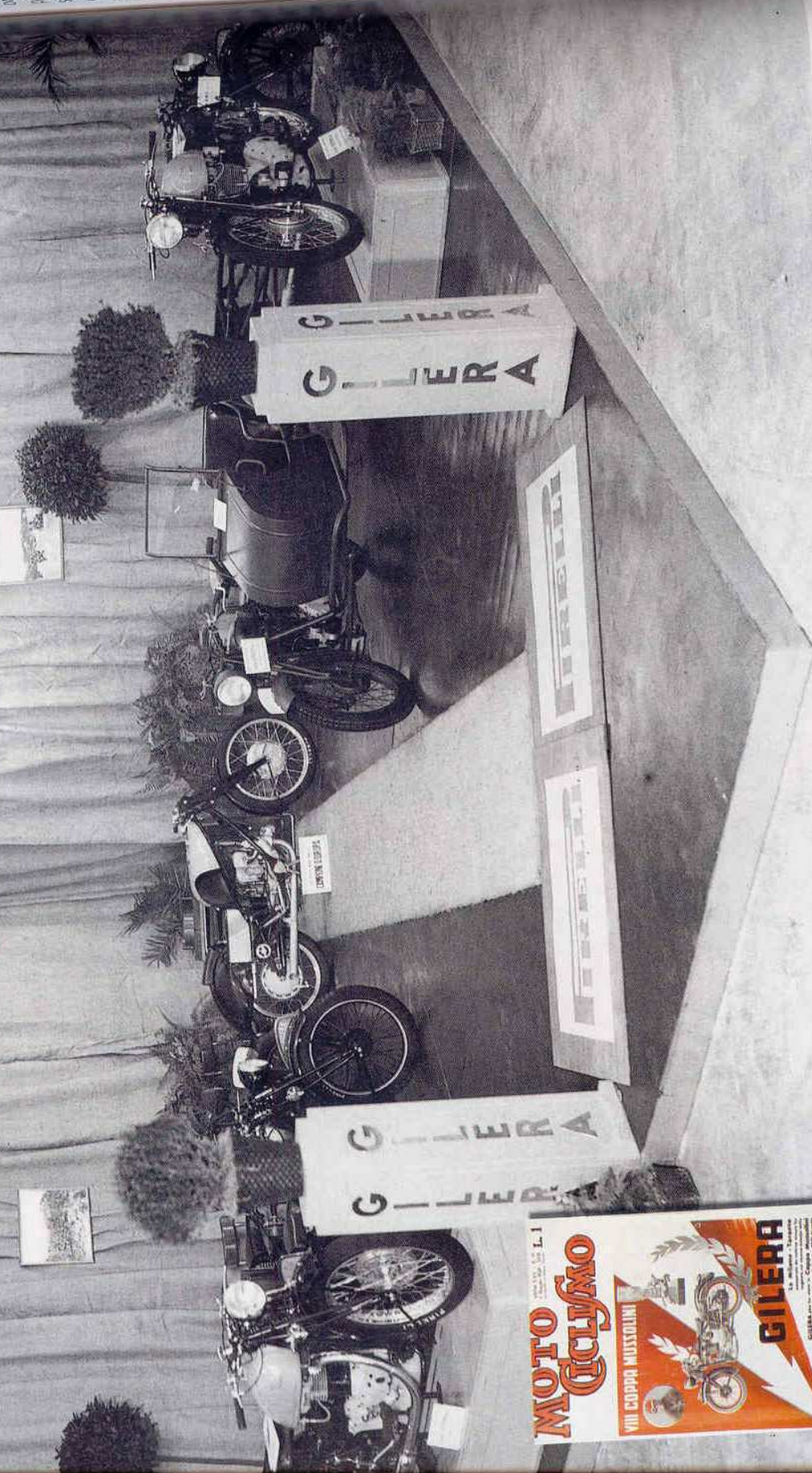


Macchina segreta, mitizzata e ammirata usciva raramente dal Reparto corsie ufficiali come Fiere e Saloni, tant'anni negli anni Novanta che all'epoca. Il risorgimento famoso ed era dettato dalla naturale come di vecchio stampo, che preferiva i ritratti, pur se pubblicate su prestigiose testate, ha sempre avuto un buon rapporto. In pratica, l'unico giornale a disporre di importanti delle straordinarie quattro cilindri, proponiamo in queste pagine ce n'è una riguarda lo stand al Salone di Milano de "quattro" Campione d'Europa in compagnia con la Saturno 500. Di lì a pochi anni della guerra, per ricomparire solo completamente diverso.



LA QUATTRO CILINDRI IN VERSIONE SI...
da Luigi Gilera. Il RETROTRENO R...
l'impiego con il carrozzone.

MOTO GILERA MOTO GILERA

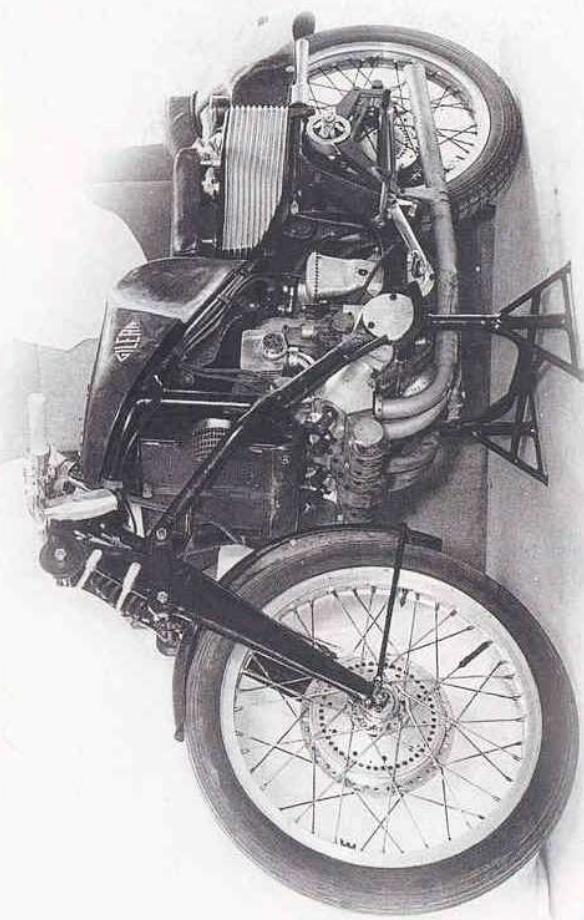


IL SALONE DI MILANO 1940 È FORSE L'ULTIMA APPARIZIONE DELLA GAMMA GILERA PRIMA DELLA GUERRA, TRA 500 STRADALI E SIDE CAR MILITARI LA RONDINE È LA VERA STAR. ETTORE VILLA VINSE NEL 1939 LA COPPA MUSSOLINI (MILANO-TARANTO) CON UNA VT 500.

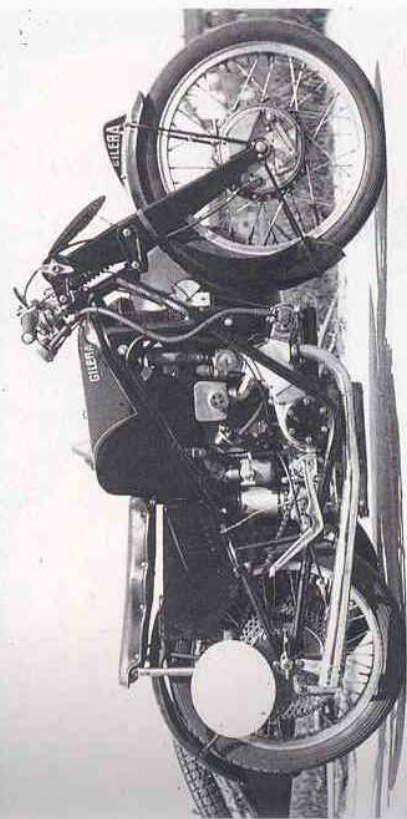
1939-1940

Ultime vittorie

Machina segreta, mitizzata e ammirata in tutto il mondo, la Rondine usciva raramente dal Reparto corse di Arcore e solo per occasioni ufficiali come Fiere e Saloni, tant'è che si è scoperto molto più negli anni Novanta che all'epoca. Il riserbo della Gilera è sempre stato famoso ed era dettato dalla naturale ritrosia di Giuseppe Gilera, uomo di vecchio stampo, che preferiva i risultati alle parole, ma anche alle foto, pur se pubblicate su prestigiose riviste. Per fortuna la Casa lombarda ha sempre avuto un buon rapporto con Motociclismo che era, in pratica, l'unico giornale a disporre di immagini varie e importanti delle straordinarie quattro cilindri. Tra le foto che vi proponiamo in queste pagine ce n'è una che ci ha molto colpito. Riguarda lo stand al Salone di Milano del 1940 nel quale troneggia la "quattro" Campione d'Europa in compagnia della nuova monocilindrica Saturno 500. Di lì a pochi mesi tutto sarebbe sparito a causa della guerra, per ricomparire solo 5 anni dopo, in un mondo completamente diverso.



ECCO UN'ALTRA VERSIONE DELLA RONDINE: È LA MOTO UTILIZZATA DA DORINO SERAFINI NELLA VITTORIOSA CAVALCATA NEL CIRCUITO DEL LARIO, EDIZIONE 1938.



LA QUATTRO CILINDRI IN VERSIONE SIDE CAR UTILIZZATA VITTORIOSAMENTE ALLA MILANO-TARANTO DA LUIGI GILERA. IL RETROTRENO RIGIDO VENIVA CONSIDERATO LA SOLUZIONE MIGLIORE PER L'IMPIEGO CON IL CARROZZINO.

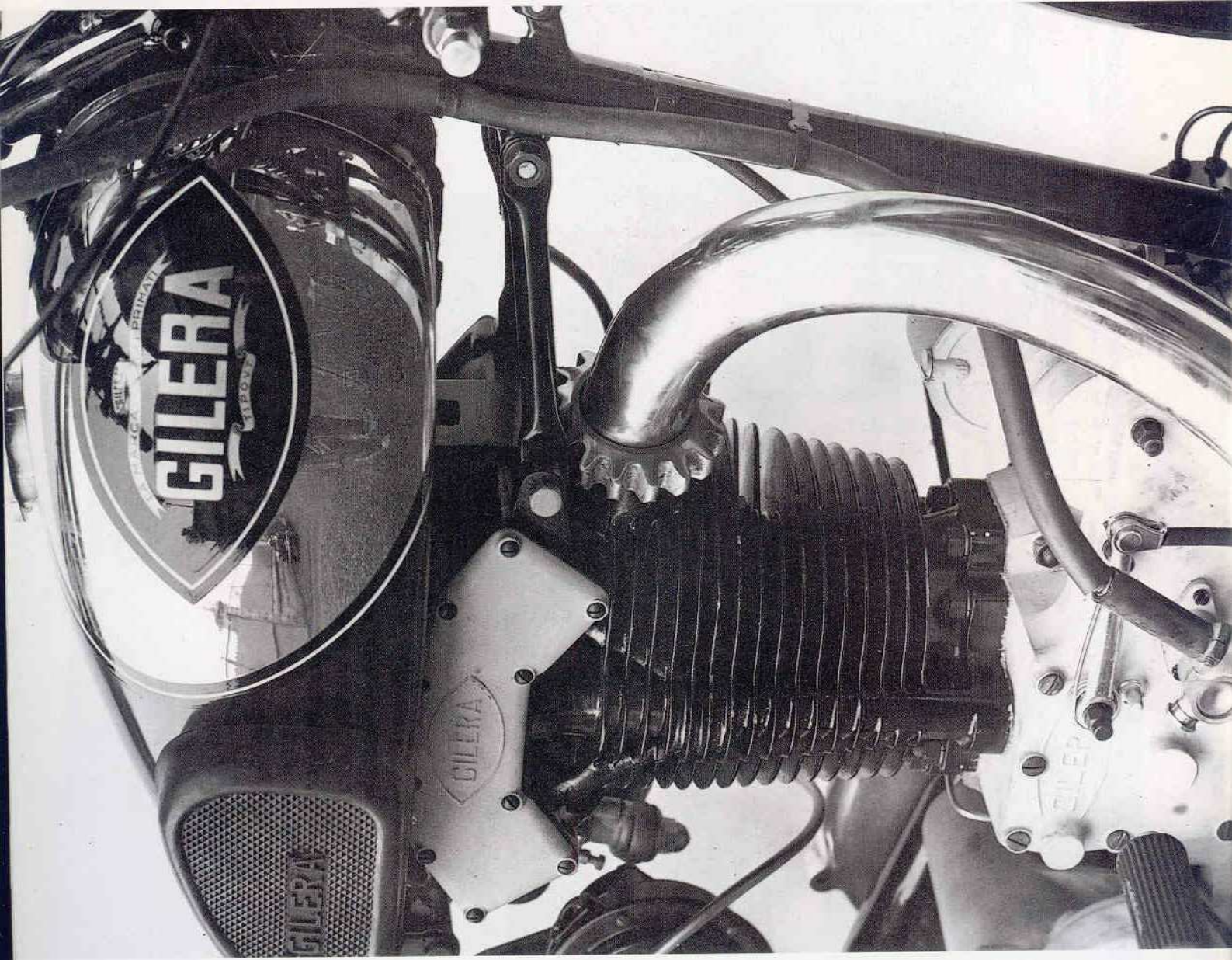


IN QUESTA COPERTINA DI MOTOCICLISMO, LA GILERA UTILIZZA IL FASCINO DELLA RONDINE PER RECLAMIZZARE I MOTOFURGONI: È IL 1939, DI LÌ A POCO

SABANNO I TRE RUOTE GLI UNICI "MOTOMEZZI" CHE POTRANNO CIRCOLARE.

ULTIMA USCITA PER LA RONDINE PRIMA DELLO STOP BELICO: DORINO SERAFINI VINCE IL CIRCUITO DELLA SUPERBA A GENOVA NEL 1940. LA MOTO HA LA CARENATURA A "PARAGAMBE".





MOTO CICLISMO

ANNO XVI - N° 1
16 febbraio 1960 - L. 1



ANCHE NELLE TERRE DELL'IMPERO

LA MOTO GILERA

SOMMA TRATTA
Città di REGINA
Caltanissetta DELLOORTO

RIAFFERMA LE PROPRIE SUPERIORI QUALITÀ

DA ADDIS ABEBA AI CONFINI DEL KENIA

In un arduo avventuroso viaggio (vedi descrizione nell'articolo) le doti della GILERA sono riapparse inalterabili

GIUSTAMENTE FAMOSA PER LA bellezza del suo TURRITO propulsore, la VTGS AVEVA anche le aste della distribuzione che PASSAVANO all'interno della fusione del cilindro e non più nell'astuccio come sulle VT precedenti. "Da Addis Abeba, capitale dell'Africa Orientale Italiana, ai confini del Kenya": nel febbraio 1939 Motociclismo pubblica un impegnativo raid "Imperiale" compiuto da una Gilera 500.

In attesa de
stoppato dagli ever
grosse cilindrate si
sempre facili da int
basta sapere che VT
(aste e bilancieri), C
riferimento alla tip
intuitiva è la divisio
riferita alle 500 val
unito al carter per
prigionieri, la succ
doppio. Queste m
segnarono un mor
successo Gilera, m
transizione verso
arriva nel 1940. In
Speciale del 1938-
il cambio in blocc
non più montato
mensola del carter
modelli preceden



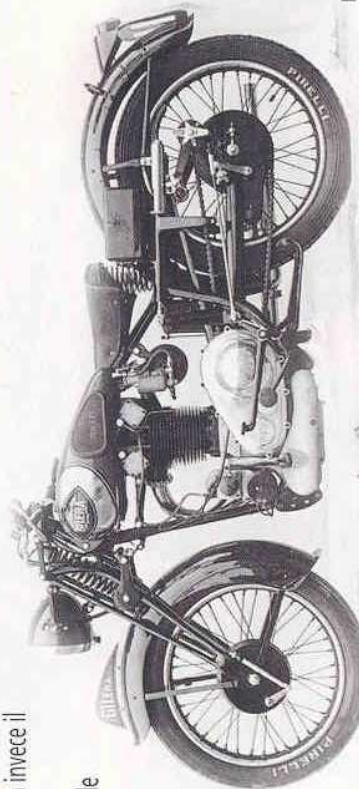
1938-1939

Sigle e bulloni

In attesa del debutto della Saturno, imminente ma subito stoppato dagli eventi bellici, la produzione Gilera nel campo delle grosse cilindrate si articola su 500 monocilindriche dalle sigle non sempre facili da interpretare come VT, VTGS, VTE, VTGSE. Per orientarsi basta sapere che VT è la sigla che identifica i motori Valvole in Testa (aste e bilancieri), GS sta per Gran Sport e la E sta per Elastica, con riferimento alla tipica sospensione posteriore Gilera. Non sempre intuitiva è la divisione tra "Quattro Bulloni" e "Otto Bulloni", sempre riferita alle 500 valvole in testa. La prima serie della VT ha il cilindro unito al carter per mezzo di quattro prigionieri, la successiva ne aveva invece il doppio. Queste monocilindriche segnarono un momento di grande successo Gilera, ma anche la transizione verso la Saturno che arriva nel 1940. Infatti la VTE Speciale del 1938-39 presenta il cambio in blocco, quindi non più montato su di una mensola del carter come sui modelli precedenti.

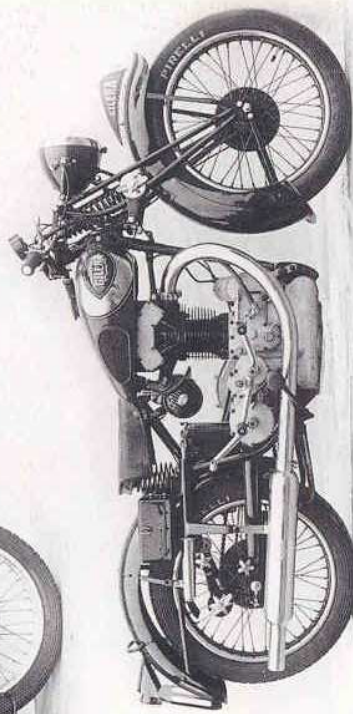
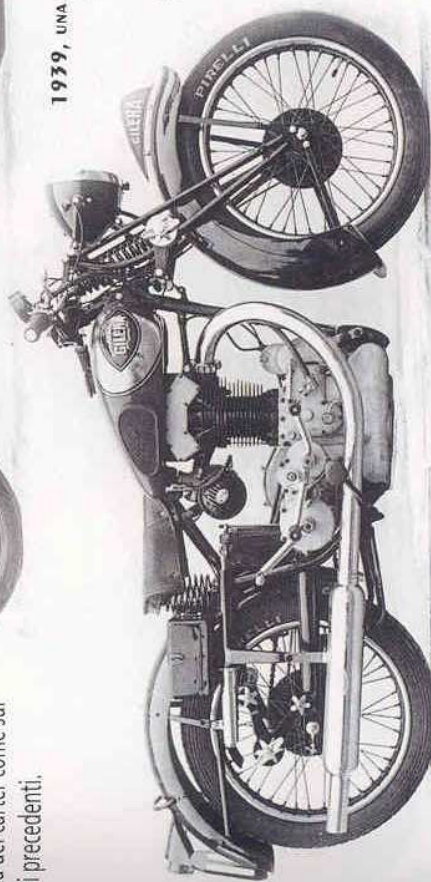


LA RARA VTE Speciale del 1939, AUTENTICO ANELLO DI CONGIUNZIONE TRA LE VT E LA SUCCESSIVA SATURNO: HA GIÀ IL CAMBIO IN BLOCCO MA TESTA E CILINDRO DELLA GRAN SPORT. VENNE UTILIZZATA NELLE GARE DELLA FORMULA SPORT (IN PRATICA LA SPORT PRODUCTION DELL'EPOCA) E QUINDI È EQUIPAGGIATA CON CAVALLETTO, IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE E AVVISATORE ACUSTICO.



DUE VISTE DELLA VTCSE EDIZIONE

1939, UNA MOTO SPORTIVA CAPACE DI UNA VELOCITÀ DI 135 km/h. VENNE ANCHE UTILIZZATA IN CORSE DI FUORISTRADA (DAL CAMPIONE ITALIANO VILLA) E "TESTATA" DA MOTOCICLISMO IN UNA DELLE PRIME PROVE SU STRADA. FUMMO PERÒ PREGATI DI USARLA CON "PARSIMONIA", GIACCHÉ CARLO FUMAĞALLI, L'AGENTE DI PAVIA, DOVEVA ARRIVARE DA UN MOMENTO ALL'ALTRO A RITIRARLA". I MEZZI DEL "PARCO STAMPA" NON ESISTEVANO ANCORA!



UNA VTE EDIZIONE 1938 CON IL CILINDRO VECCHIO TIPO (E CIOÈ CON LE ASTE ESTERNE) E LA SOSPENSIONE POSTERIORE CON DIVERSA CONFIGURAZIONE. QUELLA DEL MODELLO 1939 RIPRENDEVA LO SCHEMA DI QUELLO DELLA 4 CILINDRI.

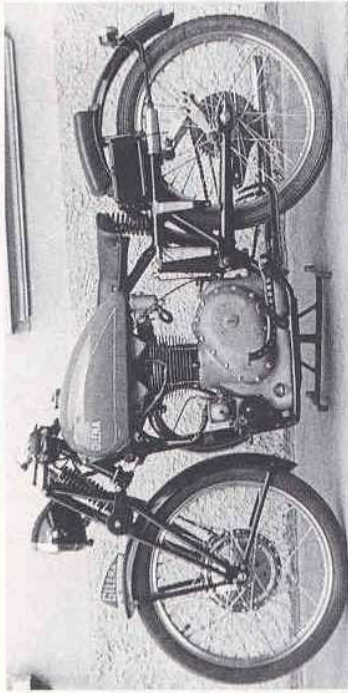


DUE PAGINE DI MOTOCICLISMO CHE METTONO IN MOSTRA LA CREATIVITÀ DEI GRAFICI DELL'EPOCA: SI VA DALLE GRINTOSE FRECCE TRICOLORI, ALL'ALBERO DEI SUCCESSI. IL COMPUTER NON C'ERA ANCORA, MA LA FANTASIA NON MANCAVA DI CERTO.

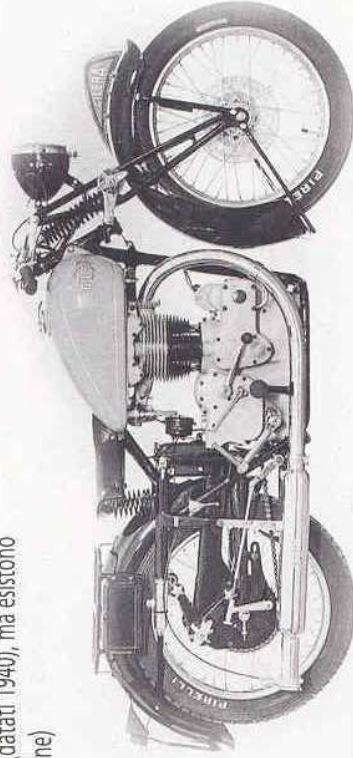
1940

La prima Saturno

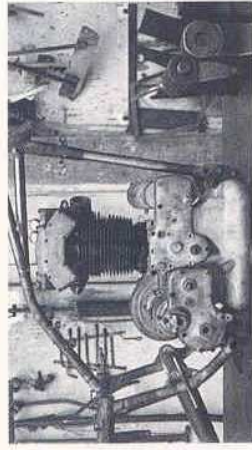
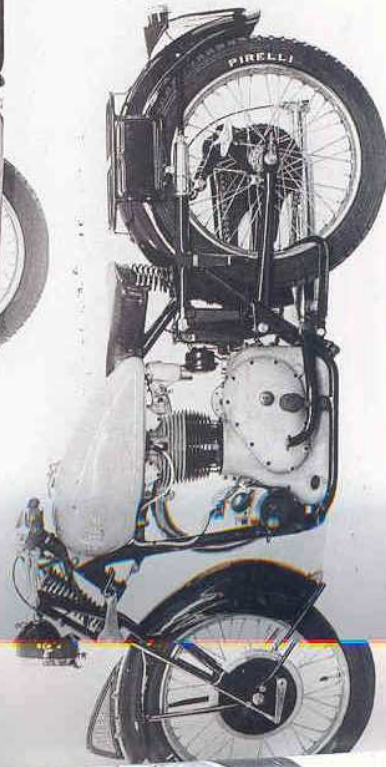
Poteva essere solo il prototipo di una moto nata nel momento sbagliato, invece diventò un grande mito del motociclismo di tutti i tempi, restò in catalogo una ventina di anni, corse e vinse sulle piste di tutto il mondo... non è difficile farsi prendere la mano dalla celebrazione, parlando di una tra le più classiche moto di tutti i tempi: sicuramente la Saturno ha contribuito al mito Gilera ed è, assieme alle quattro cilindri di corsa, una tra le moto italiane più importanti. Erede, ma non discendente della VTE Speciale, venne progettata da Giuseppe Salmaghi, arrivato in Gilera nel 1939. Giuseppe Gilera, che assieme a Antonio Mellone aveva realizzato tutte le sue moto fino alla VT, aveva capito che c'era bisogno di un progettista "puro", con idee nuove e Salmaghi non si fece certo pregare: cambio in blocco, primaria ad ingranaggi e la razionalità meccanica davvero in linea con i tempi. Vennero approntati alcuni prototipi (datati 1940), ma esistono foto (come quel che vedete in queste pagine) che testimoniano di motori e telai realizzati fin dal 1939. La Saturno corse e vinse (Palermo, Modena), fu impegnata in coaudi severi, ma la guerra la rimandò al 1946.



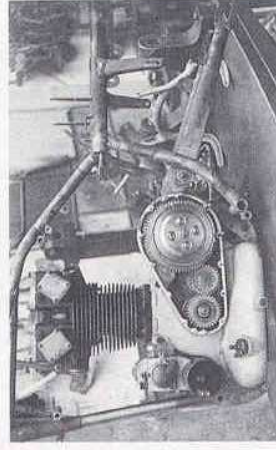
UNA DELLE SEI SATURNO COMPETIZIONE ALLESTITE NEL 1940: QUESTA HA LA LEVA DEL FRENO POSTERIORE ABBONDANTEMENTE FORATA PER ALLEGGERIRLA.



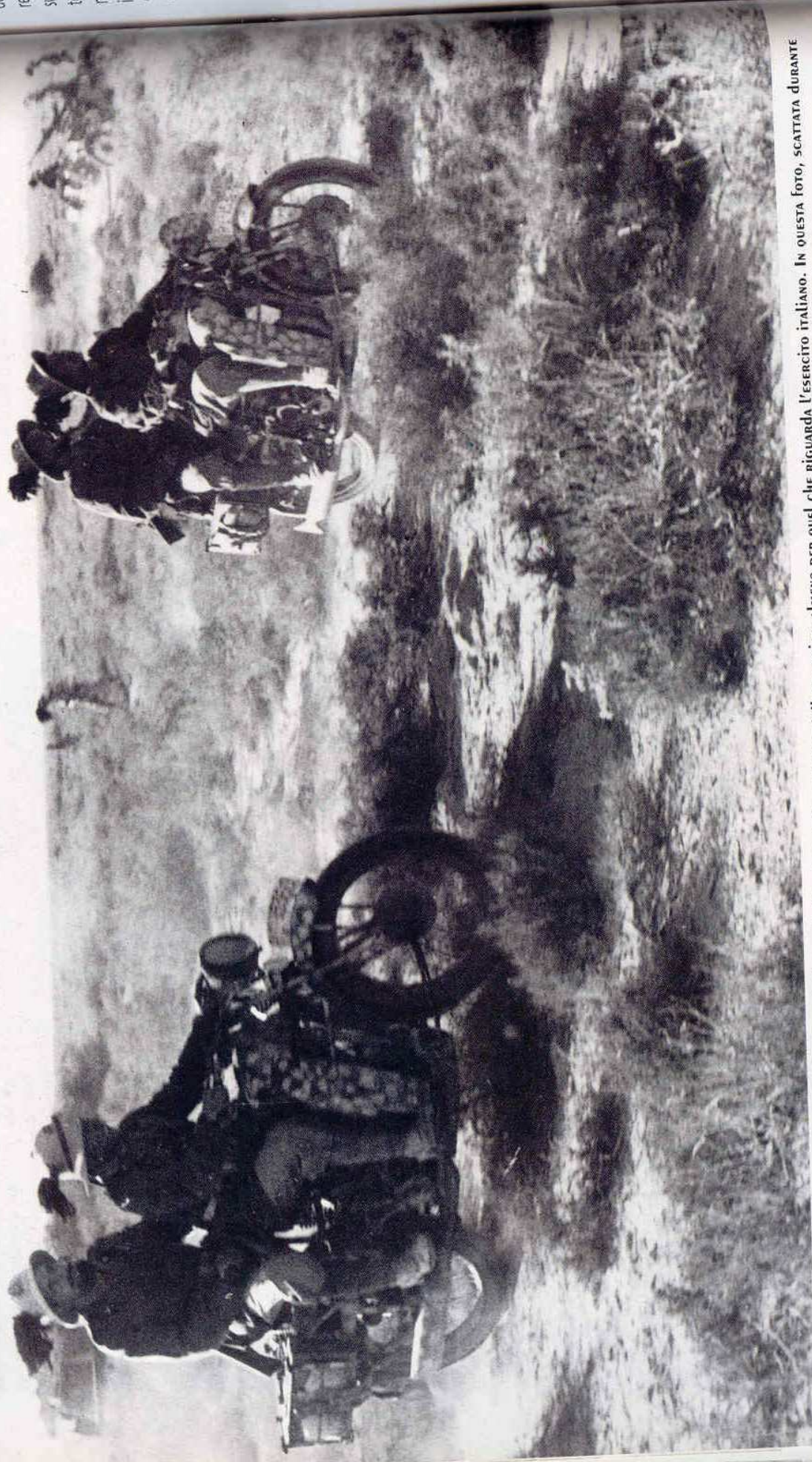
LE CLASSICHE VISTE LATERALI DELLA SATURNO STRADALE DEL 1940 (VISTA AI SALONI MA NON IN VENDITA) METTONO IN EVIDENZA IL DIVERSO MARCHIO SUL CARTER DESTRO (GILERA PER ESTESO ANZICHÉ LA SOLA G INIZIALE), IL CHIUSINO PER LO SCARICO COMANDATO DA UN MANETTINO POSTO SUL TELAI E AZIONABILE IN MARCIA.



DUE FOTO RARISSIME SCATTATE ALL'INIZIO DEL 1939 CHE TESTIMONIANO LA NASCITA DEL PROTOTIPO DELLA SATURNO: SI NOTA LA PRIMARIA A INGRANAGGI (E NON A CATENA DUPLEX COME SULLE VT) E IL CAMBIO IN BLOCCO. IL TELAI È A CULLA APERTA E NON CHIUSA COME NELLE SATURNO VERE E PROPRIE DELLA PRIMA SERIE.



TEST SULLA BRESCIA-BERGAMO: DA SINISTRA, "GIUANELA", POPOLARE MECCANICO IN GILERA, IL CONCESSIONARIO GIUSEPPE SCOTTI DI MONZA, IL PILOTA FRIGERIO, L'ING SARMAGGI, IL RAQ BERNASCONI, RESPONSABILE FINANZIARIO GILERA E ROSOLINO GRANA.



E' soprattutto sulle pietraie e le sabbie del Nord Africa che l'impiego della moto toccò il suo apice, almeno per quel che riguarda l'esercito italiano. In questa foto, scattata durante un'esercitazione si vede un nutrito numero di bersaglieri motociclisti con le loro Gilera LTE 500 biposto. Notare la mimetizzazione di tipo "africano".

Nel gius
dell'alleato germ
regime. Contrar
su moto agili e
tedeschi che po
massimo dell'e
i Costruttori a l
"militare" dov
lateral, il caml
posteriore di t
trasportare du
equipaggiata
moto così rea
a valvole in te
potenza. L'ita
bersaglieri ch
portaordini e

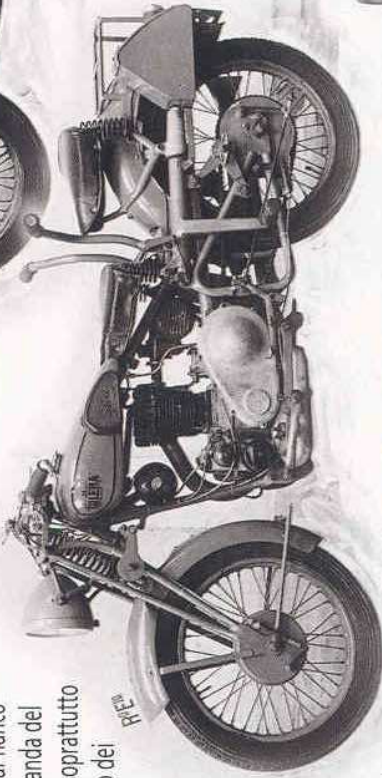
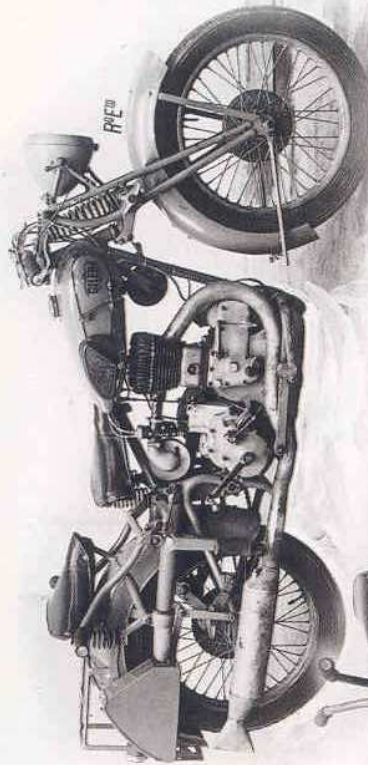
LA LTE 5
NUMERO 5
BALCANI
equipaggi

1940 La Guerra

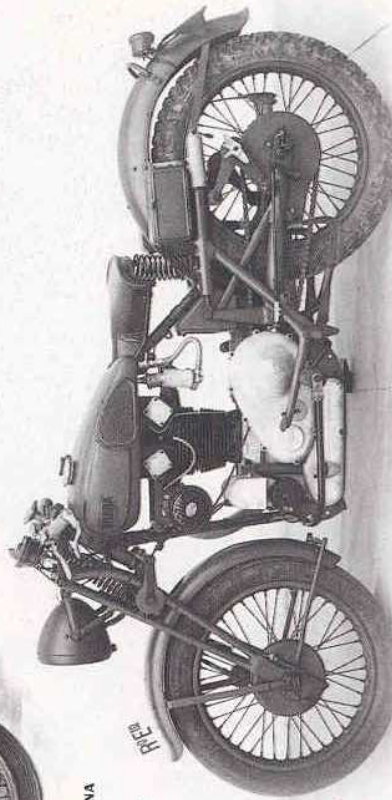
Nel giugno del 1940 l'Italia entra in guerra "al fianco dell'alleato germanico", come enfatizzava la propaganda del regime. Contrariamente agli Alleati, che puntavano soprattutto su moto agili e scattanti come la Matchless e la BSA o dei tedeschi che portarono il concetto di sidecar al massimo dell'evoluzione, il Regio Esercito costrinse i costruttori a lavorare un tema difficile. La moto "militare" doveva avere la distribuzione a valvole laterali, il cambio a mano, la sospensione posteriore di tipo elastico. Inoltre la moto doveva trasportare due soldati e, in qualche caso, essere equipaggiata con la mitragliatrice Breda. In sintesi, le moto così realizzate (da Benelli, Sertum, Gilera, Guzzi, l'unica a valvole in testa) risultarono piuttosto pesanti e scarse in quanto a potenza. L'Italia utilizzò parecchie moto, soprattutto per i reparti di bersaglieri che seguivano le divisioni corazzate con compiti di portaordini e controllo del traffico.



LA LTE 500 biposto qui raffigurata ha una colorazione verde oliva e un numero di targa che la fa identificare in un mezzo utilizzato in Francia o nei Balcani ad inizio conflitto. La LTE, già scarsa in quanto a potenza, venne anche equipaggiata con un carrozino e la mitragliatrice Breda.

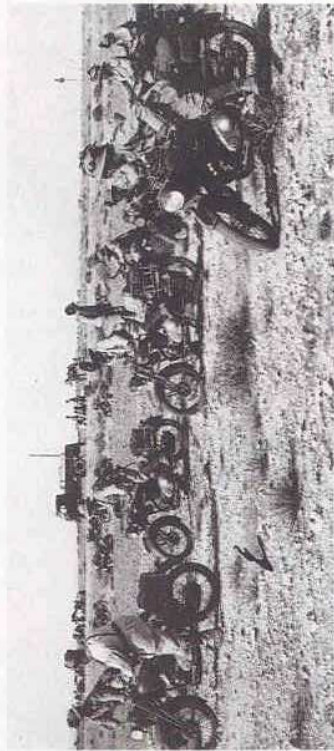


QUESTA FOTO A DESTRA RECA UNA didascalia che forse può aiutarci: Gilera 500 VT TE "ACROBAZIA". Infatti la moto in questione, una "quattro bulloni" non faceva parte della normale dotazione all'esercito, ma di una serie speciale allestita per le parate e le altre manifestazioni del regime. Si nota l'artigliato posteriore e il carburatore totalmente privo di filtro.



Ecco la LTE 500 nella versione magliormente impiegata. Si nota il rinforzo inferiore della cul- la, la doppia sel- tro a paglietta metallica necessario nelle sabbie africane ma anche nella polvere dell'estate russa. La Gilera 500 erogava 10 CV e nella versione biposto pesava circa 190 kg. I due contenitori triangolari posteriori sono bauletto portagocce.

QUESTA VOLTA LE Gilera in questione sono del tipo monoposto, ma sempre affidate ai bersaglieri, parecchi dei quali erano già provetti motociclisti in tempo di pace. Anche questa immagine è stata scattata all'inizio del conflitto, probabilmente nel corso di un'esercitazione.





SOSPENSIONE POSTERIORE E LA FORCELLA A PARALLELOGRAMMA DELL
VT GSE, ELEMENTI CHE RISULTANO PIUTTOSTO SOTTODIMENSIONATI
ALMENO PER QUANTO RIGUARDA L'IMPIEGO BELICO CON IL SIDECAR

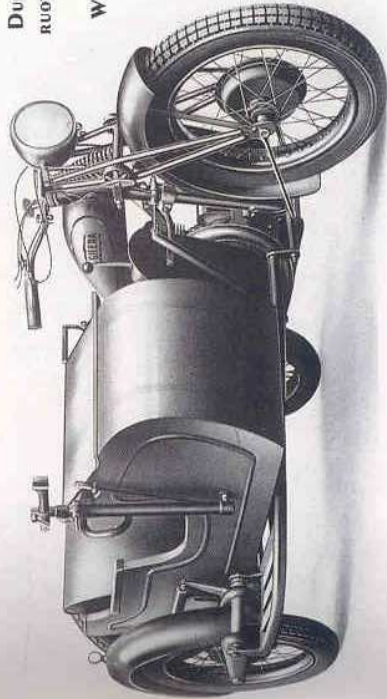


LA VERSIONE CIVILE DELLA MARTE (EDIZIONE 1946) E PAOLO
GORNATI, PRESIDENTE DEL GILERA CLUB ARCORE E UNO DEI
MAGGIORI STORICI DEL MARCHIO. QUESTA FOTO HA LA STESSA

1941-1946

Il Dio della guerra

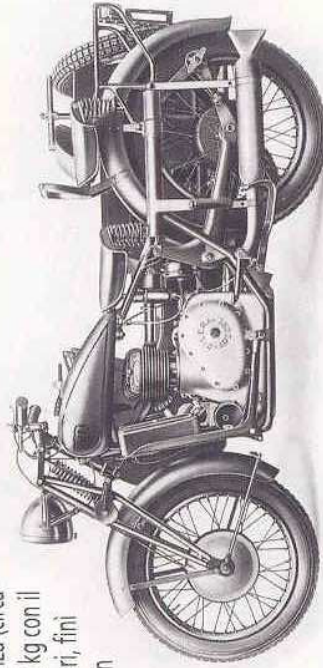
Anche se non costituisce certo uno dei più luminosi capitoli della produzione Gilera, la Marte ha parecchi spunti interessanti. Pensata fin dall'inizio della guerra ed entrata in linea nel 1941, la monocilindrica militare venne progettata dall'ingegner Salmaghi (quello della Saturno) che in pratica dovette trasformare in valvole laterali il suo bel "valvole in testa" per rispettare il diktat tecnico del Comando Supremo dell'Esercito. In più, caso raro nella produzione italiana, presenta la trasmissione finale ad albero e, nella versione sidecar, la ruota motrice sul carrozino (con un sistema ad ingranaggi di scuola tedesca) è molleggiata e non rigida come sui celebri Zündapp e BMW. Il problema della Marte era la scarsa potenza (circa 14 CV a 4.800 giri) unita ad un peso elevato (320 kg con il carrozino). La Marte, costruita in pochi esemplari, finì travolta assieme al corpo di spedizione italiano in Russia e di esemplari militari non ne resta nessuno. Della Marte esiste una versione civile pensata durante la guerra (addirittura si ipotizzò con distribuzione ad aste e bilancieri e 600 cc), dopo il conflitto, invece, vennero allestite moto civili assemblate principalmente con fondi di magazzino.



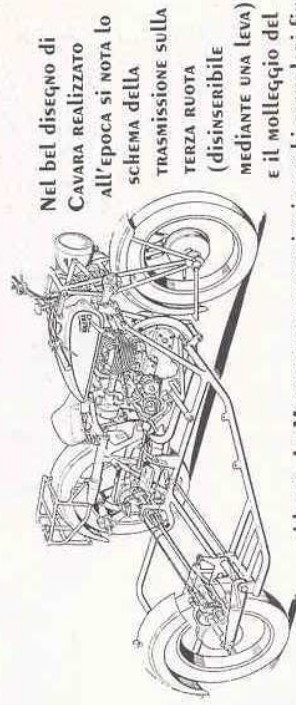
Uelogramma della
ottodimensionaria,
co con il sidecar.



Con il paese in ginocchio e il blocco della circolazione, questa pagina di motociclismo deve aver fatto sognare parecchi appassionati: una bella Saturno già pronta per un "vittorioso dopoguerra".

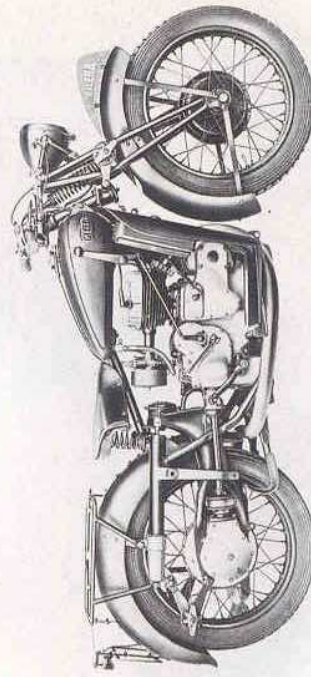


DUE VISTE DELLA MARTE MILITARE CON SIDECAR A RUOTA MOTRICE. LA MONOCILINDRICA ITALIANA NEL 1943 VENNE TESTATA DALL'OKERKOMANDO WERMACHT (KOMANDO SUPREMO DELL'ESERCITO TEDESCO) CHE, DOPO PROVE SEVERE, EMISE UN VERDETTO NON TROPPO FAVOREVOLE AL "TRE RUOTE" ITALIANO. I PROBLEMI MAGGIORI DERIVAVANO DAL MOTORE CICLISTICA ERA SOTTODIMENSIONATA. INOLTRE, I PARAFANGHI ADERENTI RACCHIUSERO IL FANGO CHE FINIVA PER BLOCCARE LE RUOTE. IL CONFRONTO CON I SIDE TEDESCHI ERA IMPRONONIBILE.



Nel bel disegno di CAVARE REALIZZATO ALL'EPOCA SI NOTA LO SCHEMA DELLA TRASMISSIONE SULLA TERZA RUOTA (DISINSERIBILE MEDIANTE UNA LEVA) E IL MOLLEGGIO DEL SIDECAR.

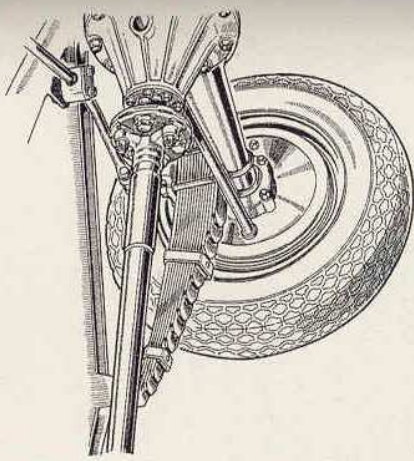
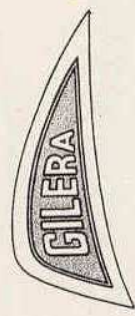
LA MARTE VENNE COSTRUITA IN POCHE ESEMPLARI FINO AL TERMINE DEL CONFLITTO, NON SI SA PERÒ CON ESATTEZZA IL NUMERO, VISTO CHE I REGISTRI DI PRODUZIONE SONO ANDATI PERSI.



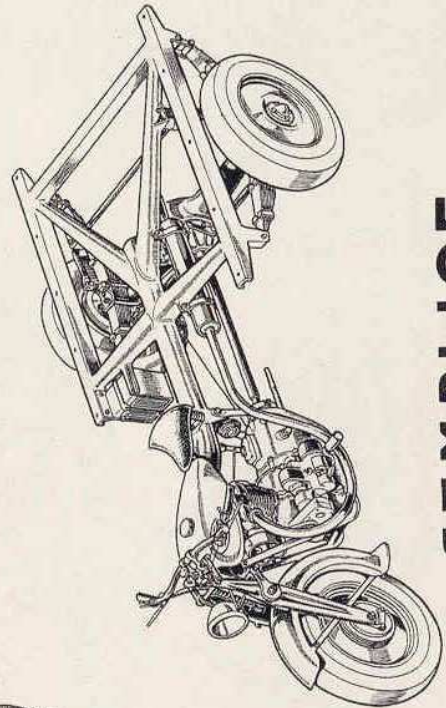
LA MARTE IN VERSIONE "MOTO SCIOLTA": SI NOTI L'ANDAMENTO DELLO SCARICO CHE PASSA SUL LATO SINISTRO PER NON INTERFERIRE CON IL MONTAGGIO DEL CARROZZINO. LA MOTO SCIOLTA, PESA 205 KG; L'INTERASSE È DI 1.460 MM (ALMENO SECONDO LA SCHEDA FATTA DAI TEDESCHI), NEI DOCUMENTI ITALIANI SI PARLA INVECE DI 1.430.



MERCURIO



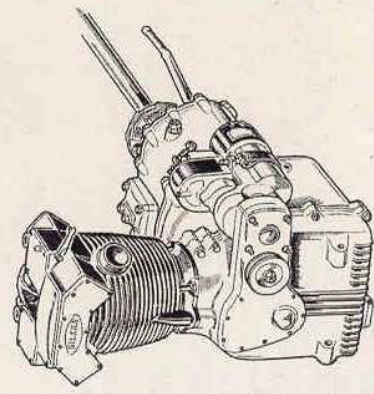
PONTE POSTERIORE
con coppia conica dentatura elicoidale Palliod Klingenberg.



FORCELLA in lamiera stampata - doppia molla di sospensione - biscottini stampati - perni in acciaio ad alta resistenza.

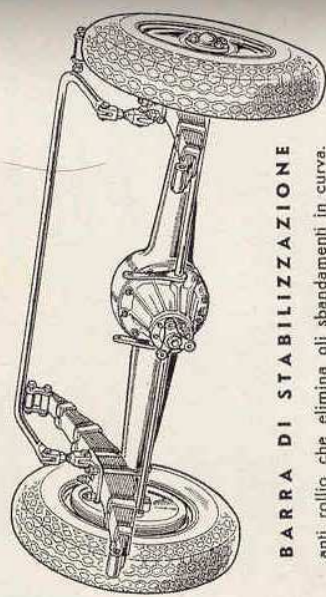
ROBUSTO

MOTORE
di 500 cmc.
(84x90)
in blocco con
cambio a 4
marce e retro-
marcia - frizione
monodisco -
messa in moto
a pedale con
meccanismo
interamente rac-
chiuso in bagno
d'olio.



SEMPLICE

ROBUSTO - SEMPLICE - RAZIONALE
Il nuovo motocarro GILERA "MERCURIO", è una vera innovazione nel campo. Abbandonando le vie battute esso va ardimento verso la soluzione del **MOTOCARRO INTEGRALE**.
MOTORE ad albero longitudinale - **FRIZIONE** monodisco esuberante in linea con il **CAMBIO** a quattro marce e retromarcia - **TRASMISSIONE** ad albero con giunti flessibili - **PONTE POSTERIORE** di costruzione originale - **TELAIO** MONOTRAVE secondo i più recenti indirizzi automobilistici - **FORCELLA** stampata a doppia molla - **ACCESSIBILITÀ** perfetta di ogni particolare.
PROGETTATO e costruito per una portata di 15 q.li sarà collaudato per soli 10 q.li come prescrivono le recenti norme sulla tipificazione alle quali è uniformata questa nuova costruzione.



BARRA DI STABILIZZAZIONE
anti rollio che elimina gli sbandamenti in curva.

RAZIONALE

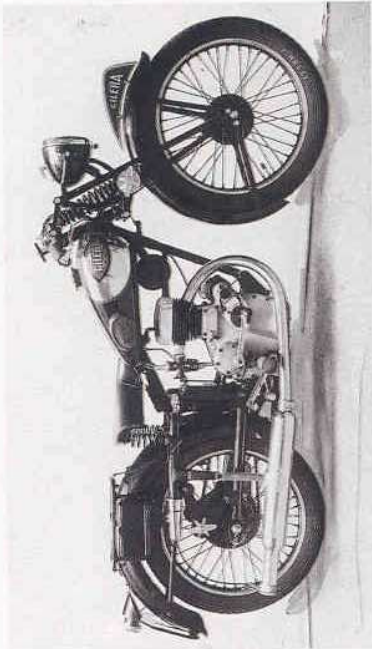
Derivato dal propulsore della SATURNO, MA CON IL GRUPPO TERMICO RUOTATO DI 90° E CON UN CARTER DECISAMENTE SOVRADIMENSIONATO, il motore del MERCURIO EROGA 18 CV A 4.100 giri. La portata del mezzo era di 10 quintali, portati in seguito (1947) a 15 con l'aumento della cilindrata a 600 cc. Tra i dettagli tecnici la trasmissione ad albero (con coppia conica a dentatura elicoidale Klingenberg, la stessa del sidecar MARTE e di chiara derivazione germanica) e la barra stabilizzatrice antirollio posteriore.

1940-1945

Anni di piombo

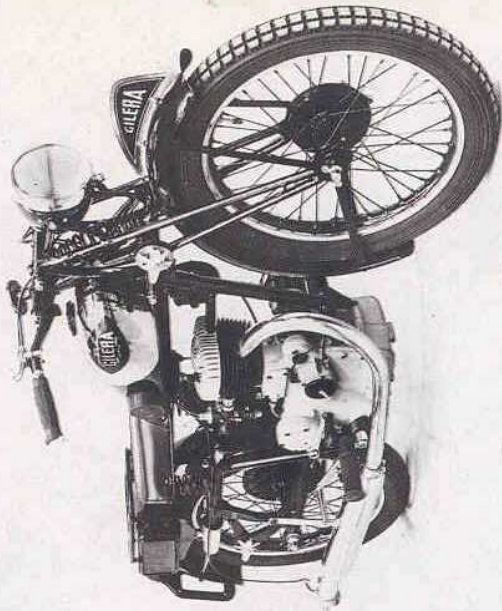
Dall'entusiasmo per l'entrata in guerra al crollo del regime fascista, dall'impero al tracollo dell'8 settembre, lo stato d'animo degli italiani in questi anni subisce un profondissimo cambiamento. Tutto il Paese esce radicalmente trasformato dall'immane tragedia della guerra e, naturalmente, anche le moto cambiano e si adeguano. Uno degli ultimi best seller Gilera prima del conflitto è costituito dalla 250 IT LITE Sirio, una monocilindrica popolare adatta al lavoratore italiano. La moto è semplice ed economica, deriva dalla precedente ed analoga 175 e ha la sua dote migliore nel ridotto consumo. In compenso le leggi di guerra restringono sempre più l'uso della moto (che in breve viene addirittura vietato), lasciando circolare solo i mezzi di medici, veterinari e quelli legati "alla pubblica utilità". In parallelo, la

produzione Gilera segue un nuovo filone, quello dei motocarri, indispensabili per il trasporto di cose (ma anche di persone) in un Paese che ad un certo punto si ritrova diviso in due e praticamente senza strade in buone condizioni. Il Mercurio, presentato nel 1940, sarà protagonista di tante storie: borsa nera, rastrellamenti (fu anche trasformato in moto-mitragliatrice dalla Legione Autonoma Ettore Muti della RS) e, in seguito, vive la ricostruzione e il neorealismo. Uscirà di scena nel 1963!

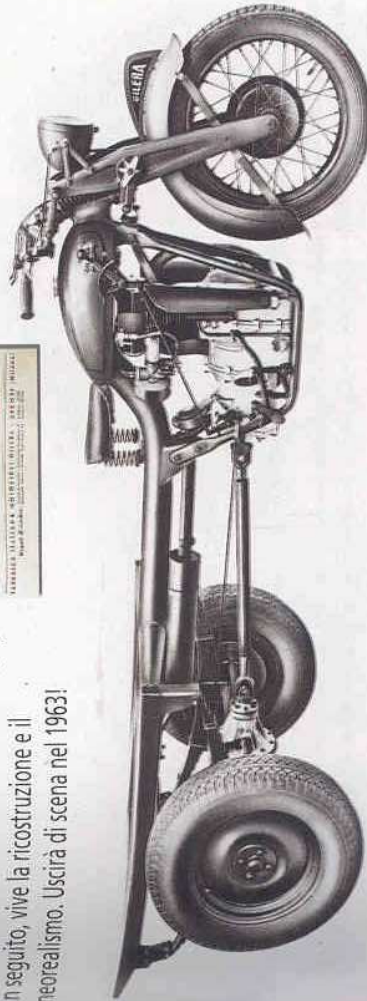


Due viste della Sirio, qui nella versione elastica (E). Il suo motore era ancora a valvole laterali ed erogava 9 CV a

4.800 giri. L'esemplare raffigurato è del 1939-40 e costava lire 4.700. Il cambio a pedale era un optional offerto a lire 150 mentre, di serie, la 250 aveva il cambio a mano. Notare anche il chiusino allo scarico, quasi fosse una moto sportiva.



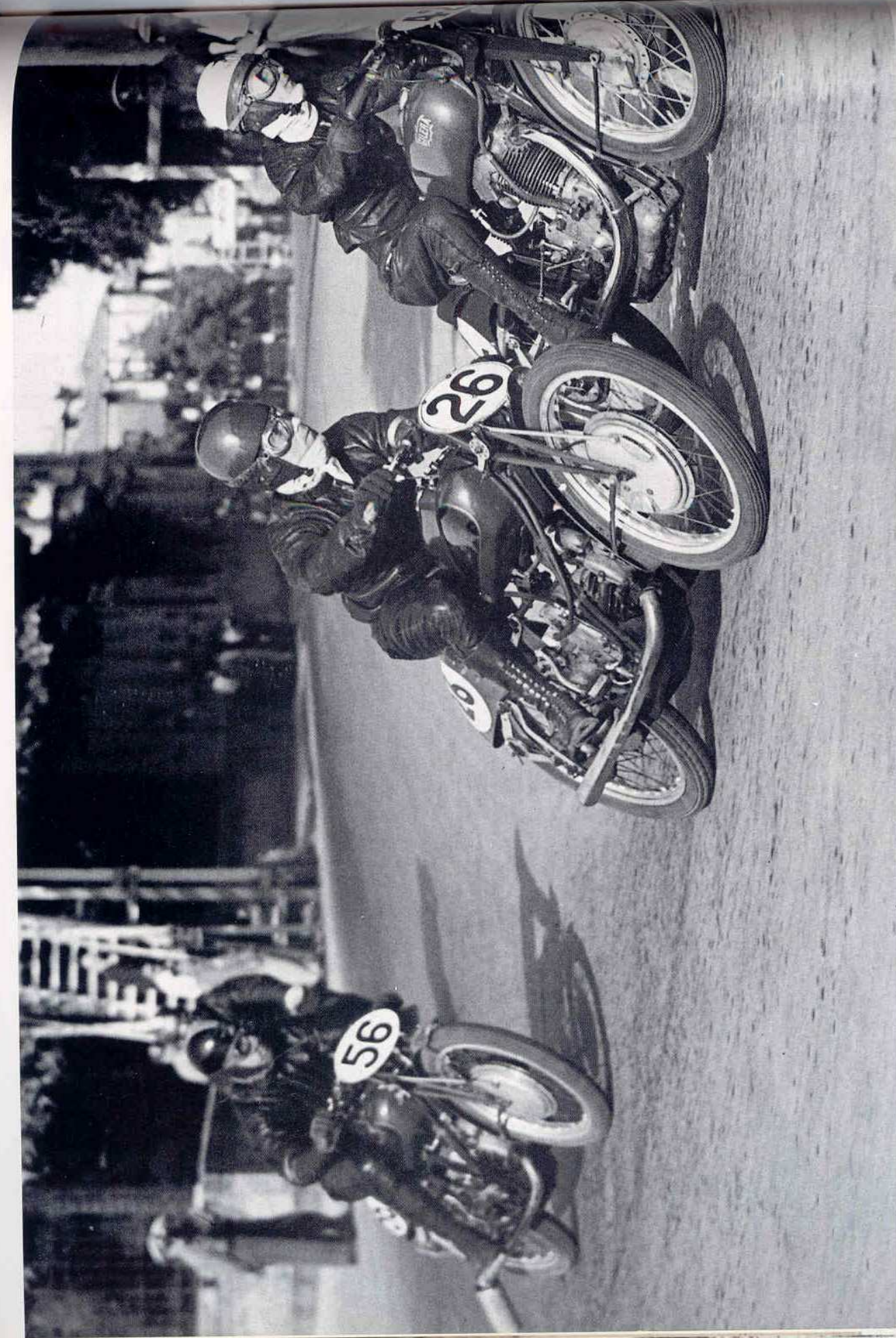
La versione "base" del Mercurio sulla quale si potevano realizzare vari allestimenti (cassone, cabina eccetera) come testimonia questa pagina pubblicitaria con un Mercurio ampiamente carrozzato. Queste realizzazioni potevano essere fatte direttamente dalla Gilera, oppure da bravi artigiani.



Due pagine pubblicitarie dedicate alla Sirio, "la tipica motocicletta utilitaria del lavoratore italiano. Nulla v'ha di meglio dal punto di vista della praticità ed economia". Più inquietante la prosa del secondo messaggio: "adempiere in modo totalitario il compito di andare



veramente verso il popolo... ha un servizio sicuro e virtualmente eterno". Oggi come ieri la pubblicità qualche volta esagera...



Dopo aver mosso i primi passi con una vecchiaia "otto bulloni", Umberto Masetti è la nuova star della squadra Gilera che utilizza, soprattutto nelle gare italiane, la Saturno. Qui lo vediamo in azione a Bologna (numero 42) in duello con Gianni Leoni (Guzzi numero 26); alle loro spalle c'è Bruno Bertacchini la cui Guzzi sta perdendo il tubo di scarico. Con la 500 quattro cilindri ancora con compressore "Roots" Nello Paçani vince il gran premio svizzero di Ginevra nel 1946.

19

Finiti i bombi
tragedia chiamata gi
Alla Gilera il passagg
ad esempio capitò al
700 occupati del 193
restavano solo 150. C
società dapprima ric
imprenditori, dando
Brianza. La Gilera, d
con sede a Milano ir
moto fin dalla secon
progetti anteguerra
Nettuno 250, copia
a correre, dapprima
compressore per ris
combattiva Saturno
però era dominato
Cucciolo) e soprat
iniziava a studiare
rimetteva in moto,
(1950) la Gilera av
avuto più addetti r
storia dei motocicli

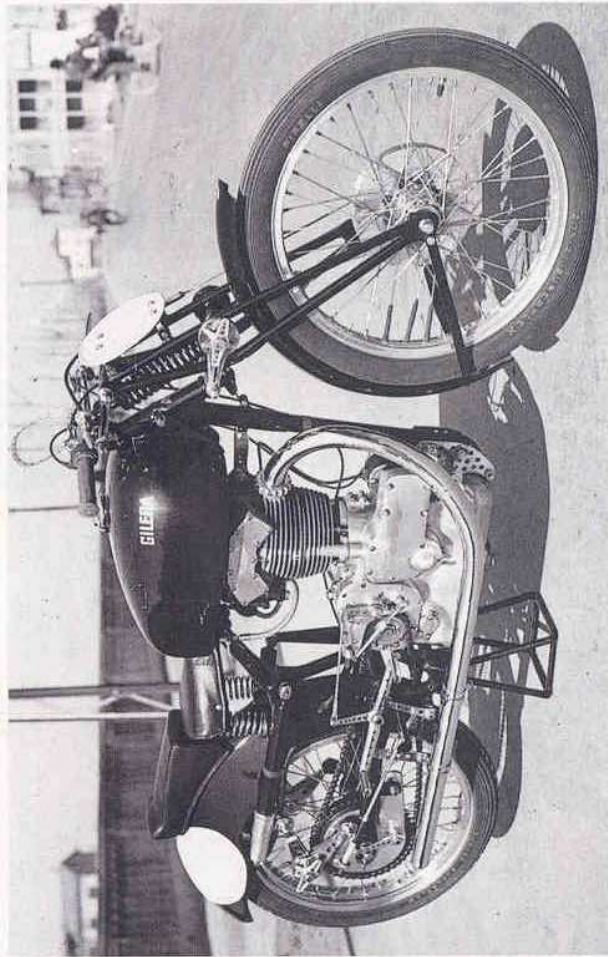
Moto
Guzzi



1946-1948

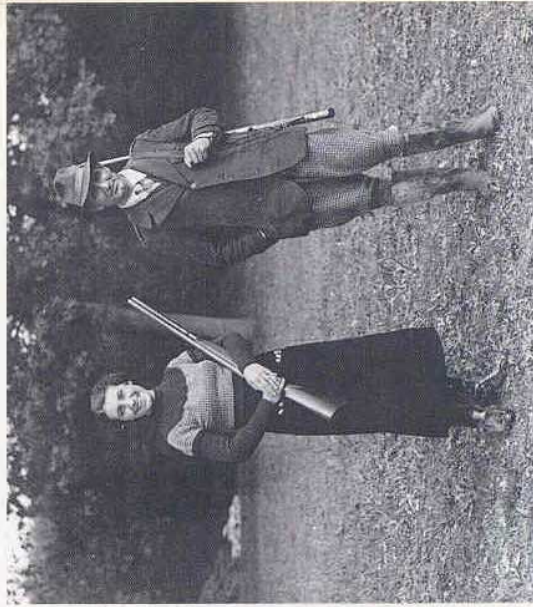
Si ricomincia!

Finiti i bombardamenti, le requisizioni, insomma, quella tragedia chiamata guerra, l'Italia torna ad affacciarsi alla vita normale. Alla Gilera il passaggio del conflitto non lasciò pesanti eredità, come ad esempio capitò alla Benelli, totalmente azzerata. In ogni caso dei 700 occupati del 1939 (quando la Casa era la seconda in Italia) ne restavano solo 150. Grazie alla lungimiranza di Giuseppe Gilera, la società dapprima riorganizzò l'area produttiva assieme ad altri imprenditori, dando vita all'Associazione Industriali di Monza e della Brianza. La Gilera, che nel 1947 venne trasformata in società per azioni con sede a Milano in via Durini 14, ricominciò a costruire e a vendere moto fin dalla seconda metà del 1945. I cavalli di battaglia erano i progetti anteguerra, finalmente disponibili come la Saturno e poi la Nettuno 250, copia in minor della più famosa 500. Si ricominciò anche a correre, dapprima con la vecchia quattro cilindri privata del compressore per rispettare le nuove regole e, naturalmente, con la combattiva Saturno che in Italia era la moto da battere. Il mercato però era dominato da piccole moto (Guzzi 65), micromotori (Mosquito, Cucciolo) e soprattutto gli scooter Vespa e Lambretta. Alla Gilera si iniziava a studiare la nuova moto economica per l'Italia che si rimetteva in moto, la fortunata 125 quattro tempi. Di lì a pochi anni (1950) la Gilera avrebbe vinto il suo primo titolo mondiale, avrebbe avuto più addetti rispetto al 1939 e sarebbe stata pronta a segnare la storia del motociclismo con le nuove quattro cilindri.



QUESTA bellissima special d'epoca è la moto preparata per Umberto Masetti partendo da un Saturno Sport per le gare di Seconda Categoria della stagione 1948. Due anni dopo il pilota di Parma conquistò il titolo di Campione del mondo della 500 con la nuova quattro cilindri "aria".

Giuseppe Gilera e la figlia Gigliola durante una battuta di caccia nel parco di Monza. L'ex pilota e progettista seppa continuare l'avventura produttiva anche dopo la guerra, intuendo nuovi sbocchi tecnici e rilanciando fortemente l'attività sportiva.



UN PERIODO STORICO ATTRAVERSO QUATTRO COPERTINE DI MOTOCICLISMO: LA VITTORIA DI MASSIMO MASSERINI A SALSOMAGGIORE NEL 1946, IL CICLISTA LEO GUERRA (A DESTRA) IN SELLA ALLA SATURNO STRADALE, LA SATURNO CHE TRIONFA ANCHE NEI SIDE CAR A LEGNANO CON FELICE MACCHI E IL TRIONFO DI SANREMO NEL 1947 CON BANDIEROLA.

1946-1958

Le moto che hanno fatto la Storia

Saturno 500

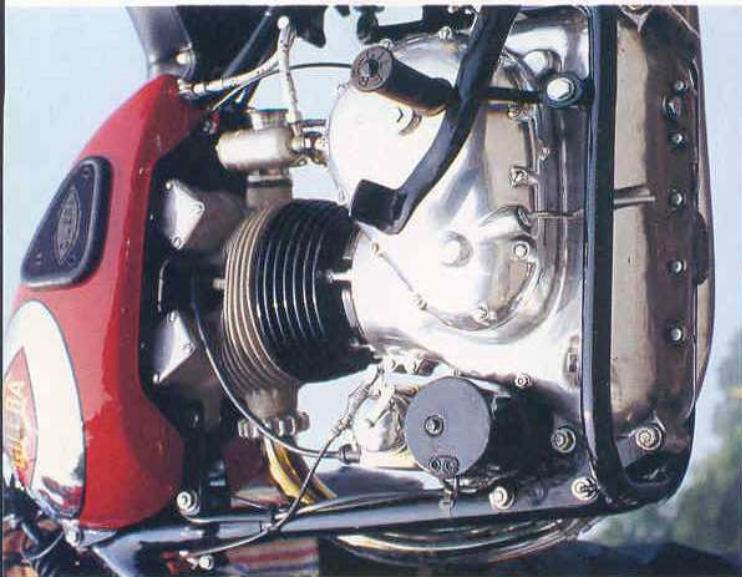
"Un monumento. Un'opera d'arte, che trasmetteva subito l'impressione di forza, di stile, di velocità. Questo era la Saturno negli anni dell'immediato dopoguerra". Con queste parole, Carlo Perelli, giornalista "da sempre" e direttore di Motociclismo d'Epoca, fotografa alla perfezione una tra le più famose e giustamente mitizzate moto italiane di tutti i tempi. Progettata nel 1939 da Giuseppe Salmaggi, realizzata in soli sei esemplari dal 1940 alla fine del conflitto, dal 1947 segna la resurrezione post bellica della Gilera. La Saturno segue un'evoluzione tecnica lenta ma costante, incentrata soprattutto nella ciclistica, mentre la meccanica resta fedele al progetto iniziale: cilindro verticale, distribuzione ad aste e bilancieri e alle canoniche misure di alesaggio e corsa di 84x90 mm "scelte" da Giuseppe Gilera per le sue mezzolitro sin dagli anni Venti. Venne costruita in oltre 6.000 esemplari e nella sua lunga carriera venne utilizzata per viaggiare, per i servizi militari e per le competizioni. Infatti, nelle sue versioni sportive allestite dalla Squadra Corse vinse in ogni condizione: nelle gran fondo come in circuito e persino nel cross. Ancor oggi stupisce per l'eleganza della linea, per lo scenografico propulsore e per il rombo inconfondibile. Ricercata dagli appassionati, è spesso pasticciata da restauratori poco fedeli che trasformano in "competizione" modelli realizzati magari per le Forze Armate. Da notare che proprio i corpi militari sono stati gli ultimi clienti della Saturno, ricevendo gli esemplari finali nel 1959.



La Gilera Saturno, qui nella versione apparsa a fine 1951 e riconoscibile dalle sospensioni telescopiche; inoltre aveva una maggior capacità della coppa dell'olio (2,5 kg) necessaria ad ovviare alla lubrificazione non certo perfetta delle prime versioni. Nella nostra copertina, un disegno di sapore "esotico" con tanto di cavaliere, forse un gauchero della Pampa, visto che qualche Saturno finì nell'allora ricchissima Argentina, dove Gilera impiantò una fabbrica.

Scheda tecnica (dati riferiti al modello Sport del 1951)

Motore: monocilindrico a quattro tempi verticale con cilindro in ghisa e testa in lega leggera; alesaggio per corsa 84x90 mm, cilindrata 498,76, rapporto di compressione 6:1, distribuzione ad aste e bilancieri, 2 valvole inclinate di 45°, carburatore Dell'Orto RDF 28, capacità serbatoio litri 16; potenza massima 22 CV a 5.000 giri, coppia massima 3,61 kgm a 3.900 giri; accensione a magnete Marelli impianto elettrico a dinamo e batteria 6W 12 Ah; lubrificazione a carter umido con pompa di recupero, capacità olio 2 kg (2,5 dal 1952); frizione a dischi multipli in bagno d'olio, cambio a quattro marce. **Ciclistica:** telaio a culla semplice aperta in tubi d'acciaio, forcella telescopica, sospensione posteriore con forcellone oscillante, molle orizzontali e ammortizzatori a frizione (in seguito con coppia di ammortizzatori); freno anteriore a tamburo centrale, posteriore a tamburo laterale; pneumatici: ant. 3,00-19 rigato, post 3,25-19 scolpito. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2100, larghezza 690, altezza 985, interasse 1470, peso a vuoto 175 kg. **Prestazioni:** velocità massima 134 km/h.



Nel luglio del 1946 Motociclismo pubblicò il primo test della SATURNO effettuato da Franco Degli Uberti, il quale ricorse ad un "trucco" per scoprire eventuali perdite d'olio dal motore: indossò un paio di calzoncini bianchi!

Il telaio della prima versione aveva una struttura tubolare imbullonata posta a chiusura della culla del telaio. Questa soluzione, tipica anche delle Gilera militari, venne eliminata ad inizio 1947, quando ci si accorse che il poderoso blocco motore "chiudeva" senza problemi la struttura inferiore.



Un giovanissimo Libero Liberati, che sarà campione del mondo nel 1957 con la 500 quattro cilindri, in azione con la SATURNO Competizione sulla pista di Monza nel 1952.



Stretta di mano tra due modelli della SATURNO: a sinistra, la prima versione, a destra l'ultima. L'anno record per la produzione fu il 1947 con oltre 1.000 esemplari costruiti.

oltre aveva una delle prime valvole Pampa, visto che

aggio per corsa valvole inclinate 000 giri, coppia 6W 12 Ah, a dischi multipli, forcella telescopica (in seguito pneumatici; altezza 690,

satu

Per gli allestiti nei motori di corsa e i cross, seconda del tipo al 1950, trovai "Glera" di tipo "versione costrita", "bastardina", forcella telescopica posteriore. Il modello che precedeva quella anteriore in a il modello della nella ciclistica oscillante e di diverso e non superiore, che modello rimasti registri della che il registratore Sport, Corsa



Moto Ciclismo

ANNO XXXII - N° 35
23.30 OTTOBRE 1947

100
Lire

In questo fascicolo: L'inquadramento sportivo per il 1948



La GILERA SATURNO primeggia nella produzione motociclistica internazionale in virtù della propria concezione tecnica d'avanguardia e della perfezione costruttiva che contraddistinguono tutti i prodotti della GILERA. In quel Gran Premio delle Nazioni che rimane la più severa gara italiana della stagione 1947 la GILERA SATURNO ha dato nuova prova di quelle sue superiori qualità che ne fanno la motocicletta preferita dai veri intenditori.

UNA ECCITANTE SFILATA DI SATURNO DI VARI MODELLI, DAL PIÙ VECCHIO, IN PRIMO PIANO, AI PIÙ RECENTI: UN SOGNO PER MOLTI COLLEZIONISTI, MA NON PER I FRATELLI COSTANZO, SAVERIO E SALVATORE CIATTINI CHE NE HANNO UNA PER UNO. GIÀ NEL 1947 IL SATURNO VINCEVA, COME TESTIMONIA QUESTA PAGINA DI MOTOCICLISMO, IL NAZIONI A MONZA MA IN COPERTINA C'ERA IL MODELLO DI SERIE.

saturno 500: L'evoluzione

Per gli esperti del marchio Gilera i vari Saturno che venivano allestiti nei modelli Turismo, Sport, Esercito e Polizia, senza considerare i cross e i cross, si dividono principalmente in tre distinti "filoni", a seconda del tipo di sospensione scelto. Partendo dal dopoguerra e fino al 1950, troviamo il Saturno con la sospensione posteriore "brevetto Gilera" di tipo alleggerito e forcella a parallelogramma. Questa è la versione costruita nel maggior numero di esemplari. Nel 1951 arriva la "bastardina", una versione intermedia nella quale troviamo una forcella telescopica e la classica sospensione Gilera per la ruota posteriore. Il colore del serbatoio è rosso corsa e prende il posto di quella precedente che aveva gli "occhi" cromati sui fianchi. Il freno anteriore in alluminio è a tamburo centrale.

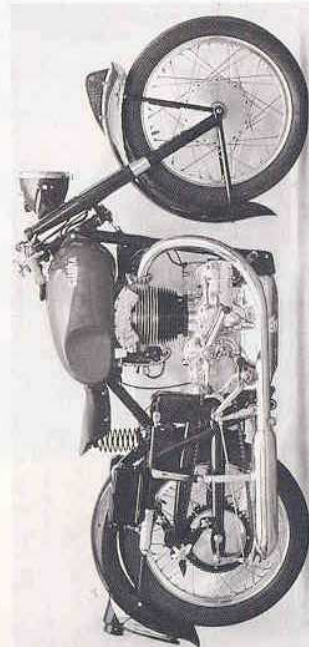
Il modello definitivo è della fine del 1951 ed è ampiamente rivisto nella ciclistica con l'arrivo della sospensione posteriore con forcellone oscillante e coppia di ammortizzatori telescopici; anche il telaio è diverso e non presenta più la vistosa gobba dei primi modelli sul trave superiore, che ora è rettilineo. Con poche altre modifiche questo modello rimane in produzione sino al 1958, anno in cui, secondo i registri della Casa, furono prodotti gli ultimi 24 modelli. E' da notare che il registro dei Saturno non distingueva tra le versioni Turismo, Sport, Corsa e militari.



L'ultima versione della Saturno Sport era equipaggiata con uno speciale scarico realizzato da Carlo Abarth, il mago delle elaborazioni: notare il terminale con due tubi e l'espansione nel collettore. Questa moto ha il magnete ad antipolo automatico.



Nel 1953 arriva la Gran Turismo in versione "economica" con cerchi in ferro, scarico identico ai 150, mozz e motore sabbatiati. Ne verranno realizzati non più di una decina di esemplari.



Chiamata non ufficialmente "bastardina", questa versione della Saturno è del 1951 e unisce la sospensione posteriore tipo Gilera ad una forcella telescopica a perno avanzata realizzata internamente alla fabbrica; da notare anche il silenziatore in lamiera a coda di pesce.



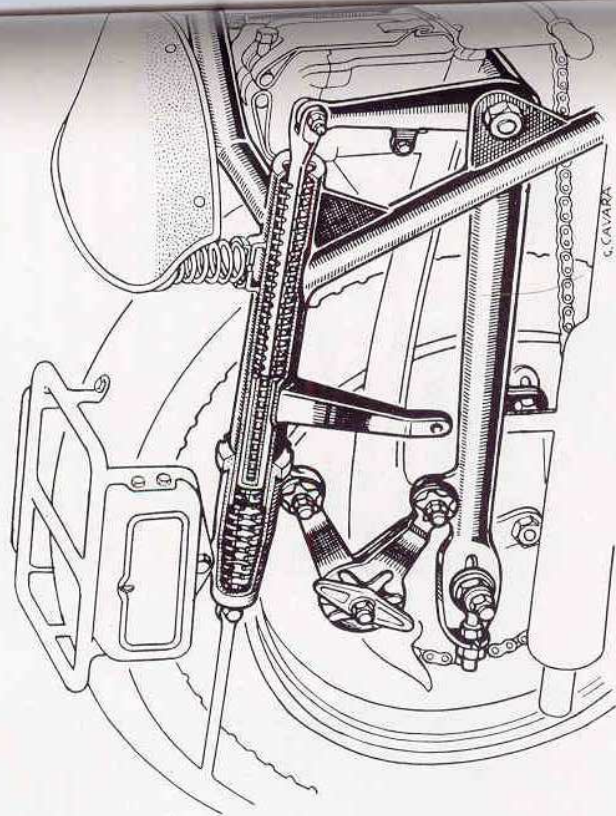
Una Saturno Sport "telescopica", ovvero nella configurazione che parte dal 1952. Forse meno ricercate dai collezionisti, le Saturno di questo tipo offrono una frenata ed un molleggio più in sintonia con i gusti attuali dei motociclisti, quindi sono ben usabili anche sulle strade dei nostri giorni.

Uno Sport (riconoscibile per la testata in lega leggera, al contrario del Turismo che l'aveva in ghisa), nella versione con sospensioni vecchio stile; la culla inferiore imbullonata al telaio lo identifica con un esemplare antecedente l'aggiornamento tecnico dei primi mesi del 1947 nel corso del quale fu eliminato questo particolare, i telai di questo tipo hanno il numero di serie che va dal 26100 al 261404.

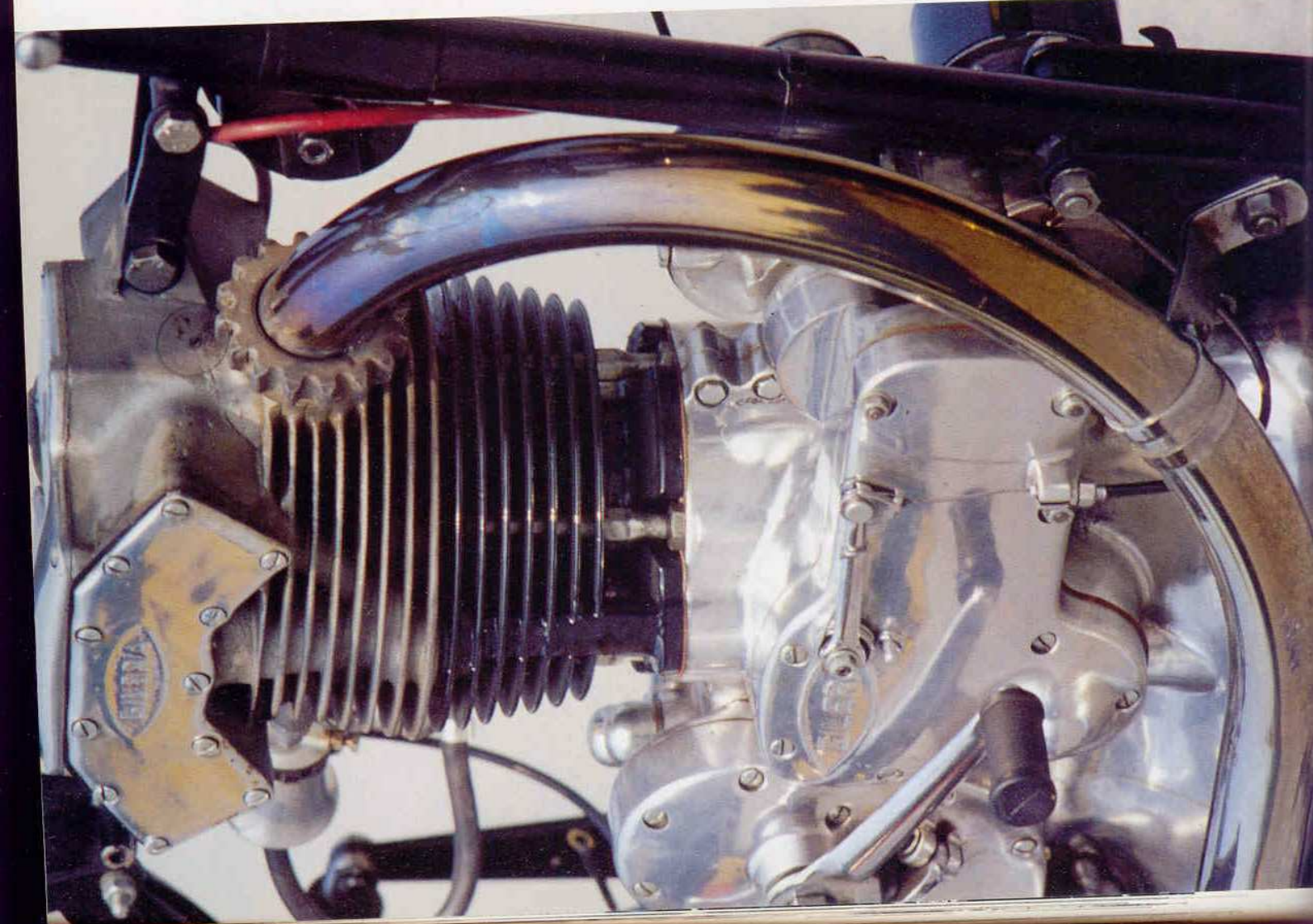
saturn

Quando, nel 1951, il motore fece tesoro del precedente serie VT (Q) stessa misura di alesaggio 84x90 mm, razionalizzò le distribuzioni interne che scorrono in un unico bilanciere e mentre cambiava finalmente (pesantissima) per la retestata per il modello Saturn non era evoluta e difficile da lavorare. Il cilindro dei Competizioni una ventina, la Saturn quella operata a livello "telescopica". In comparsa l'ingranaggeria del motore dal telaio. Una leggera accusava una trasduttori d'olio vi

LA TESTA
di UNO
due
MN
In Al
dis
condo
C



Non c'è aggettivo migliore di "turrato" per definire l'armonico ma possente disegno del motore della Saturno, forte, elegante e poderoso come una torre medievale di una città d'arte italiana. Nel disegno, la sospensione posteriore brevettata Gilera che, fino al 1951, equipaggiò anche la Saturno: le molle orizzontali lavorano in trazione, mentre i due ammortizzatori a frizione hanno la durezza regolabile attraverso un galleggiante a vite.



Saturno 500: La tecnica

Quando, nel 1939, l'ing. Giuseppe Salmaggi progettò questo motore fece tesoro delle esperienze fatte dalla Gilera con la precedente serie VT (Quattro e Otto Bulloni), tant'è che mantenne la stessa misura di alesaggio e corsa di tutte le "vecchie" 500 Gilera e cioè 84x90 mm, razionalizzando però tutte le indicazioni che arrivavano dal passato. La distribuzione divenne quindi "ermetica" e cioè con le aste interne che scorrono in un fodero ricavato nella fusione del cilindro, mentre bilancieri e molle sono racchiusi in un castello superiore. Il cambio era finalmente in blocco. Può sorprendere la scelta della ghisa (pesantissima) per la realizzazione del cilindro e, addirittura, della testata per il modello Turismo. Però, all'epoca il trattamento dei metalli non era evoluto come oggi e quindi l'alluminio (tra l'altro più costoso e difficile da lavorare) era riservato alla testata dello Sport e al cilindro dei Competizione. In tanti anni di evoluzione, in pratica quasi una ventina, la Saturno non conobbe mai rivoluzioni, se si eccettua quella operata a livello ciclistico con l'avvento della versione "telescopica". In compenso ci sono soluzioni moderne come l'ingranaggiera del cambio che può essere estratta senza smontare il motore dal telaio. Una curiosità: il basamento fuso in terra in lega leggera accusava una certa porosità, quindi, per evitare perdite e trasudamenti d'olio veniva ricoperto con una speciale vernice.

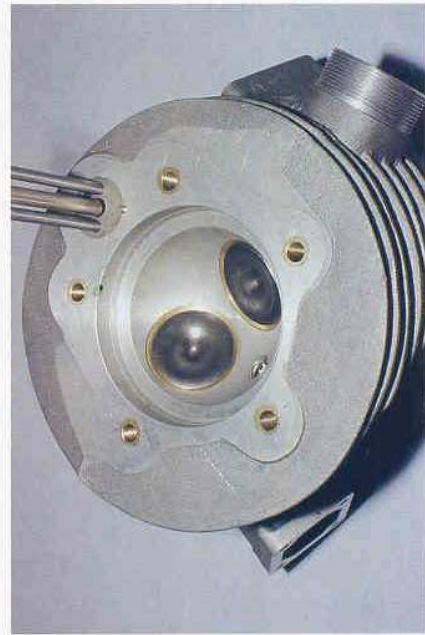


LE LUNGHE ASTE DELLA DISTRIBUZIONE, BEN 30 CM A CAUSA DELLA CORSA LUNGA DEL MOTORE, SONO DOTATE DI REGISTRI ALLA SOMMITÀ PER LA REGOLAZIONE DEL GIOCO.



LA TESTA IN ALLUMINIO DI UNO SPORT CON LE DUE VALVOLE DA 38 MM DI DIAMETRO.

IN ALTO A DESTRA, LE ASTE DELLA DISTRIBUZIONE E IL CONDOTTO CHE PORTA OLIO ALLA TESTA.



NELLA FOTO A SINISTRA, IL CILINDRO IN GHISA COMUNE A TUTTI I MODELLI STRADALI. IN PRIMO PIANO, IL PISTONE DELLO SPORT CON GLI INCAVI PER LE VALVOLE E DIETRO QUELLO DEL TURISMO.

IL CILINDRO, FISSATO AL CARTER CON 5 PRIGIONIERI, PESA 6,8 KG, QUELLO IN ALLUMINIO ERA RISERVATO AI SOLI ESEMPLARI DA CORSA.



DECISAMENTE SURDIMENSIONATO, IL COMPLESSO BIELLA-ALBERO MOTORE PESA LA BELLEZZA DI 11,6 KG. NEI PRIMI ESEMPLARI SI UTILIZZAVANO 3 CUSCINETTI A SFERE, IN SEGUITO UNO DEI DUE POSTI SUL LATO DELLA PRIMARIA È DIVENTATO DEL TIPO A RULLI, PIÙ AFFIDABILE. LA BILANCIATURA DEI VOLANI ERA EFFETTUATA PRATICANDO DIVERSI FORI.

LA BIELLA IN ACCIAIO ADATTO A RESISTERE ALLE SOLLECITAZIONI DELLE FORZE ALTERNI; DA NOTARE LA DOPPIA FILA DI RULLINI SCIOITI (CIOÈ NON OSPITATI DA UNA CABBIA); IN ORIGINE LA FILA ERA UNICA, MA LA PRUDENZA NON È MAI TROPPOA...



Fin d
di Masserini
Saturno si din
vista. Dopo la
affidate a Bar
seconda Cater
oramai avanti
correve Jader
Ospedaletti -
nuova quattr
con particolar
in quell'ocasi
rimase attacca
vise dal 1947
ininterrottame
Saturno si rive
inimitabile sui
circuiti cittadi
Molto simile a
modello di seri
vera differenza
Consisteva nel
in alluminio), i
corsa dominò l
5'50. Nel 1951
nel 1952 la Sat
terre). I piloti d
auglieminetti,
con l'altra mon
testo avveniva
l'alone. Il Satu
pannelli e Tr
lunghezza e a

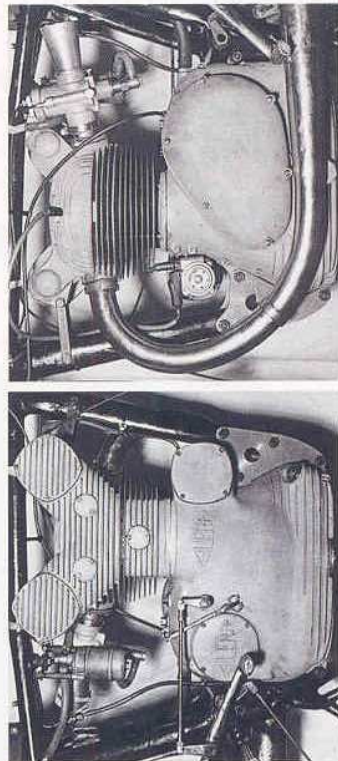


Saturno 500: Cross e Bialbero

Il cross negli anni Cinquanta era una specialità alquanto pionieristica: basti pensare che nel 1948 il romano Ettore Villa trasformò una normale Saturno da cross bloccandone la sospensione posteriore. Nel 1951, però, il francese Melioli trasformò un Sanremo in cross con ampie modifiche. Dall'anno dopo fu la stessa Glera, sempre presente nello sport, a tutti i livelli, ad approntare una versione ufficiale destinata alla specialità. Utilizzava il motore dei Corsa con cilindro in lega, carburatore SS Dell'Orto da 35 mm (nei Saturno da circuito si arrivava anche a 38 mm) capace di 38 CV a 6.000 giri. Ben poche le varianti alla ciclistica, a dimostrazione che nel cross d'epoca i piloti dovevano "ammortizzare" dossi e salti con gambe e braccia. La Cross corse fino al 1960 vincendo quattro titoli italiani e tre francesi. La Bialbero del 1952-53 nacque nel 1950 sulla scia delle convinzioni maturate nel Reparto Corse, secondo le quali le quattro cilindri si sarebbero trovate in difficoltà sui circuiti tortuosi. L'ing Sandro Colombo (direttore del Reparto Corse) e il tecnico Franco Passoni realizzarono un motore simile a quello della Saturno (alesaggio e corsa 84x90 mm) ma con la distribuzione bialbero a cascata di ingranaggi. La moto venne approntata solo nel 1952 attorno ad una ciclistica vicina a quello di un Saturno telescopico. Erogava 45 CV a 8.000 giri e venne utilizzata senza una precisa strategia da piloti ufficiali e dal francese Monneret che la portò alla vittoria. Il suo sviluppo venne bloccato dai successi della quattro.



SATURNO CROSS IN VERSIONE 1956. NOTARE IL GROSSO CARBURATORE PRIVO DI FILTRO (C'È UN CORNETTO, COME SULLE MOTO DA PISTA), MENTRE GLI AMMORTIZZATORI SONO PROTETTI DA SOFFIETTI IN GOMMA.



IL SATURNO CROSS PRIMA VERSIONE (1952) CON IL CARATTERISTICO FILTRO DELL'ARIA A CARTUCCIA. IL PESO A SECCO DI QUESTA MOTO ERA DI 125 kg, LA POTENZA ERA ANALOGA ALLE MOTO CHE CORREVA- NO IN PISTA: 38 CV A 6.000 giri.

DUE VISTE DEL PROPULSORE DELLA BIALBERO 500, AVANZATISSIMA MONOCILINDRICA REALIZZATA PER CONTROBATTERE LE NORTON MANX SUI CIRCUITI PIÙ TORMENTATI. IL SUO SVILUPPO VENNE ACCANTONATO A CAUSA DEI SUCCESSI A RIPETIZIONE DELLA QUATTRO CILINDRI. CAREGGIÒ SPORADICAMENTE NEL 1952-53 E IL SUO MOTORE BIALBERO CON DISTRIBUZIONE AD INGRANAGGI LA SPINGEVA A 200 km/h.



DOMENICO FENOCCCHIO (CAMPIONE ITALIANO 53-54-55), PRIMA DEL VIA CON LO SGUARDO INTENSO DI CHI STA PER DOMARE UNA DELLE PIÙ POTENTI CROSS DELL'EPOCA. CON IL N° 6, MA IN AZIONE, È VINCENZO SOLETTI, CAMPIONE D'ITALIA 1966 E CHARLES MOLINARI, CAMPIONE DI FRANCIA NEL 1954-55.



saturni

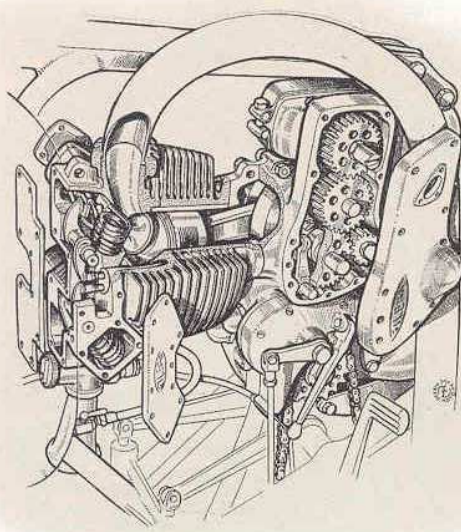
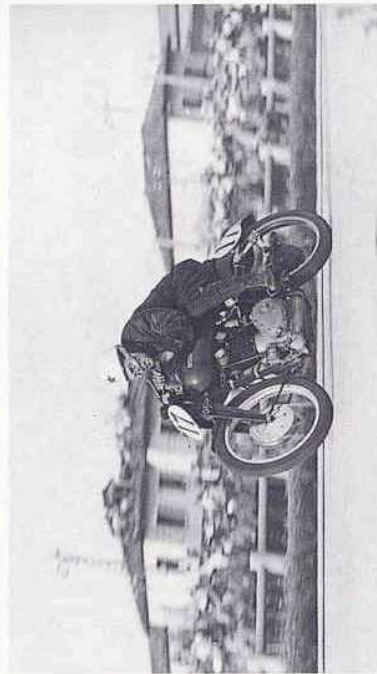
L'esordio trionfale avviene al Circuito di Mantova, dove si disputa un modello Competizione. L'evoluzione, l'evoluzione e la categoria: alla fine, l'evoluzione è superiore alle leggi della natura. Segnalazione visiva e sonora. Dall'1947, nel 1947, in lamiera sciolta, anteriore a tamburo, preparata la versione dotata di un nuovo 44 mm allo scarico, da 2 a 2,5 kg e aletta assicurata da un dietro c'era la variazione. Tutte le caratteristiche "miste": comprendono il triennio a Milano e GP di Parigi a Moravia, nella Milano-Taranto.



LA VOCAZIONE CORSAIO DELLA SATURNO RISALE ALLA SUA NASCITA E LA VERSIONE FINALE "PIUMA" (IN PRIMO PIANO) NON È CHE L'ULTIMA CONFERMA: ANCHE DOPO IL RITIRO DELLA GILERA DALLE CORSE NEL 1957 QUESTA MOTO CONTINUÒ PER UN DECENNIO A GAREGGIARE, SISTEMATICAMENTE RIELABORATA, IN MANO A PILOTI PRIVATI.

Saturno 500: Le "racing"

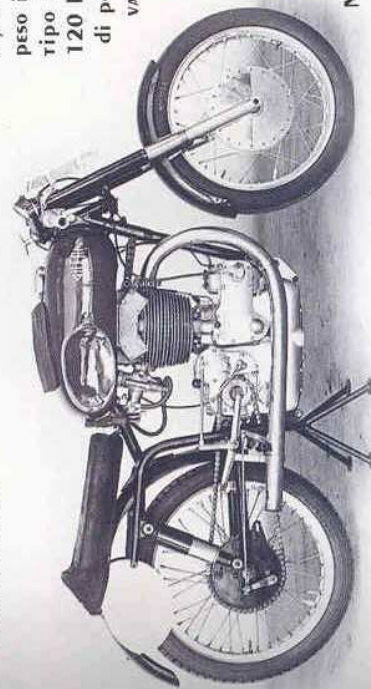
L'esordio trionfale con Carlo Bandirola alla guida avviene al Circuito di Sanremo nella primavera del 1947 con un modello Competizione derivato dall'omonima Saturno anteguerra, l'evoluzione della Sport riservata alle gare di II e III categoria: alla ripresa dell'attività agonistica, furono ulteriormente alleggerite eliminando gli impianti di segnalazione visiva e acustica, prima obbligatori nella categoria Sport. Dalla contemporanea 4 cilindri raffreddata ad acqua, nel 1947 la Sanremo derivò la forcella anteriore in lamiera sciolata a sezione romboidale nonché il freno anteriore a tamburo centrale in lega leggera. Nel 1951 fu preparata la versione Corsa detta anche Telescopica o Piuma: era dotata di un nuovo motore con valvole da 46 mm all'aspirazione e da 44 mm allo scarico, carter maggiorato per una capienza di olio salita da 2 a 2,5 kg e alettatura del cilindro molto più estesa. Il molleggio era ora assicurato da una forcella telidraulica costruita dalla Casa, mentre dietro c'era la variante alleggerita della nota sospensione a "brevetto Gilera": tutte caratteristiche che permettevano alla Saturno il dominio nei circuiti "misti". Le tante (oltre 500) vittorie sportive della Saturno comprendono il trionfo di Arciso Artesiani con la Sanremo al GP delle Nazioni a Milano nel 1947, il primo posto di Nello Pagani nel 1952 al GP di Parigi a Monthlery e il primo posto assoluto di Pietro Carisconi nella Milano-Taranto del 1956.



È il 20 aprile del '47 e il "leone dell'Oltrepò Pavese", il vogherese Carlo Bandirola, su Saturno Competizione sta vincendo il Circuito Internazionale di Sanremo - Ospedaletti Ligure: questa Gilera fu definita modello "Sanremo" nei resoconti del caporedattore di Motociclismo, Arturo Coerezza e il nome rimase. Da notare la forcella anteriore ancora a parallelogramma.

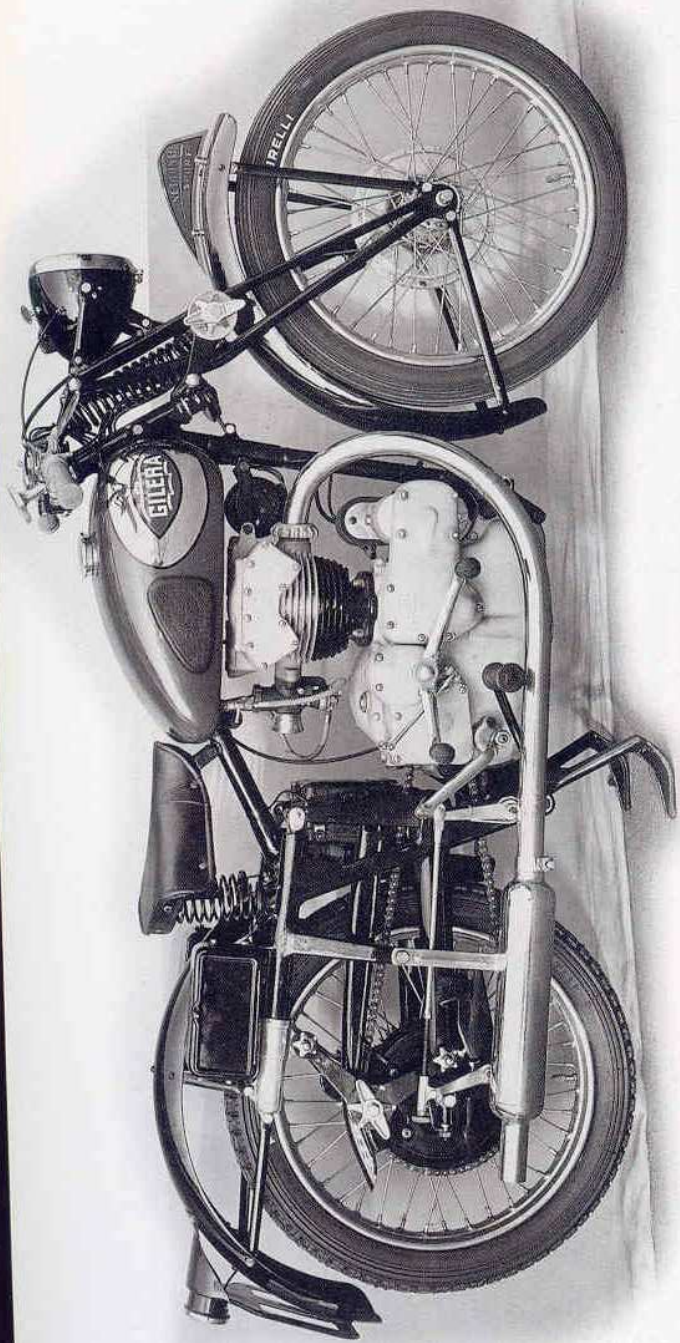
IL MOTORE COMPETIZIONE IN UN ECCELLENTE "SPACCATO". COSTRUTTIVAMENTE IDENTICO AL TIPO NORMALE, QUESTO MOTORE DIFFERISCE PER LA DISTRIBUZIONE PIÙ SPINTA, LO SCARICO LIBERO E IL CARBURATORE DELL'ORTO SSF DA 32 MM (SALIRÀ A 38 MM NEGLI ESEMPLARI FINALI DEL 1957). IL PROPULSORE SANREMO MONTAVA UN CARBURATORE DA 35 MM, CON POTENZA CHE ANDAVA DAI 35 CV DEL 1947/48 AI 32 CV DEL 1950, FINO AI CIRCA 42 CV DEGLI ULTIMI MODELLI.

UN'IMMAGINE DELLA SATURNO Piuma DOCUMENTA LE SOSPENSIONI INTEGRALI TELEIDRAULICHE E IL TELAIO TUBOLARE. IL NOME, DATO A FUROR DI POPOLO AL MODELLO, DERIVAVA DAI 10 KG DI PESO IN MENO RISPETTO AL TIPO SANREMO. I CIRCA 120 KG E I QUASI 38 CV DI POTENZA LE PERMETTEVANO UNA VELOCITÀ DI PUNTA DI 190 KM/H CHE SALIRANNO FINO A 210 (CON 40/42 CV DI POTENZA) PER LA MACCHINA CARENATA DEL GP DELLE NAZIONI DEL 1957.

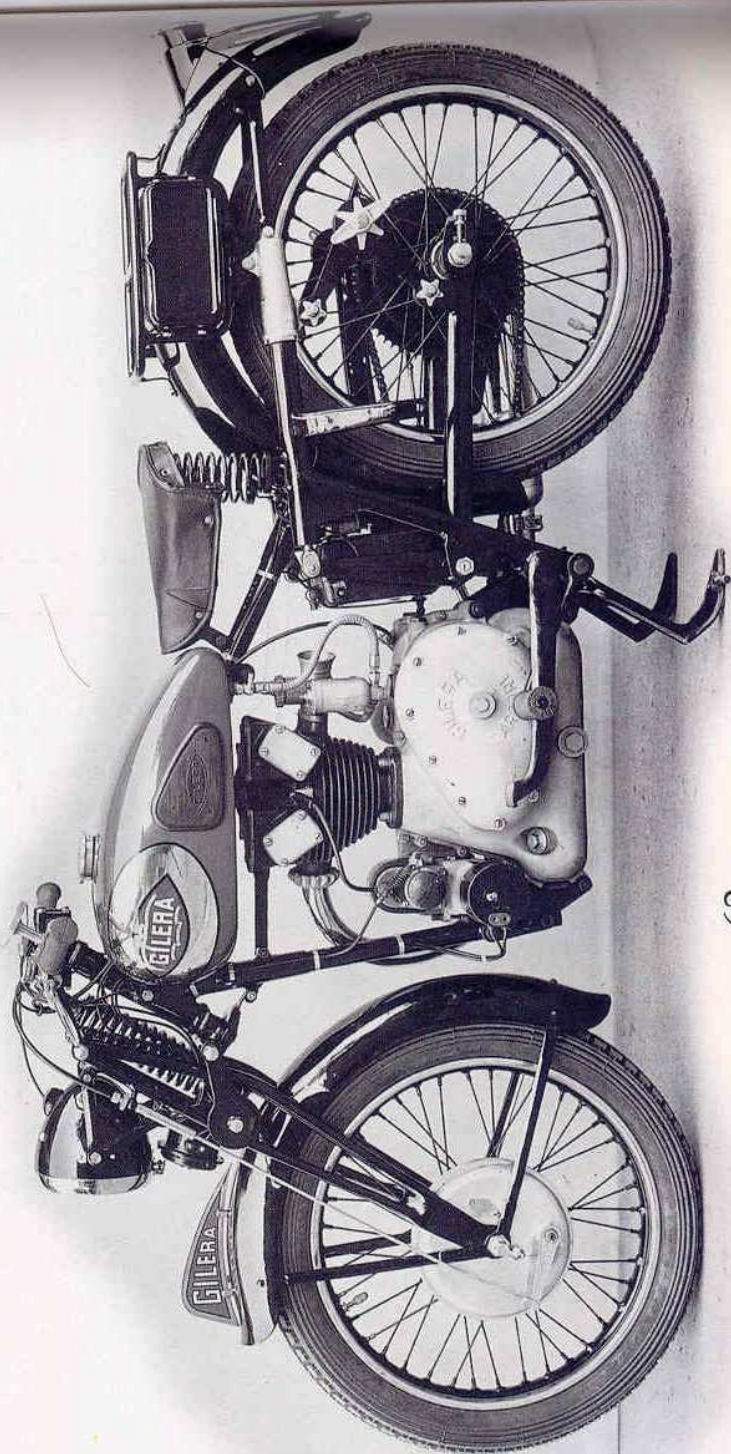


SIAMO NEL 1952 AL CIRCUITO DI MODENA E LA FOTO DOCUMENTA L'ABBRACCIO DEL VINCITORE PAOLO CAMPANELLI CON LA FIDANZATA, CHE POI DIVENTERÀ SUA MOGLIE. ALLE SPALLE UN SORRIDENTE UMBERTO MASETTI: È IL 25 APRILE E LA MOTO È UNA SANREMO.





DUE VERSIONI
della NETTUNO
250 del 1948,
LA NUOVA MOTO
Gilera della serie
"PLANETARIA"
iniziata nel
1940. Nella foto
sopra, il modello
Sport che
VANTAVA UNA
POTENZA DI 14
CV A 6.000 giri.

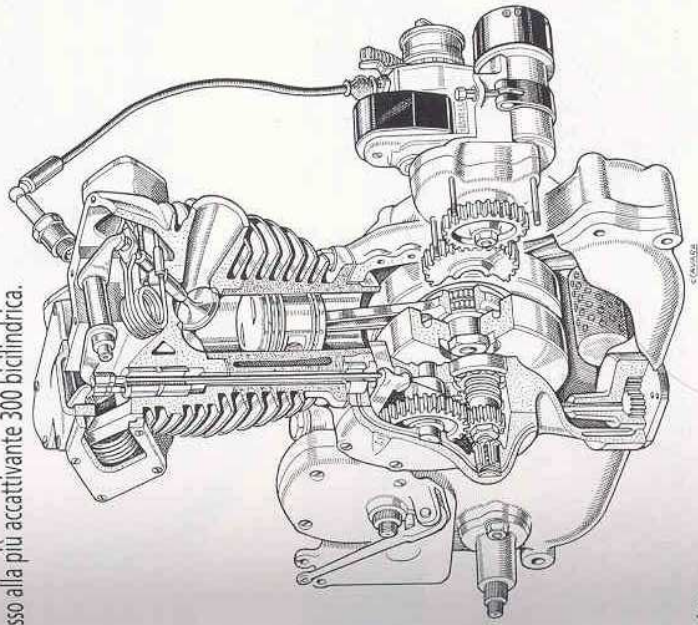


Nel bellissimi
"quadro" (c)
quello A co
sfera della
la POTENZA

1946-1954

Il pianeta Nettuno

Quando arrivò, la Nettuno 250 sembrava la fotocopia ridotta della Saturno 500: lo era, infatti, nelle intenzioni di Giuseppe Gilera che l'aveva pensata così nella stessa primavera del 1940, l'anno in cui l'ing Salmaggi disegnava la sorella maggiore. Tante vittorie sportive, compresa la massacrante Sei Giorni Internazionale del 1948 a Sanremo (Massimo Masserini medaglia d'oro), ma battaglia commerciale persa con la diretta concorrente, l'Airone della Guzzi. Le versioni base Turismo e Sport verranno affiancate anche dal tipo Competizione, ma nel 1952 la Nettuno (3.694 esemplari costruiti) comincerà a cedere il passo alla più accattivante 300 bicilindrica.



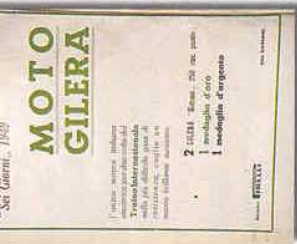
Nel bellissimo spaccato di Giovanni CAVARA, ecco il motore "quadro" (68x68 mm) della Nettuno che ha preso il posto di quello a corsa lunga della contemporanea SATURNO, mentre la scelta delle valvole in testa sta diventando irreversibile. LA POTENZA, PER LA VERSIONE TURISMO, È DI 11 CV A 5.200 giri.



Nel 1950, al Salone milanese di fine anno è presentata la Sport dotata finalmente di forcella anteriore idraulica: gli steli erano caricati con 250 cc di olio speciale Castrolite.



LA TESTA IN LEGA LEGGERA CARATTERIZZA GIÀ A PRIMA VISTA LA VERSIONE SPORT CHE NEL 1948 COSTAVA 375.000 lire (la Turismo 358.000): la potenza è salita a 14 CV a 6.000 giri.



Trionfi sportivi anche alla Sei Giorni di regolarità del '49 svoltasi in Inghilterra: come l'anno prima tutte le moto partite arriveranno al traguardo. L'eco della vittoria si riflette puntualmente nella pubblicità su Motociclismo.



Ambientazione bucolica per la Sport, presentata come "veloce e confortevole come una 500 cc": in realtà toccava i 120 km/h, una ventina in più della Turismo.

1949-1952

Le moto che hanno fatto la Storia

125 Turismo e Sport

Potremmo chiamarlo il regalo d'addio dell'ingegner Piero Remor alla Casa di Arcore: progettata negli ultimi mesi del 1948 e presentata al pubblico al Salone di Milano, questa Gilera doveva soddisfare la crescente "fame" di motoleggere del Paese. La "Gilerina" (o il "Gilerino") racchiudeva in sé il concetto costruttivo della macchina adatta a tutti e di costo ragionevole: era nota che proprio Giuseppe Gilera, che collaudava personalmente le sue "creature", non avrebbe mai tollerato una moto che non consentisse la massima spontaneità nei comandi e nella guida. Nel prototipo la distribuzione era ancora a valvole laterali, segno evidente che l'amore del Costruttore per questa soluzione restava immutato nel tempo (in virtù anche delle vittorie del 1929 e 1930 alla Sei Giorni), ma già nel 1949 furono adottate le valvole in testa, mentre l'albero a camme rimaneva collocato davanti all'albero motore. Nel 1951 uscì la versione Sport che soddisfaceva maggiormente gli utenti "velocisti", pur restando un modello nato da rigorosi criteri di economia d'acquisto e di manutenzione. Dal punto di vista stilistico, la Sport si differenziava dalla Turismo per un'accreciuta capacità del serbatoio dotato di incavi per le ginocchia, per i parafranghi più avvolgenti e per l'eliminazione del portapacchi.



LA GILERA 125 NELLA VERSIONE TURISMO DEL 1949 A VALVOLE IN TESTA: ERA LA "PIÙ MODERNA MOTOLEGGERA A QUATTRO TEMPI", ALMENO STANDO ALLA PUBBLICITÀ DELLA CASA DI ARCORE. LA CLASSICA SOSPENSIONE GILERA ERA STATA ABBANDONATA A FAVORE DI UNO SCHEMA MOLTO PIÙ SEMPLICE, LEGGERO ED ECONOMICO, ANCH'ESSO COPERTO DA BREVETTO, SEMPRE A FORCELLONE OSCILLANTE CON DUE MOLLI CILINDRICI VERTICALI. IL SERBATOIO ERA INTEGRALMENTE ROSSO OPPURE SI AGGIUNGEVANO I TIPICI "OCCHI" CROMATI".



Scheda tecnica

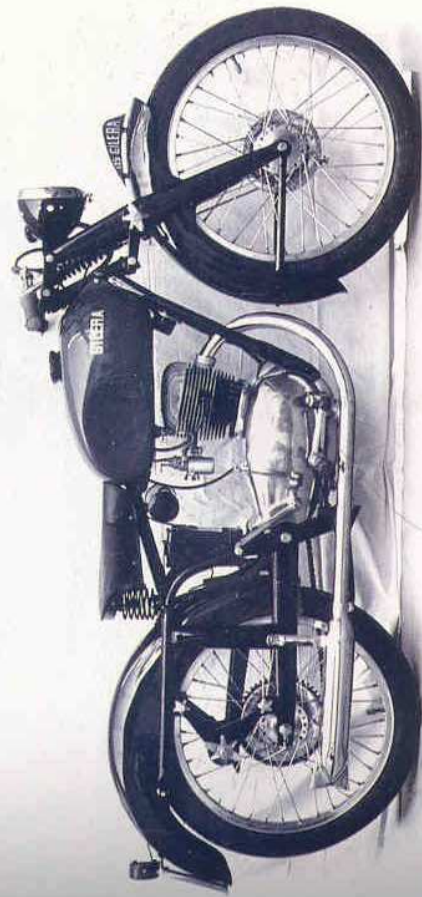
Motore: a 4 tempi monocilindrico, testa in lega leggera e cilindro in ghisa, valvole in testa parallele con comando ad aste e bilancieri; alesaggio e corsa 54x54 mm, cilindrata 123,67 cc, rapporto di compressione 5,1:1; carburatore Dell'Orto MA16, capacità serbatoio carburante 10 l, potenza massima 5,5 CV a 5.000 giri; accensione a dinamo, spinterogeno e batteria; lubrificazione con olio nel carter, capacità serbatoio olio 1,35 l; frizione a dischi multipli a secco, cambio in blocco a 3 rapporti; trasmissione primaria a ingranaggi, secondaria a catena. **Ciclisti:** telaio in tubi a doppia cuilla aperta; sospensione anteriore a parallelogramma con forcella stampata, posteriore con forcellone oscillante e ammortizzatori idraulici; freni a espansione a tamburo laterale Ø 170 mm; pneumatici anteriore e posteriore da 2,5x19". **Dimensioni (in mm) e peso:** interasse 1.300, peso a secco 90 kg. **Prestazioni:** velocità massima 85 km/h, consumo 2,2 l/100 km.

L'opinione di Giuseppe Remor si addiceva a malincuore. La Gilera 125 era un mezzo che era di 250.000 lire (foto sopra), l'input concordavano anche siderando di seri

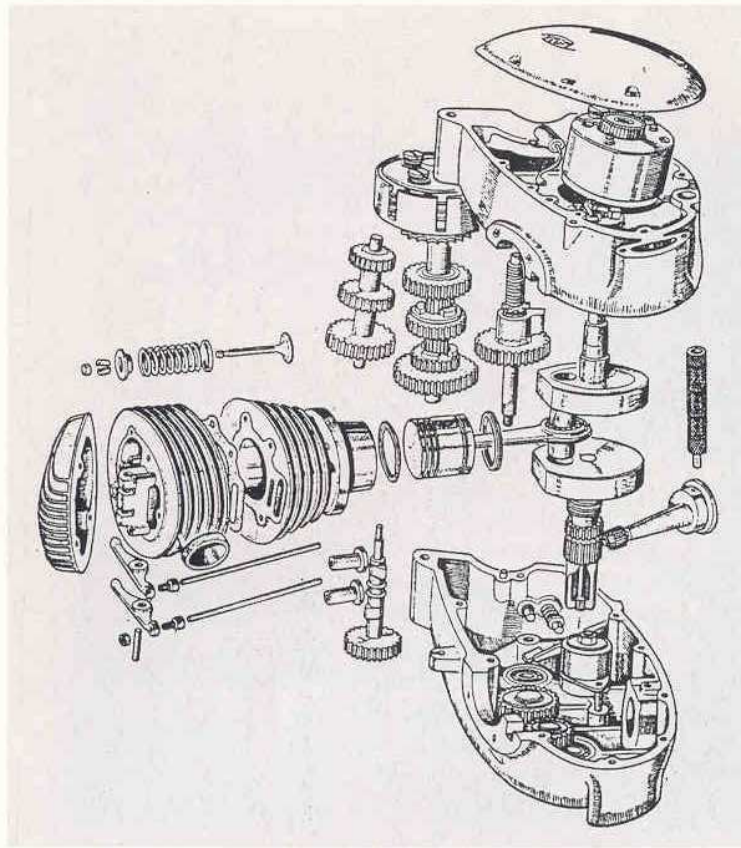
La Sport del 1951 era un mezzo che era di 250.000 lire (foto sopra), l'input concordavano anche siderando di seri



L'opinione di Giuseppe Gilera era che le benzine dell'epoca, troppo povere di numero di ottano, mal si addicevano agli altri rapporti di compressione possibili con le valvole in testa. E poi la nuova 125 era un mezzo destinato alle masse popolari: meno costava e consumava e meglio era (il prezzo era di 250.000 lire e faceva 45 km con un litro): ecco perché, per la primissima versione (nella foto sopra), l'input dato a Remor fu di rimanere su una distribuzione a valvole laterali. Entrambi concordavano anche sul ripudio del motore a due tempi, anche se applicato a una motoleggera, considerandola di serie B per la scarsa efficienza che aveva all'epoca.



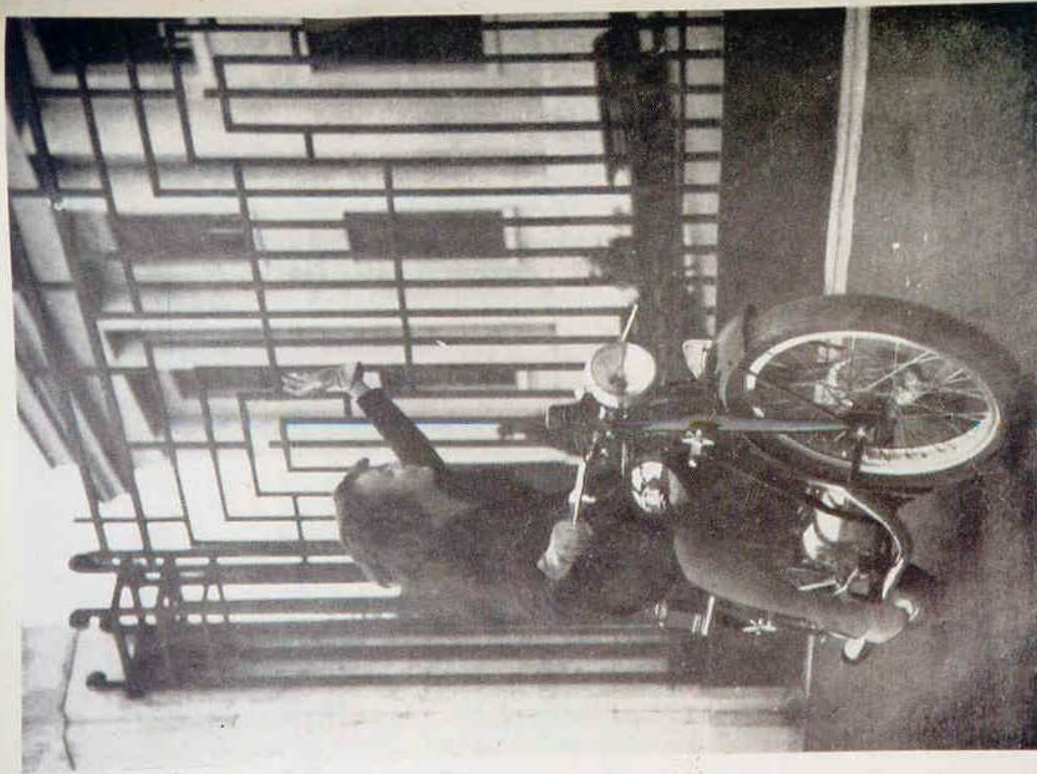
La Sport del 1950-51 con serbatoio, parafranghi e ammortizzatori a compasso tipo corsa, sull'esempio della Saturno. Il silenziatore a coda di pesce è più bello dei precedenti, ma "sparava" forte anche lui. I comandi a pedale erano ben sistemati, a differenza di quanto accadeva su quasi tutte le altre moto. Vengono eliminati il portapacchi e le cassette portattrezzi.



Nell'esplosivo del motore a valvole in testa, in evidenza l'insolita posizione dell'albero a camme davanti all'albero a gomiti con le aste anteriori al cilindro e relativa infelice posizione laterale della candela. La testa di biella lavorava su rullini sciolti lubrificati per forza centrifuga e sottoposti ad attriti reciproci: non restavano integri per molto tempo. Meglio allora la bronza che verrà adottata nel 1951 assieme a una coppa dell'olio maggiorata. In basso nel disegno, non manca la barra di torsione presente in tutti i progetti del grande Remor: qui fa da parastrappi all'interno dell'albero motore.



Nell'elegante volantino pubblicitario Gilera, la 125 Turismo in compagnia delle sorelle maggiori Nettuno e Saturno: l'anno è il 1950.



GILERA 125: la più bella motoleggera

Gommone **PIRELLI**

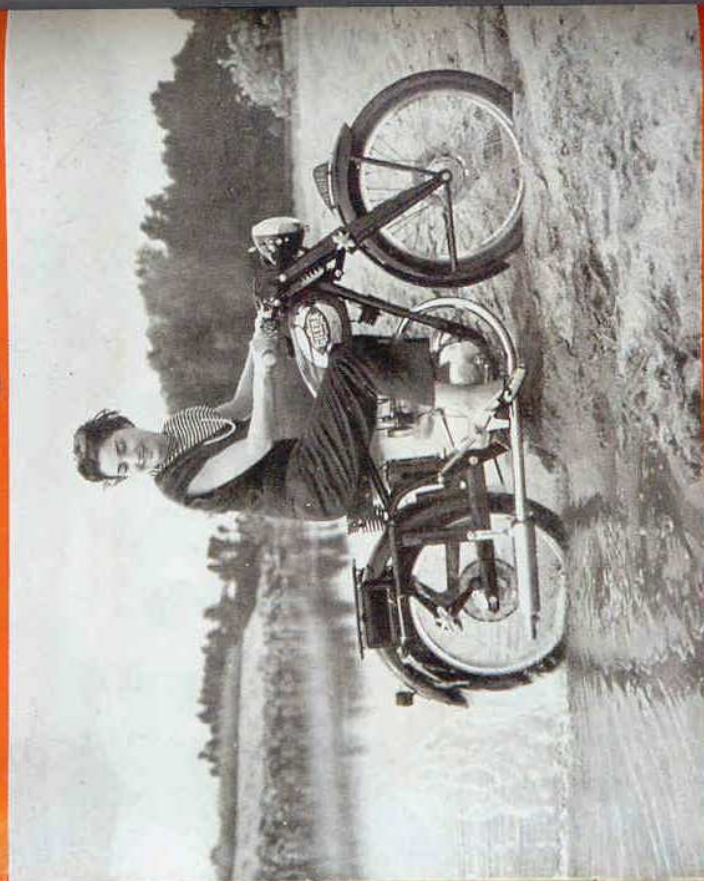
Olio CASTROL

Catene REGINA EXTRA

DUE MESSAGGI PUBBLICITARI DELLA GILERA 125 IL CUI CONTENUTO IMPLICITO SPINGE L'UTENTE MEDIO A RIVOLGERE LE SUE ATTENZIONI A QUESTO MEZZO NATO PROPRIO PER IL TRASPORTO UTILITARIO. EVIDENTEMENTE AD ARCORE SI PENSAVA CHE NÉ I MOTORI AUSILIARI, NÉ LE MOTOLEGGERE A DUE TEMPI POTESSERO SATURARE IL CRESCENTE MERCATO DEL MOTOCICLISMO POPOLARE. MAI UN'IPOTESI SI È RIVELATA TANTO ESATTA, SE SI PENSA CHE PROPRIO LA 125 CON LA SORELLA MAGGIORE DA 150 CC FU IL MODELLO GILERA PIÙ COSTRUITO IN ASSOLUTO.

In questo fascicolo: Le appassionanti incognite del Campionato Mondiale

MOTO
Ciclismo
SPECIALI
Lire 100
ANNO XXXVI - N. 34
31 AGOSTO 1950



GILERA 125: la più bella motoleggera

Gommone **PIRELLI**

Olio CASTROL

Catene REGINA EXTRA

Quando è
gali, siamo alla
perso le elezio
no Marshall, l'a
partali al Tour:
struire era sen
correvano un mez
emettesse lo sp
apre a un prez
un motore più p
enpi) era defini
quale era stata c
aveva sì che pot
guidata dall'espr
profano, addirit
ragazze. Tra l'al
notissimi perr
agli italiani di n
il concetto di "s
Motoriciclismo d
che ben al di là
fuori porta: la
za arrivata sul
bianco, a Lond

LA 125 ER
guida
farlo "Ac
lo di
MARTELL
dal bell
(da Mo
del 24 n

Quando è messa sul mercato la prima 125 ancora a valvole laterali, siamo alla fine di un anno febbrile: il 1948. Si era passati attraverso le elezioni del 18 aprile e il successivo consolidamento del piano Marshall, l'attentato a Togliatti del 14 luglio e la famosa vittoria di Bartali al Tour: in mezzo a tensioni sociali fortissime la voglia di ricostruire era sempre più grande. Il Paese era da motorizzare e occorreva un mezzo per recarsi al lavoro e per i momenti di svago che permettesse lo spostamento comodo anche col passeggero, ma pur sempre a un prezzo economico. La snella e leggera 125 cc a 4 tempi (un motore più pratico e parsimonioso nell'uso delle più diffuse 2 tempi) era definita "la moto per tutti" perché la semplicità con la quale era stata costruita

faceva sì che potesse essere guidata dall'esperto e dal profano, addirittura dalle ragazze. Tra l'altro i consumi ridottissimi permetteranno agli italiani di metabolizzare il concetto di "svago".

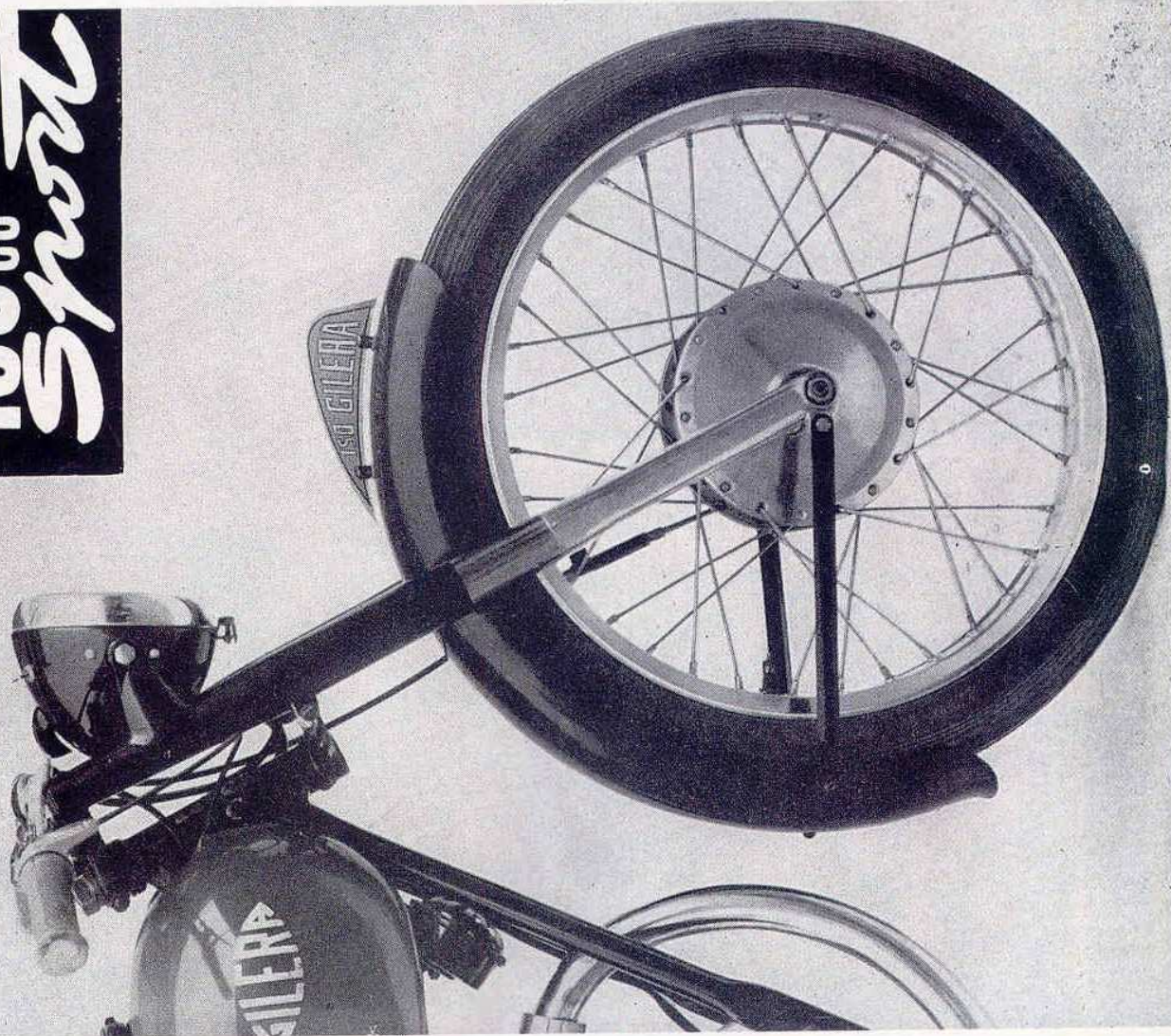
Motociclismo documentava gite ben al di là di quelle fuori porta: la 125 Turismo era arrivata sul Monte Bianco, a Londra e a Parigi.

La 125 era così facile da guidare che si poteva farlo "ad occhi chiusi": lo diceva uno slogan martellante enfaticizzato dal bellissimo manifesto di Boccasile (da Motociclismo n. 47 del 24 novembre 1949).



C'era chi la usava per andare in riva a un laghetto, magari a pescare, chi per un giro in comitiva con gli amici, chi per andare romanticamente a spasso con la ragazza: il battage pubblicitario dell'epoca era notevole e sistematico e la nostra rivista lo registrava su copertine o pagine intere.

GILERA 150^{CC} *Sport*



Il frontespizio di un bel dépliant di presentazione della versione Sport della novità Gilera del 1972, la 150 cc uscita anche nel modello Turismo. Motociclismo la presentava ottimisticamente come "la più esatta espressione delle attuali esigenze motociclistiche".

Dopo gli sportivi, la Gilera ha sviluppato finché ha potuto la sua gamma di moto da 7,3 CV a 6.000 giri, maggiore elasticità ed eco, mezzo vennero differenziavano nella versione sport, sospensioni tele modello Supers trovarono sodd



UNA CURIOSA
UNA GARA CIC
CITTADINO DI
FONDO ROMA

1952

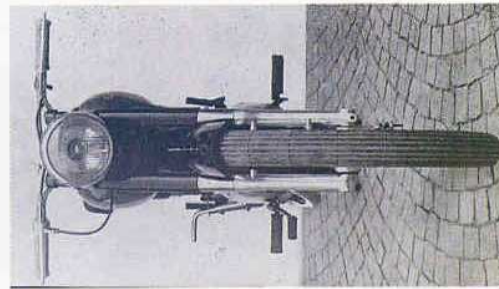
La 150 "pantografata"

Dopo oltre 40 anni di attività coronati da successi commerciali e sportivi, la Gilera metteva a segno un altro colpo vincente: era stato tale il successo della 125 che pensarono bene di "pantografarla" sviluppando fino a 152 cc (alesaggio di 60 mm e corsa di 54, potenza di 7,3 CV a 6.000 giri) la versione Sport. L'aumento di cilindrata garantiva maggiori prestazioni e affidabilità, mantenendo le doti di leggerezza, elasticità ed economia della sorellina da 125 cc. Anche per questo mezzo vennero preparate due versioni, Turismo e Sport, che si differenziavano tra loro per il cambio passato quasi subito a 4 velocità nella versione sportiva. Quest'ultimo modello montava anche sospensioni telescopiche sia all'avantreno che al retrotreno. Con il modello Supersport, a manubrio abbassato, gli utenti più grintosi trovarono soddisfazione ai loro desideri.



Una curiosa immagine di una Gilera 150 Sport utilizzata per una gara ciclistica "dietro motori" del 1953. Siamo al circuito cittadino di via Caracciolo a Napoli, una tappa della gran fondo Roma-Napoli-Roma.

Ecco la versione economica della 150, la Turismo, con cambio a tre rapporti. Dal 1953 al 1960, si venderanno 96.000 esemplari dei modelli 150 (senza calcolare quelli fabbricati in Argentina di cui non si hanno i dati), a fronte delle 25.000 moto da 125 cc commercializzate nei 3 anni 1949-1952. Facendo un calcolo annuale medio, si arriva a un risultato di pareggio: le due moto saranno le Gilera più costruite in assoluto.



L'immagine frontale della 150 Sport documenta la snellezza di questa moto, caratteristica anche della versione Turismo e a sua volta retaggio della 125 del '48. Il pneumatico rigato è un 2,50x19", come quello posteriore ma dal disegno a tasselli.



La seconda parte del dépliant documenta il passaggio della sospensione posteriore da quella ad ammortizzatori a frizione, del modello Turismo, a quella con elementi idraulici.



Come si legge, la pagina di pubblicità su Motociclismo assicurava la "pronta consegna" dei nuovi modelli 150: eravamo nel 1953.



La Gilera 150 Sport prodotta negli anni 1953-1954. Il successo commerciale di questo modello era dovuto all'indovinato rapporto tra le esigenze utilitarie e quelle sportive della clientela, esattamente in perfetto spirito "derivata di serie".

Allo scopo sport, che rappresentò il motore, nel 1953 fu Arcore, nel 1953 fu questo nuovo modello. Questo nuovo modello 500 esemplari: il numero di modifiche meccaniche sempre contrario a di 152 cc, nonostante che rappresentava la dimostrazione vinse Senigallia nel 1953 e stabilendo il giro più posto di categoria al posto di categoria al tappe vinse al Giro d'Italia proprio un successore

Chiave della

cadela che spunta dallo stivale, migliore a

gioccollo a fare da bavaglio, contagiri fuori ordinanza:

ecco Domenico

Frocchio alla

partenza da Roma

dopo una tappa

del Giro d'Italia

del 1953.

1953-1954

Come voleasi dimostrare

Allo scopo di dimostrare anche il valore sportivo della 150 Sport, che rappresentava in quel tempo il core business della Casa di Arcore, nel 1953 fu progettata, appunto, la versione Dimostrazione. Questo nuovo modello viene prodotto per due anni circa in poco più di 500 esemplari: il numero di motore era preceduto dal prefisso 185 e le modifiche meccaniche furono poche, visto che Giuseppe Gilera, come sempre contrario a cambiamenti radicali, volle mantenere la cilindrata di 152 cc, nonostante avesse la possibilità di arrivare a 175, cilindrata che rappresentava il limite di categoria. Ciononostante, la Dimostrazione vinse 8 gare in salita e 23 in circuito; Liberati a Senigallia nel 1953 arrivò secondo dietro a Zanzi su Guazzoni 175 stabilendo il giro più veloce a 116,169 km/h. Secondo, terzo e quarto posto di categoria anche nella Milano-Taranto dello stesso anno e tre tappe vinte al Giro d'Italia. Come volevasi dimostrare, la Gilera 150 era proprio un successione di moto e se ne costruirono 13/14.000 all'anno.

Chiave della
candela che spunta
dallo stivale,
macilone a
girocollo a fare da
bavaglio, contagiri
fuori ordinanza:
ecco DOMENICO
FENOCCIO ALLA
PARTENZA DA ROMA
DURANTE UNA TAPPA
del Giro d'Italia
del 1953.

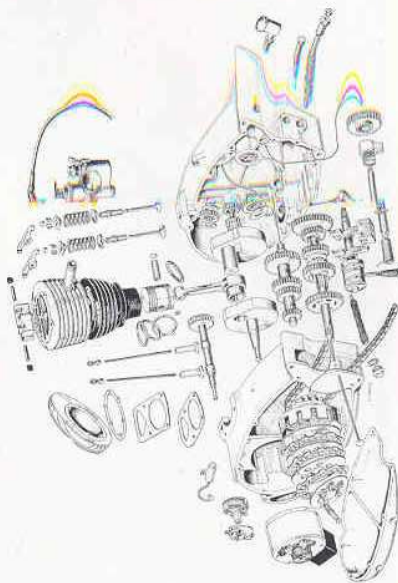


A SINISTRA, LA 150 DIMOSTRAZIONE PRODOTTA IN MAGGIOR NUMERO: LA SECONDA VERSIONE DELLA 150 AVEVA IL CARTER SABBIO, LE PEDALANE E LE LEVE A PEDALE ARRETRATE, SFATATOI DALLESTA E DAL CARTER, OCCHIELLI E LEVE SUI PERNI RUOTA.

SOPRA, L'ALLESAMENTO PER IL GIRO D'ITALIA DEL 1953 CORENDEVA: CARTER MOTORE LUCIDATO, PEDANE IN POTONE NOROCCIALE, LEVA DEL CAMBIO A BILANCIERE, ASSA DI VARI SFATATOI. MA IL MOTORE ERA "PPATO", LA SELLA LUNGA E IL MODELLO FU SOPRANNOMINATO, ANCHE SE NON UFFICIALMENTE, "SGALLIA" PER LA PARTECIPAZIONE NELL'AGOSTO DI QUANNO AL CIRCUITO ADRIATICO DI NUMEROSI FAMOSI PIÙ GILERA, LA MASETTI A VALDINOCI.

ECCO, ALLA PARTENZA del Giro d'Italia del 1953, DE MASSIS CON LA GILERA 150: SIAMO A BOLOGNA E, COME È EVIDENTE DAI "SEGNALI DI FUMO", LA MOTO È ATTORNATA DA UN BEL PO' DI AVVERSARIE TUTTE A 2 TEMPI (MV, PARILLA, CIMAATTI E TAURUS).

NELL'ESPLOSO DEL MOTORE DELLA 150 SPORT, LE SOLITE ASTE DELLA DISTRIBUZIONE NELLA ZONA ANTERIORE DEL CILINDRO, LA TESTA DI BIELLA SU BRONZINA, LA FRIZIONE A SECCO CON PIGNONE USCITA CAMBIO SOLIDALE ALLA CAMPANA. QUESTO MOTORE TENDeva A SCALDARE, IL CAMBIO ERA UN PO' LENTO E UN ALTRO PUNTO DEBOLE ERA IL COMPLESSO DINAMO-REGOLATORE DI TENSIONE.



Nel 1955 r
gradale del 1952: i
la cilindrata passa
rinforzate, asse a c
aumentato di volu
uno strano silenzio
protagonista di tan
omologata il 1 mar
temica della Feder
che era stata costru
agosto, la stessa Gil
informativa con dat



Ecco la misteriosa 150V che corse, a livello dilettantistico, nelle gare minori riservate alle moto di serie o derivate dalla normale produzione.

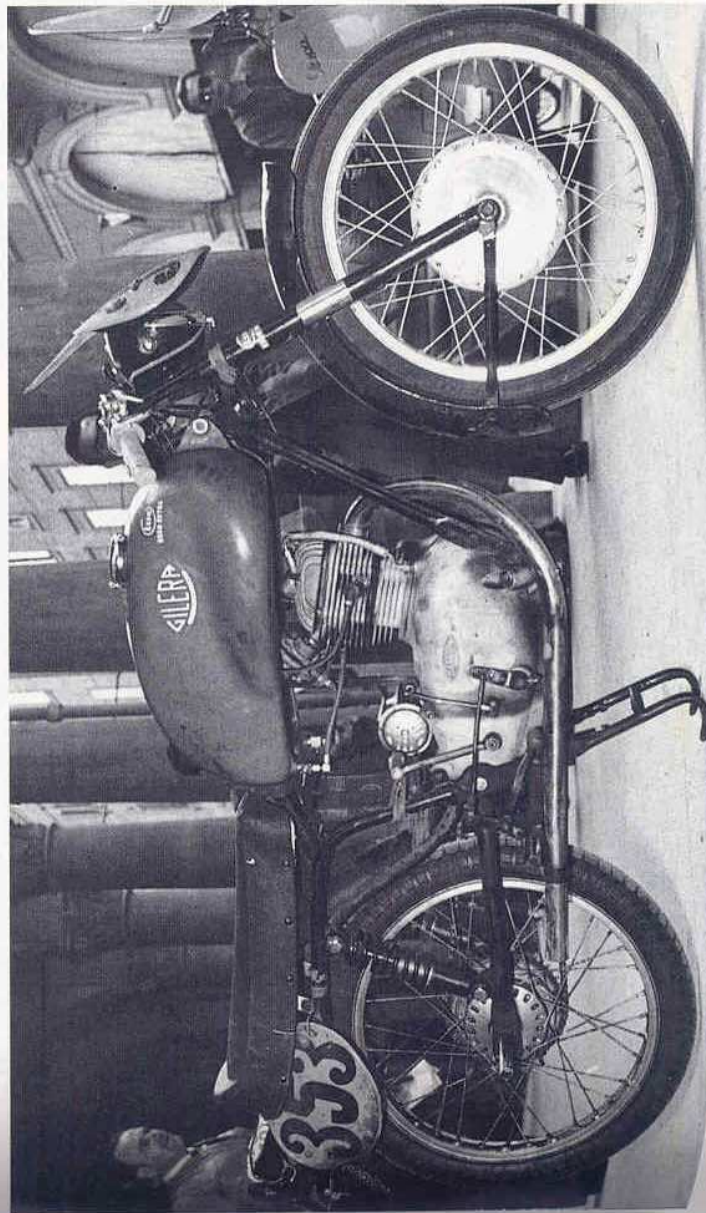
1955

La Gilera dimenticata

Nel 1955 nasce un'ennesima evoluzione della 150 Sport stradale del 1952: la 150V. Questa volta le modifiche sono sostanziali e la cilindrata passa da 152 a 172,5 cc: e poi valvole maggiorate, molle rinforzate, asse a camme più "spinto" e carter fuso in terra e aumentato di volume per far posto a un 40% in più di lubrificante. Uno strano silenzio è calato negli anni su questa moto che pure fu protagonista di tante gare su strada, in circuito e in salita. Era stata omologata il 1° marzo 1955 come moto Sport dalla Commissione tecnica della Federazione Motociclistica Italiana e questa era la prova che era stata costruita in almeno 25 esemplari: l'anno dopo, in data 11 agosto, la stessa Gilera aveva dotato questa 150 di una scheda informativa con dati tecnici e consigli per l'uso agonistico.



UNA 150V IN GARA A MODENA CON ALLA GUIDA PAOLO TERZI: LA STESSA MOTO GAREggerà PER TRE STAGIONI.



Alcuni particolari interessanti: il tubo superiore del telaio è stato piegato per lasciare più spazio al carburatore (foto in basso) mentre nell'altra immagine (a fianco) si vede il tubo a pressione che porta l'olio agli organi della

distribuzione in testa e il coperchio delle valvole con l'ampio bocchettone di sfogo. Il carburatore Dell'Orto (un SSI 25 A) che per la sua posizione fortemente inclinata e il considerevole aumento di sezione del diffusore rispetto a quello della Dimostrazione dà chiaramente l'idea di come il motore richiedesse un'ancora più sostanziosa alimentazione.



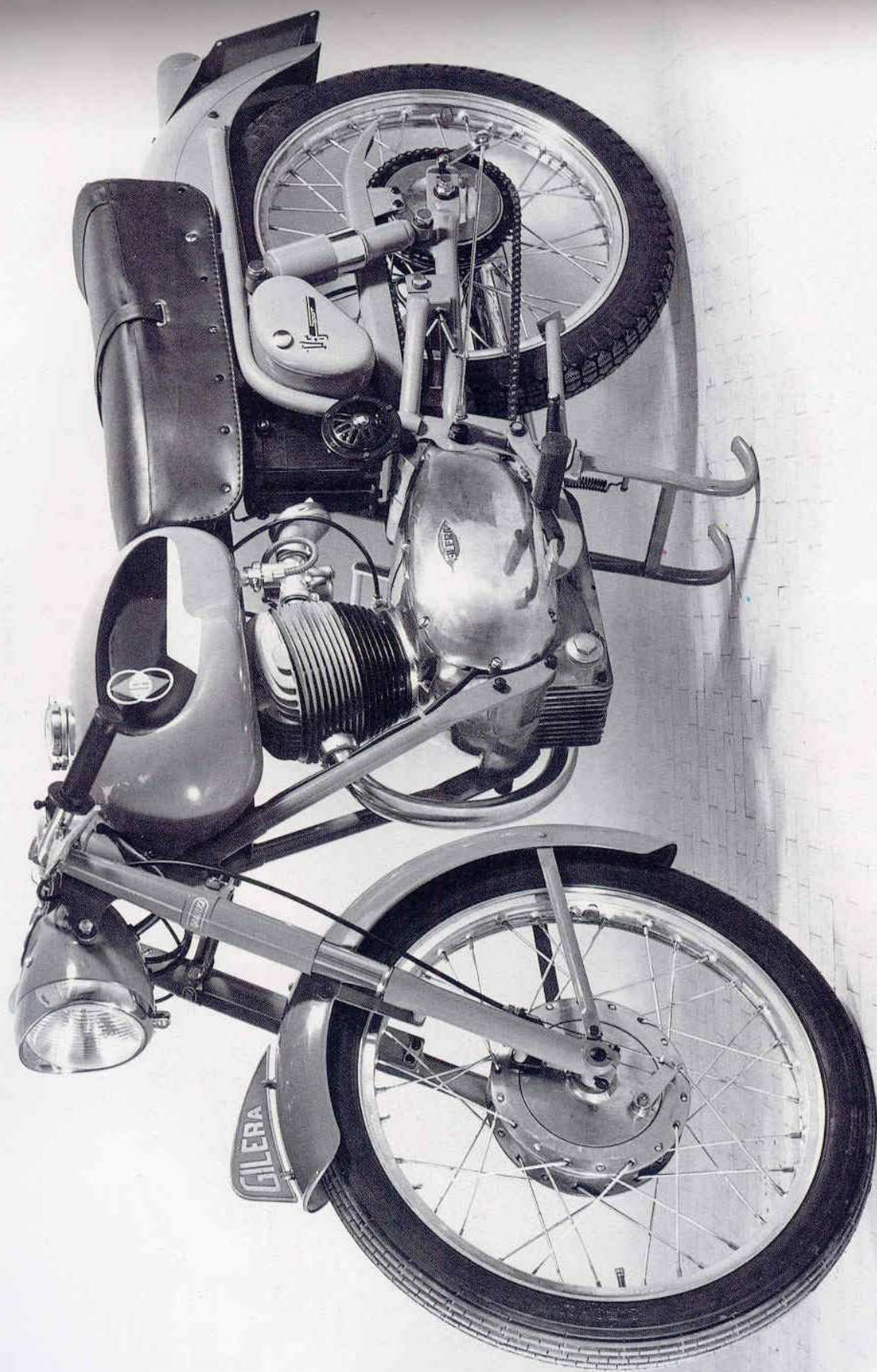
E' UNA 150V (E NON UNA DIMOSTRAZIONE COME A VOLTE È STATO DETTO) LA GILERA FOTOGRAFATA AL GIRO D'ITALIA DEL '55. ERA LA MOTO DEL MODENESE ENZO VEZZALINI CLASSIFICATOSI PRIMO DEGLI JUNIORES DOPO AVER VINTO LA TAPPA PIÙ LUNGA E TORMENTATA, LA COSENZA-NAPOLI.

IL NUMERO DI MOTORE SUL CARTER (IN QUESTO CASO È IL 23) È PRECEDUTO DALLA SIGLA DI OMOLOGAZIONE 189. SI NOTANO ANCHE LE PUNZONATURE DEL GIRO D'ITALIA.



Nel progressiv
matteggere, la Gilera
ta, anche per il fatto ch
per le gare riservate ai
era lo stesso della fine
sottoposto a continui
nascono i modelli Nor
nei serbatoi, nei sellor
prima, invece, dove il
diverso comando dell
e la frizione a bagno
sulla sinistra. Si vede,
stampella laterale. Ne
versioni della 175 sor

L'IMMAGINE LATERAL
della 175 Sport
EVIDENZIA ANCHE LA
GENERALE
IMPOSTAZIONE
SPORTIVA DEI
COMANDI E
DELL'ASSETTO di
rida (SERBATOIO
ANTONICO DA 13
litri, SELLONE LUNGO
E MANUBRIO
ABBASSATO) CHE S
INTEGRANTE DELLA
PRESENTE SULLE PI

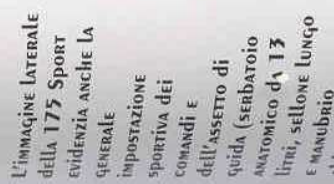


UNA 175 tipo Sport: il motore era il solito robusto 4 tempi con distribuzione ad aste e bilancieri e valvole verticali affiancate frontemarcia, con il cilindro in ghisa e la testa in lega leggera. Con 7,5 CV a 6.000 giri era in grado di toccare i 115 km/h. Il cambio era in blocco a 4 rapporti con il pedale a bilanciere nell'ultima versione (1959-'60): un omaggio della Casa di Arcore alle vittoriose macchine della regolarità. La leva del freno posteriore azionava, tramite la bacchetta metallica, uno "stop" finalmente di serie (il richiamo era assicurato da una piccola molla): si era anticipato quanto prescritto dal futuro nuovo Codice della strada.

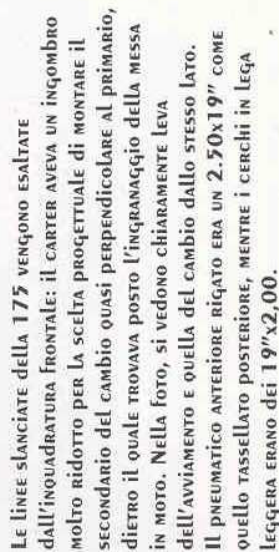
175 Sport / Super Sport

Nascono i modelli Normale, Sport e Super Sport con piccole differenze nei serbatoi, nei selloni e nei manubri. La versione Extra del 1957 è la prima, invece, dove il motore è abbondantemente rivisto: c'è un diverso comando della distribuzione, la primaria è ora a catena duplex e la frizione a bagno d'olio, con il complesso dello scarico spostato sulla sinistra. Si vede, dietro il cavalletto centrale, la novità della stampella laterale. Nei 5 anni di produzione, dal 1956 al 1960, le varie versioni della 175 sono state costruite in circa 10.500 esemplari.

Nello stesso anno di uscita della 175 Sport, la Gilera pubblicava su Motociclismo una sorta di decalogo rivolto ai potenziali acquirenti delle sue moto. Sulla sinistra, la Casa di Arcore ricordeva con verbi concinosti dal 1911

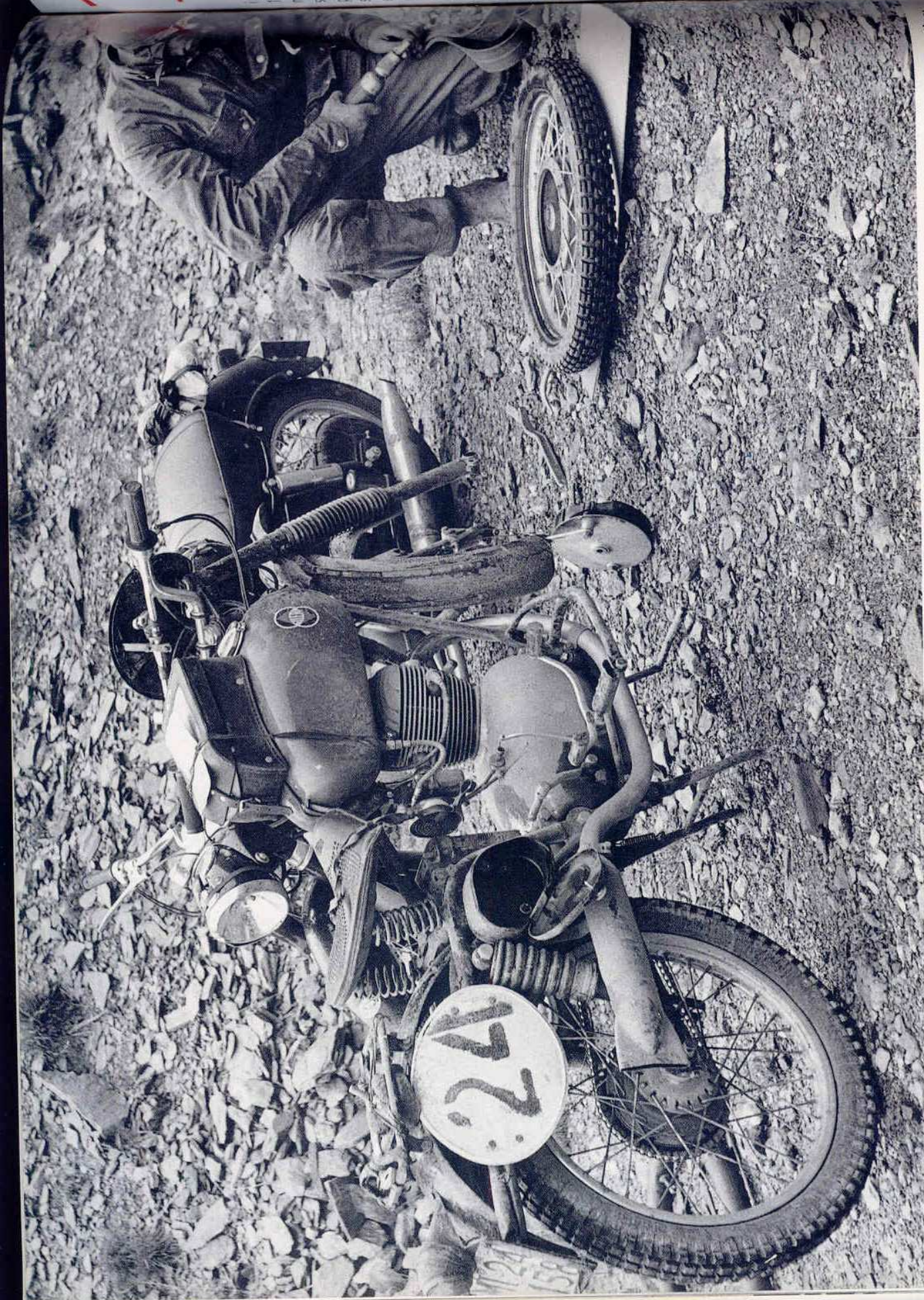


... (PASSATO) CHE SI PRESTAVA A UN USO SPORTIVO DEL MEZZO. IL TELAIO TUBOLARE È A DOPPIA CULLA APERTA CON IL MOTORE PARTE INTEGRANTE DELLA STRUTTURA. LA MARMITTA IN LEGA LEGGERA (PROGETTO DI FERRUCCIO GILERA) DELLE PRECEDENTI 150 Sport È PRESENTE SULLE PRIME 175 ERA STATA SOSTITUITA, PER MOTIVI DI COSTO, DA UN SILENZIATORE IN LAMIERA.



175

Era destinato
inizi trionfi del pa
1930 e 1931 con le n
ella versione Regol
sità venduta in poc
progettata per il fu
copersioni coperte
il gruppo motore
in doppiaculla chi
avora in ghisa: nor
della altre moto e a
Giuseppe Gilera. Ne
na moto da cross i
destinazione, l'alet
anteriore aveva un
di protezione.



Una bella immagine fuoristradistica: durante una gara, Domenico Fenocchio si ferma per il cambio della camera d'aria bucata della ruota anteriore della sua Regolarità. L'atletico pilota bresciano era noto per la sua capacità di rimontare una copertura, usando solo le mani, in appena un paio di minuti. Questa 175 è una prima versione (1976) e lo si capisce dalla sella ancora a ponte: sopra la borsetta sul serbatoio, la tabella di marcia.

1956

Regolarità 175

Era destino che la Gilera tornasse alle moto da regolarità dopo i mitici trionfi del passato, a cominciare da quelli alle Sei Giorni del 1930 e 1931 con le mezzolitro a valvole. Nel 1956 anche la 175 cc esce nella versione Regolarità ed è subito affidata a piloti ufficiali mentre sarà venduta in pochi esemplari ai privati solo dal 1957. Era una moto progettata per il fuoristrada, con il filtro dell'aria al carburatore, le sospensioni coperte da soffiotti, i parafanghi e il tubo di scarico rialzati e il gruppo motore a notevole distanza dal suolo. Il telaio in tubi era un doppiaculla chiuso e i pneumatici erano artigianati. Il cilindro era ancora in ghisa: nonostante il peso elevato era stato usato lo stesso delle altre moto e anche questa era una delle scelte ponderate di Giuseppe Gilera. Nel 1958, con il motore del 175 Regolarità si preparò una moto da cross per il Campionato italiano classe 250. Vista la nuova destinazione, l'assetto di testa e cilindro era meno esteso, il freno anteriore aveva un diametro minore e la forcella era priva dei soffiotti di protezione.



Il quadro di DANTE MATTIOLI al Trofeo Orobico del 1958. La sua Regolarità è del nuovo tipo a sella allungata: nella zona filtro, una cuffia di copertura di protezione tiene fuori gli spruzzi d'acqua.



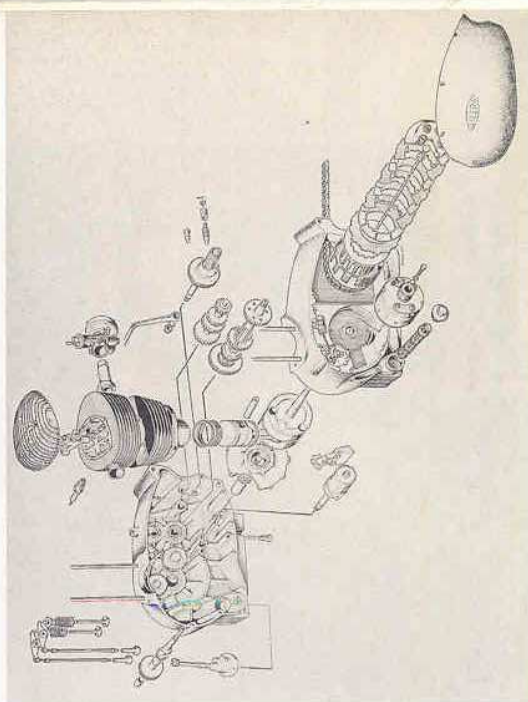
UNA SUGGERIVA COPERTINA dell'ottobre 1958 elenca la lunga serie di trionfi Gilera nella regolarità, culminata con la valanga di medaglie d'oro alla XXXIII Sei Giorni di Garmisch.

Qui siamo alla prima prova del Campionato italiano di Regolarità, il 13 aprile 1958 a Firenze, e Tullio MASSERINI è impegnato in un settore tirato: la tabella di marcia, pronta all'uso, è addirittura infilata tra i denti! La squadra Gilera finirà al primo posto della classifica per Squadre di Marca.



L'arterico pilota esce dalla sella

Nell'esplosione di Emilio Ferraboschi ecco il motore di 172,38 cc (alesaggio e corsa 60x61 mm), la distribuzione ad aste e bilancieri con le valvole parallele, la trasmissione primaria a ingranaggi e il Carter motore a taglio verticale. Il tunnel per le aste della distribuzione è ancora nella parte anteriore del cilindro come nel prototipo del motore capostipite del '48 disegnato da Remor. La testa di biella è su rullini inquadriati e non su bronzina come negli altri motori Gilera dell'epoca. Nell'albero a gomiti (pesava 5 kg) un'altra eredità remoriana: la barra di torsione con funzione di parastrappi.





FERRUCCIO CON IL
padre nel 1974:
da quell'anno è
ufficialmente l'alter
ego di Giuseppe
Gilera.

Ferruccio Gilera, con
all'azienda. Era nato nel 19
manorato dell'aeromodel
za Arturo Magni, il futuro
di progettazione. Nel 1954,
garito davvero silenzioso p
nuova 300 bicilindrica. Era
di interno il silenziatore fa
enza che ciò andasse a sca
riferificava la sua presen
ani, mentre era in Argent
quel giorno fu evidente a
Giuseppe Gilera che in que
lature. Proprio in Argenti
Gilera Argentina Società
a Buenos Aires: il compit
l'assemblaggio delle parti
arrivo dall'Italia, nonché
Paese sudamericano.

Il famoso terminale di
Ferruccio Gilera: rip
ma ne erano penalizza
diporosi test sul Pass
tutto Milano-Piacenz
l'ultima applicazio
leggera fu sulla



1956

Ferruccio Gilera, l'erede mancato

Ferruccio Gilera, cominciò ben presto ad affiancare il padre nell'azienda. Era nato nel 1930 e, dopo che da giovane si era innamorato dell'aeromodellismo (unito in questa passione al vicino di casa Arturo Magni, il futuro "mago" della MV), cominciò a interessarsi di progettazione. Nel 1954, ecco il risultato: un nuovo terminale di scarico davvero silenzioso per le 150 Turismo e Sport nonché per la nuova 300 bicilindrica. Era costituito da un involucro in lega leggera al cui interno il silenziatore faceva da camera di espansione principale, senza che ciò andasse a scapito però della potenza. Nel frattempo si intensificava la sua presenza nel reparto corse e sui campi di gara. A 26 anni, mentre era in Argentina, fu colpito da epatite fulminante e morì: quel giorno fu evidente a tutti che qualcosa si era rotto per sempre in Giuseppe Gilera che in quel figlio aveva riposto tutte le prospettive future. Proprio in Argentina, due anni prima, era stata aperta la "Gilera Argentina Sociedad Commercial" a 42 km da Buenos Aires: il compito di questa filiale era l'assemblaggio delle parti staccate della 150 in arrivo dall'Italia, nonché la vendita delle moto nel Paese sudamericano.

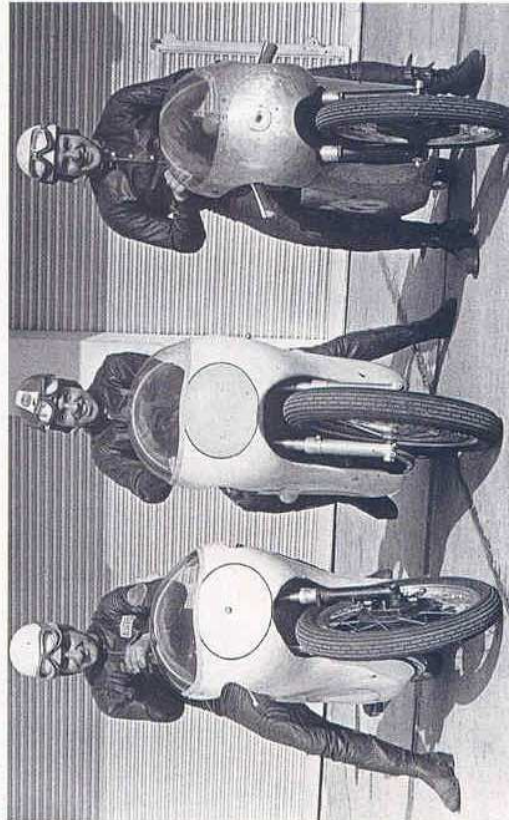
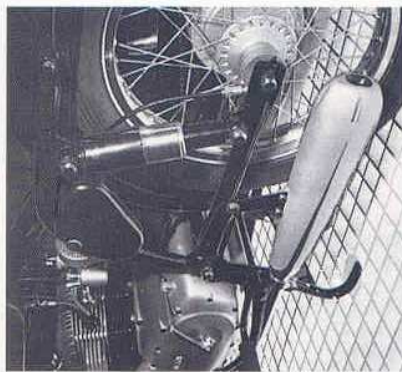
IL FAMOSO TERMINALE DI SCARICO BREVETTATO DA FERRUCCIO GILERA: RIPRESA E VELOCITÀ MASSIMA NON NE ERANO PENALIZZATE COME DIMOSTRARONO I RIGOROSI TEST SUL PASSO DELLA CISA E NEL TRATTO MILANO-PIACENZA DELL'AUTOSOLE. NELLA FOTO: L'ULTIMA APPLICAZIONE DEL SILENZIATORE IN LEGA LEGGERA FU SULLA 300 BICILINDRICA.



IL GIOVANE FERRUCCIO GILERA SULLA QUATTRO CILINDRI N. 37 SEMICARENATA AL CIRCUITO DI MODENA. SULL'ALTRA 500 "QUATTRO" DOTATA DI SEMPLICE CUPOLINO C'È INVECE UMBERTO MASETTI.



ANCORA FERRUCCIO GILERA SU UN CIRCUITO: SIAMO ALL'ISOLA DI MAN PER IL T.T. DEL 5 MARZO 1955. GIUSEPPE GILERA, IL FIGLIO E L'INGEGNER TARUFFI SONO ACCANTO A GEOFFREY DUKE CHE VINCERÀ IL "SENIOR TT" CON LA 500 SEMICARENATA A UNA MEDIA RECORD: DOPO DI LUI ARRIVERANNO IL COMPAGNO DI MARCA REG ARMSTRONG E IL "GUZZISTA" KEN KAVANAUGH.



DOPO L'APERTURA DELLA SEDE ARGENTINA, SI INTENSIFICÒ ANCHE L'ATTIVITÀ DEI PILOTI SUDAMERICANI: NELLA FOTO LA "EQUIPO" GILERA AL BOX DEL CIRCUITO DI BAIRÈS NEL NOVEMBRE 1963

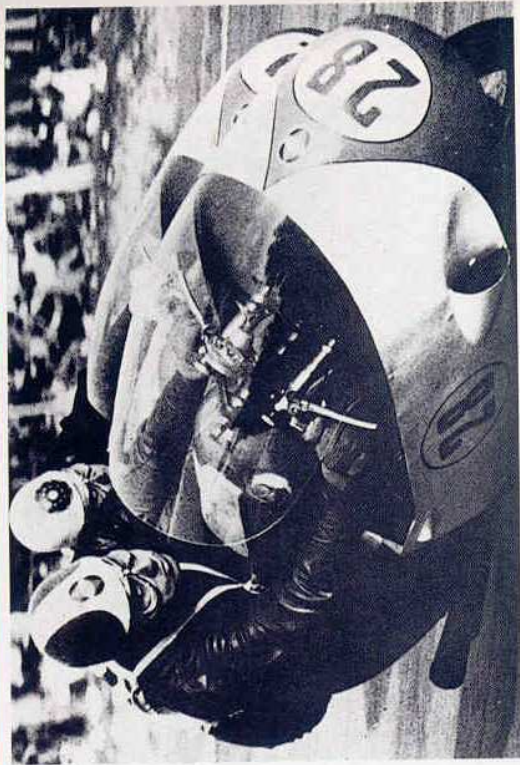
PER IL GRAN PREMIO FERRUCCIO GILERA. AL CENTRO IL FAMOSO BENIGNO CALDARELLA SU GILERA QUATTRO 500 CHE ARRIVÒ PRIMO; A SINISTRA HECTOR POCHETTINO SULLA 175 5 MARCE E A DESTRA JUAN CARLOS SALATINO SU GILERA 175 4 MARCE, RISPETTIVAMENTE PRIMO E SECONDO NELLA CLASSE 175.

1948-1966

Le moto che hanno fatto la Storia

500 quattro cilindri

Alla ripresa dell'attività sportiva, dopo la parentesi bellica, i motori sovralimentati erano stati messi al bando: se ne poteva ancora fare uso in gare sul territorio svizzero, a Mendrisio e a Ginevra. Così, alla gloriosa "quattro" anteguerra venne tolto il compressore sostituito da carburatori che avevano una vaschetta per ogni coppia di cilindri. La potenza del nuovo motore aspirato un po' rabinieri non passava i 50 CV, con grossi problemi all'alimentazione, mentre quella del modello con compressore superava i 70 CV. Senza la sovralimentazione, con la benzina del dopoguerra povera di numero di ottano e il divieto di usare additivi, la quattro cilindri rendeva davvero pochissimo; inoltre era scorbatica e la velocità massima era inferiore ai 200 km/h. Questa moto riuscì ancora a vincere un campionato italiano (1946) con Nello Paganì e nella classe sidecar al Gran Premio delle Nazioni (1949) con Ercole Frigerio. Ma nel frattempo ad Arcore si provvedeva al completo aggiornamento del materiale da corsa e si dava il via alla nuova "quattro" da 500 cc.



Una foto emblematica, se mai ce n'è stata una, della supremazia delle 4 cilindri Gilera: Libero Liberati e Geoffrey Duke alla parabolica di Monza durante il Gran Premio delle Nazioni 1956.

Scheda tecnica (versione 1957)

Motore: 4 cilindri frontali inclinati di 30°, raffreddamento ad aria, alesaggio e corsa 52x58,8 mm, cilindrata 499,5 cc, rapporto di compressione 10:1, distribuzione a due alberi a camme in testa comandati da ingranaggi in cascata tra i cilindri 2 e 3 con due valvole al sodio inclinate di 100°, Ø 34 mm aspirazione e 33 mm scarico, distribuzione 61°-71° asp e 78°-54° scar, alzata valvole 7,8 mm. Lubrificazione con pompa a ingranaggi con olio nella coppa del carter, capacità 5 kg, viscosità SAE 40. Alimentazione supercarburante 98/100 N.O., 4 carburatori Dell'Orto SS con due vaschette piatte, Ø diffusori da 25 e 28 mm secondo i circuiti, capacità serbatoio da 15 a 28 litri, 40 con i laterali. Accensione a magnete Lucas, anticipo 60°, candele da 10 mm KLG tipo E222/320 corrispondenti al grado termico 310/320 della scala Bosch. Trasmissione primaria a ingranaggi a denti diritti sulla sinistra, rapporto 1,742; secondaria a catena 5/8x11/4 sul lato destro; pignoni uscita cambio da 16, 17 o 18 denti, corone da 48 a 58 denti. Cambio in blocco a cinque rapporti, tipo A valori 1,735 in prima, 1,44 in seconda, 1,20 in terza, 1,045 in quarta e 1 in quinta; tipo D valori 2,30 in prima, 1,72 in seconda, 1,38 in terza, 1,15 in quarta e 1 in quinta. Frizione a dischi multipli d'acciaio e guarniti in bagno d'olio. **Ciclistica:** telaio in tubi al cromo-molibdeno, struttura a doppia culla chiusa sopra e sotto. Sospensioni: forcella teleidraulica Gilera con steli da 35 mm, forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori Girling regolabili sul precarico molle. Ruote e pneumatici: cerchi Borrani in lega leggera con freni Gilera a tamburo centrale, anteriore doppio, dimensioni utili 250x30x30 mm, posteriore unico, dimensioni utili 200x40 mm; gomme Avon 3.00-19 per l'anteriore e 3.50-19 per il posteriore; pressioni di gonfiaggio: anteriore 1,5 e posteriore 1,7. **Dimensioni (in mm):** **peso:** altezza sella 770, interasse 1.375, inclinazione sterzo 26°30', avanzcorsa 96, peso 150 kg. **Prestazioni:** potenza 66,6 CV (registri Gilera) a 10.600 giri, velocità massima (presunta) con carenatura a campana 260 km/h, consumo da 8 a 12 km/litro.

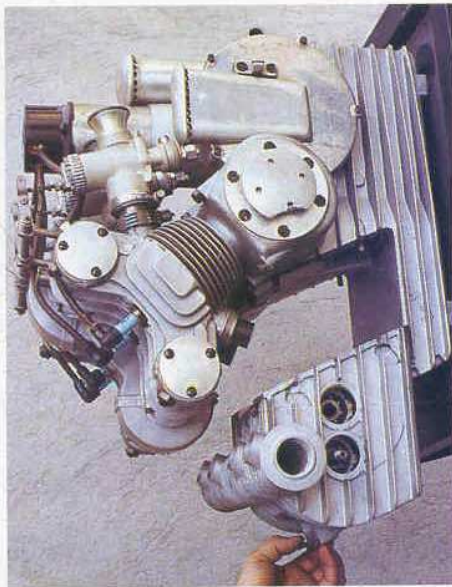
NA FOTO EMBLE-
ATICA, SE MAI CI
'È STATA UNA,
ELLA SUPREMAZIA
ELLE 4 CILINDRI
GILERA: LIBERO
BERATI E
Geoffrey Duke
ILLA PARABOLICA E
FONZA DURANTE IL
GRAN PREMIO
ELLE NAZIONI
1956.



NELLE DUE IMMAGINI LA GILERA "QUATTRO" ANTEGUERRA E QUELLA DELL'IMMEDIATO DOPOGUERRA: LA PRIMA È LA VERSIONE SOVRALIMENTATA CHE VINSE IL CAMPIONATO D'EUROPA DEL 1939, L'ANNO DI GRAZIA DI QUESTO MODELLO, CON DORINO SERAFINI; LA SECONDA APPARE GIÀ PRIVA DEL COMPRESSORE PER ADEQUARLA ALLA NUOVA REGOLAMENTAZIONE SPORTIVA DEL DOPO 1945.

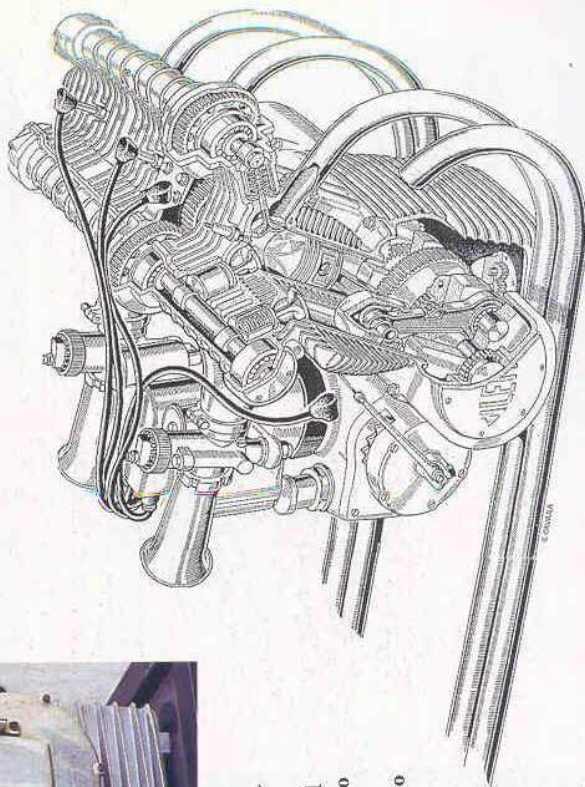


UNA FOTO RARISSIMA DEL REPARTO CORSE. L'AMICIZIA CHE LEGAVA GILERA A GINO MAGNANI (FONDATORE E DIRETTORE DI MOTOCICLISMO) AVEVA PERMESSO UN'ESCURSIONE IN FABBRICA COME QUELLA DOCUMENTATA DALLA FOTO: NELLO PAGANI È A BORDO DELLA "QUATTRO" ALL'INIZIO DEL 1952, CON IL REDATTORE CAPO ARTURO COERENZA A RECHERE IL FONDALE.



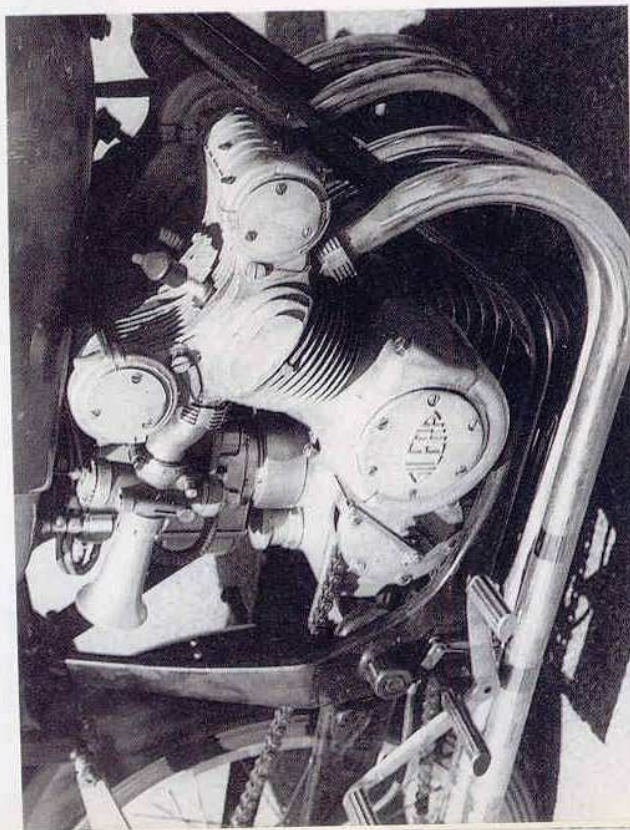
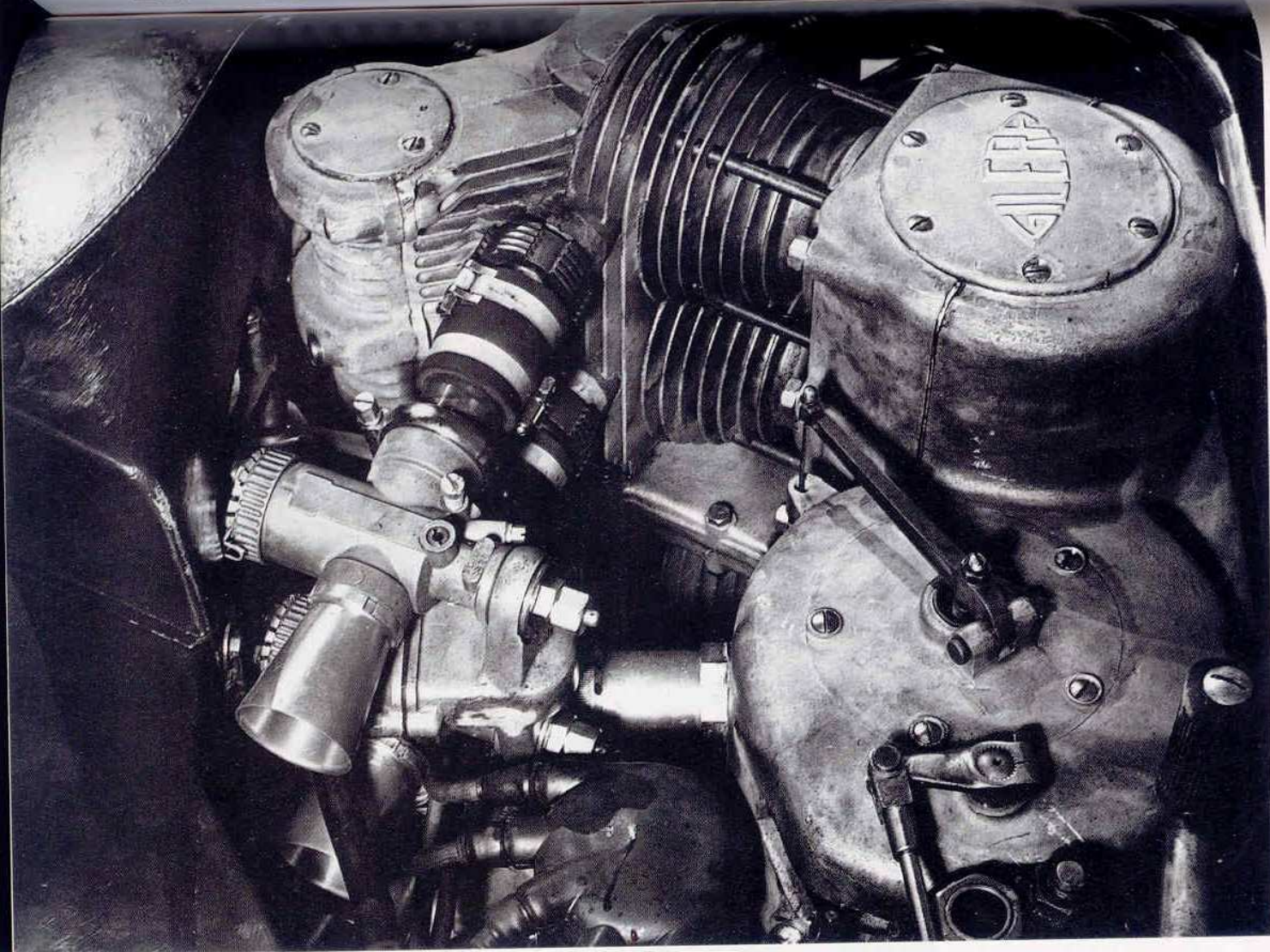
IL MOTORE CAPOSTIPITE DELLA GILERA QUATTRO CILINDRI NASCE IN REALTÀ COME UN 250. È IL PROPULSORE DISEGNATO NEL 1940 DA PIERO REMOR, DA POCO ARRIVATO AD ARCORE. MOTOCICLISMO DEL 26 SETTEMBRE 1940, IN UN ARTICOLO A COMMENTO DI UNA VISITA AGLI STABILIMENTI SCRIVEVA: "...GILERA CI HA MOSTRATO QUALCHE COSA DI MOLTO INTERESSANTE DELL'ATTESISSIMA 250 CC QUATTRO CILINDRI COMPRESSORE: AMICI LETTORI, È UNA MERAVIGLIA, UN AUTENTICO PRODIGIO DI MECCANICA MOTORISTICA TRASCENDENTALE...". MANIPOLAZIONI SUCCESSIVE DEL MOTORE HANNO INVERTITO LA POSIZIONE DELLA TESTA: GLI SCARICHI SONO DIETRO PERCHÉ DAVANTI C'È IL COMPRESSORE.

ATTRAVERSO UN DISEGNO DI GIOVANNI (GIANNI) CAVARA SI È TENTATO, NEL 1948, DI SPIEGARE VISIVAMENTE IL MOTORE DELLA NUOVA "QUATTRO": IL MASSIMO RISERBO, INFATTI, CIRCONDAVA QUESTO PROPULSORE E POCCHISSIMI ERANO I DETTAGLI TECNICI CONOSCIUTI. PER FORZA DI COSE, NEL DISEGNO CI SONO ALCUNI ERRORI, COME LA COLLOCAZIONE DELLA TRASMISSIONE PRIMARIA A DESTRA INVECE CHE A SINISTRA E LE TESTE DI BIELLA MONOLITICHE ANZICHÉ IN DUE PEZZI.



500 qu

la nuova moto aveva le
sezione sovralimentata
raffreddamento aveva
partire dall'allettatura c
dall'allettatura periferic
albero in testa. Inoltre,
modo più razionale e u
questi ultimi rispetto a
nuovo sistema di lubrifi
struttura completame
provisto di un'ampia
ingranaggi per la mar

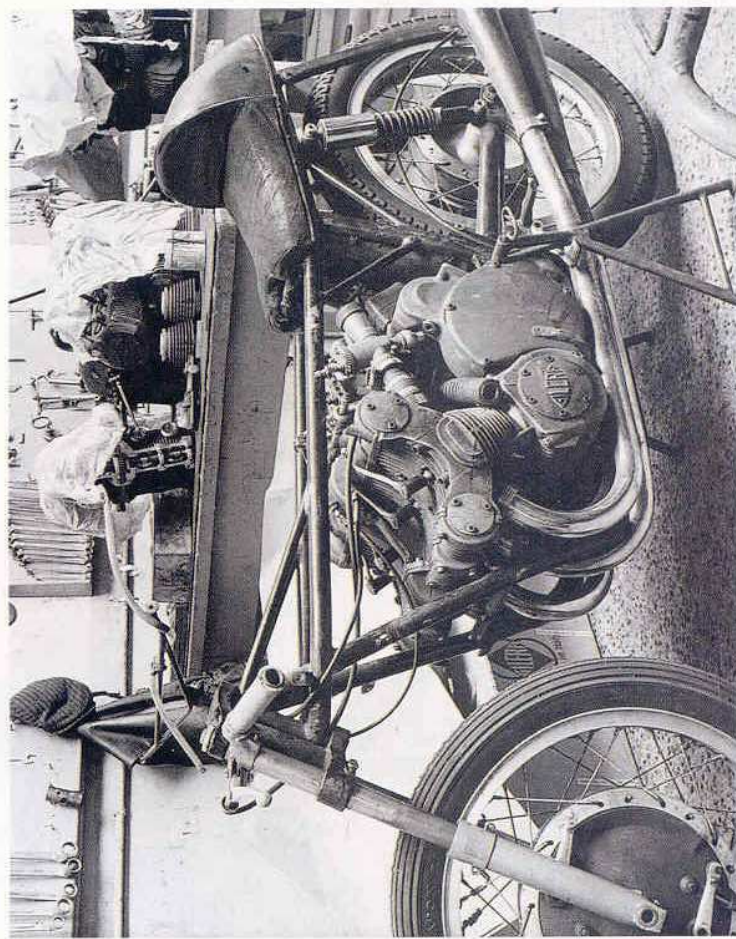
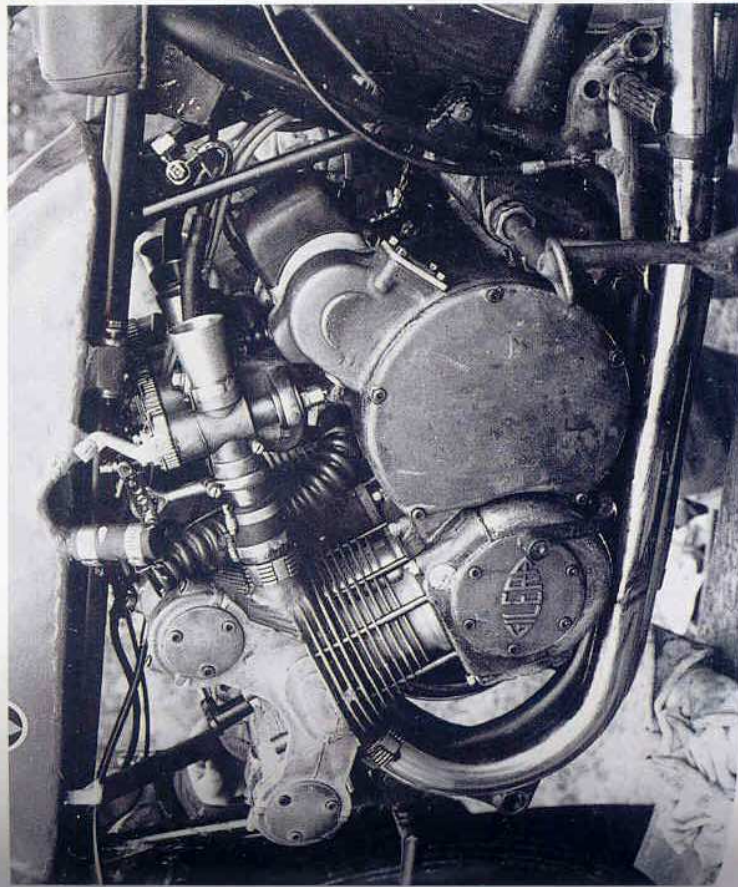


Un'immagine del blocco
motore-cambio e dei
carburettori della "quattro"
del 1954: al di là delle
migliorie meccaniche, dietro
suggerimento di Geoffrey
Duke in quell'anno si
adottò un nuovo telaio che
permettesse il montaggio del
motore in posizione
ribassata. Nel riquadro, una
foto del "vecchio"
propulsore nel 1947.

500 quattro cilindri: La tecnica

La nuova moto aveva le stesse misure di alesaggio e corsa della versione sovralimentata del 1937-39 (52x58 mm) ma il nuovo raffreddamento aveva modificato parecchio l'aspetto del motore a partire dall'allettatura circolare dei 4 cilindri e della testa e dall'allettatura periferica del castello della distribuzione a doppio albero in testa. Inoltre, affinché l'aria della corsa potesse investire in modo più razionale e uniforme sia la testa sia i cilindri, l'inclinazione di questi ultimi rispetto alla verticale era stata ridotta a 30°. Infine, il nuovo sistema di lubrificazione con olio nel carter aveva portato a una struttura completamente diversa del carter stesso che era stato anche provvisto di un'ampia allettatura e che al suo interno aveva la pompa a ingranaggi per la mandata dell'olio.

SMONTATE TUTTE LE SOVRASTRUTTURE, L'IMMAGINE DELLA GILERA QUATTRO ultimo tipo evidenzia un MOTORE PERFETTAMENTE "sposato" al telaio. SI NOTANO IN PARTICOLARE LA ZONA DIETRO IL CANOTTO DI STERZO E QUELLA SOTTO LA SELLA CON TUBI DI MINOR DIAMETRO A RINFORZO DELLA STRUTTURA principale.



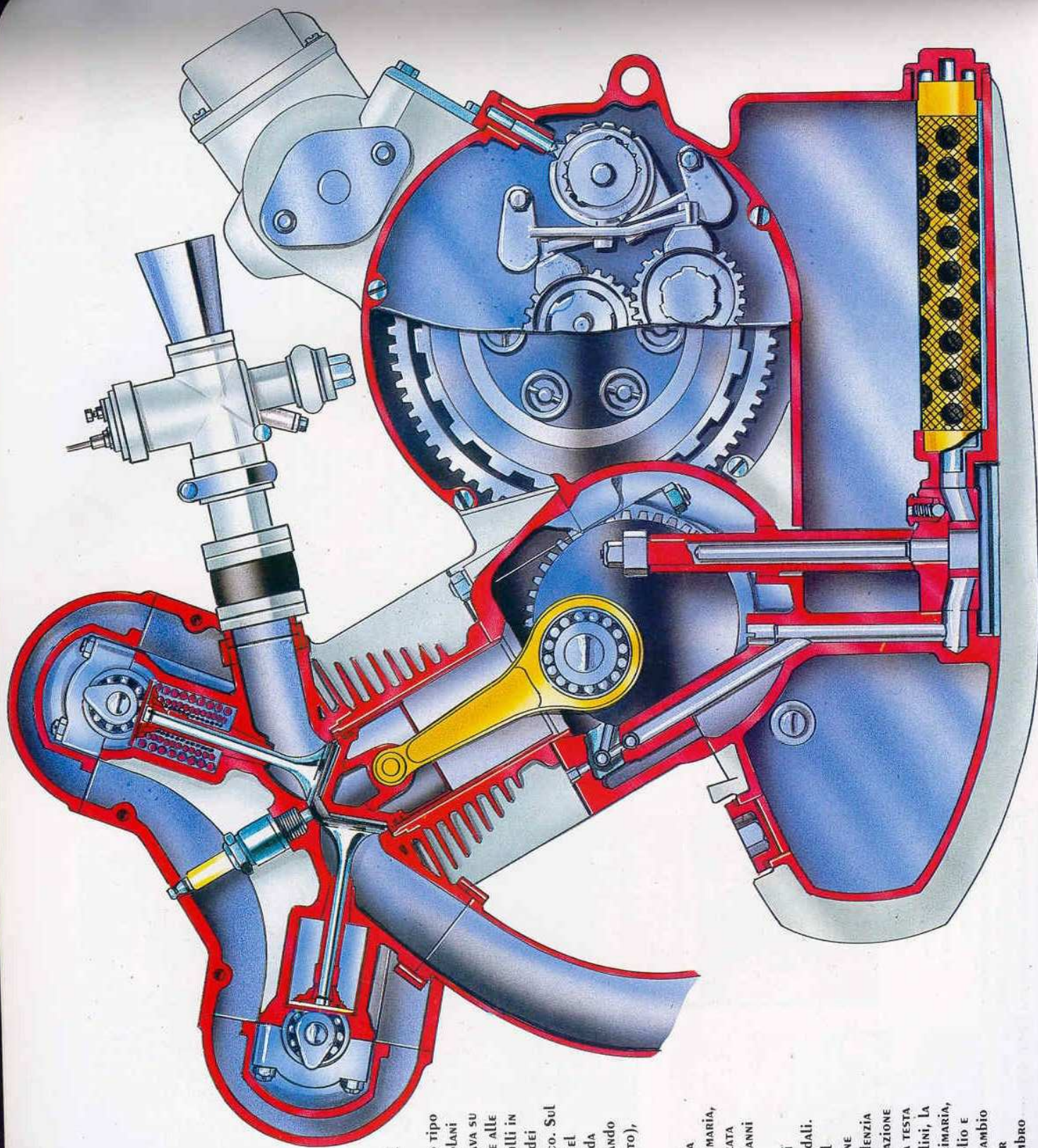
ANCORA UN gruppo MOTORE Gilera "quattro": siamo nel 1957, ultimo anno del periodo aureo della Casa di Arcore. Il propulsore veniva alimentato con un carburante speciale al 15% di benzolo per i tentativi di record d'autunno a Monza: i CV salivano così a 77 per la 500 cc e a oltre 60 per la 350. Durante l'anno si erano corsi tutti i gran premi con albero motore alleggerito, pompa dell'olio di portata maggiorata e valvola di scarico da 33 mm anziché 32.



QUESTE copertine di Motociclismo esaltano i risultati sportivi che la tecnica Gilera stava conquistando: nella foto in

bianco e nero l'inconfondibile posizione di guida di Nello Pagani vincitore ad Assen nel 1949, nell'immagine a colori, il primo trionfo iridato di Umberto Masetti nel 1950.

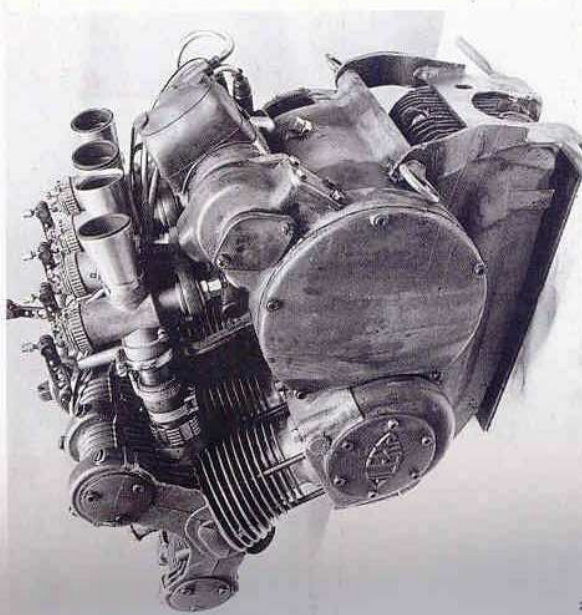




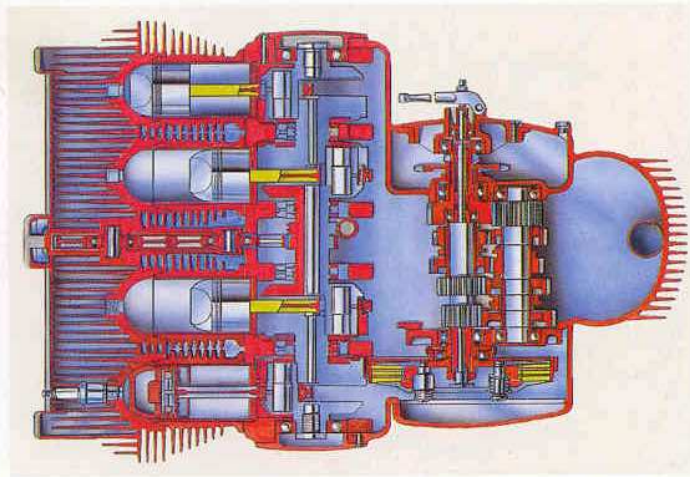
SEZIONE
longitudinale del
motore della
"quattro" ultimo tipo
con l'albero a volani
alleggeriti. Girava su
cuscinetti a sfere alle
estremità e su rulli in
corrispondenza dei
supporti di banco. Sul
volano interno del
primo cilindro, da
sinistra (osservando
il blocco dall'alto),
era ricavato
l'ingranaggio
conduttore della
trasmissione primaria,
soluzione utilizzata
ancora quarant'anni
dopo su alcune
quattro cilindri
giapponesi stradali.
Nel riquadro, il
motore in sezione
trasversale evidenzia
l'estrema angolazione
delle valvole, la testa
di biella su rullini, la
trasmissione primaria,
la pompa dell'olio e
gli alberi del cambio
sovrapposti per
ridurre l'ingombro
longitudinale.

500 quattro cilindri: La tecnica

Le 2 valvole in testa per cilindro avevano un angolo di 90° ed erano comandate direttamente dalle camme e richiamate in sede da doppie molle cilindriche. L'alimentazione avveniva con carburatori a vaschetta unica centrale, il magnete era ancora ad asse verticale, il cambio sempre in blocco a 5 rapporti con comando a bilanciere e la frizione a dischi multipli a bagno d'olio. Tutta la moto appariva alleggerita anche attraverso l'uso di leghe leggere: il peso totale era di 130 kg a secco, meno di parecchie monocilindriche dell'epoca.



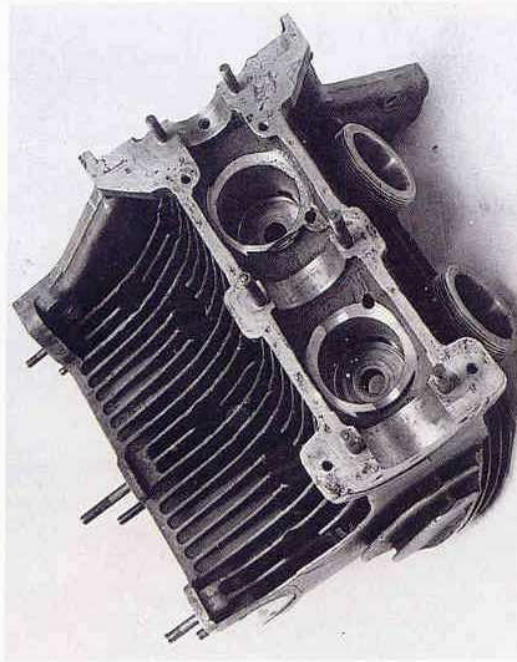
Il motore sul supporto che si usava in fabbrica per le operazioni di montaggio e smontaggio. I carburatori sono convergenti non soltanto per ragioni di ingombro ma per favorire un certo effetto di turbolenza nella miscela verso le camere di combustione.



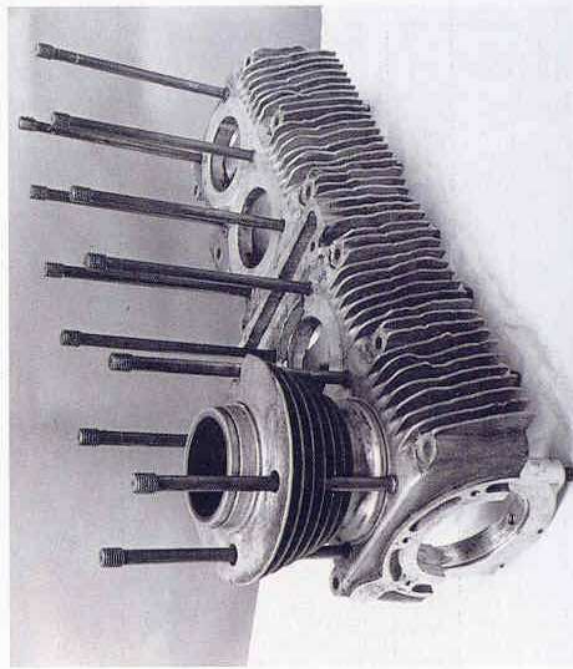
Nel disegno della sezione posteriore ecco la cascata centrale degli ingranaggi per gli assi a camme, il cambio a 5 rapporti e la frizione a dischi multipli in bagno d'olio.



Il pistone con due segmenti e la cupola molto pronunciata con gli incavi per le valvole a fungo piatto. Inizialmente stampati in lega al rame e lavorati in casa, furono successivamente sostituiti dai pistoni Borgo fusi in lega al silicio, capaci di sopportare gli stessi carichi con minor dilatazione e quindi riduzione dei giochi e del consumo d'olio.



Le teste sono accoppiate: nella foto quella di destra con al centro il vano per gli ingranaggi della distribuzione. Si vedono i pozzetti per i bicchierini contenenti le tre molle elicoidali concentriche per le valvole e le pastiglie per registrare il gioco. Le teste due a due facilitavano gli interventi sulla distribuzione.



Il semicaratter superiore con i prigionieri per le teste, un cilindro e i supporti dell'albero.

Le "quattro" raggiungono i 200 km/h in 10,5 secondi. Il nuovo allestimento, con la sospensioni posteriori a circuiti veloci, è stato studiato per il primo titolo iridato con la categoria. Le sospensioni posteriori a circuiti veloci, con qualche modifica, sono state adottate nel 1951 e il 1953. Le sospensioni anteriori sono state sostituite con le sospensioni a circuiti veloci, adottando quindi, per la prima volta, le sospensioni a circuiti veloci. Sempre nel 1951, le sospensioni anteriori sono state sostituite con le sospensioni a circuiti veloci e con ruote di 16 pollici. La coppia, con la coppia di 16 pollici, è stata ridotta. Nel 1951, l'olio di 100 è stato sostituito con l'olio di 100 e la strutta per abbassare la strutta per abbassare le sospensioni e freni a coppia di 16 pollici.

QUESTO ERA IL 4° C
AVREBBE DOV
INGIANGERE NEL 1
VICE, NON CORSE
UNOSO RITIRO DI
A TESTA AVEVA
M'LETTATURA
MIGLIORATA, i
LABORATORI ERAN
CLINATI DI 30°
LE VALVOLE
UNGATE DI 7 M
EQUIDE TAGLIE
SLAME PER MI
AFFREDDAMENT
INGGIO DEI G

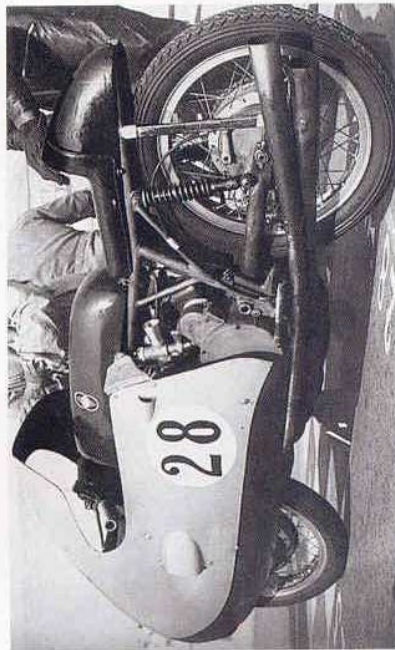
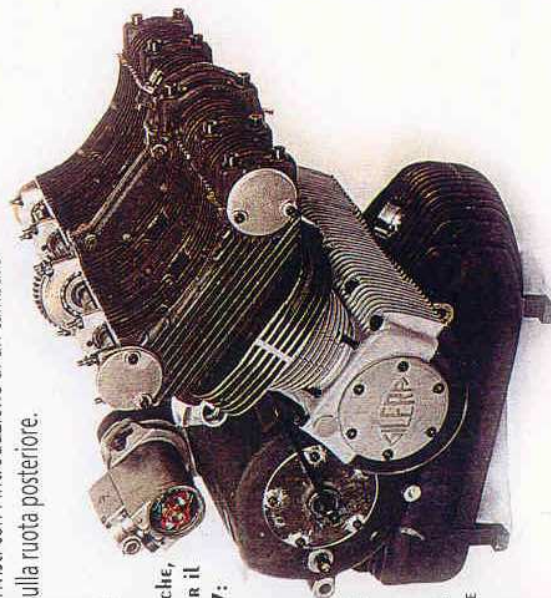


Giuseppe Gilera
con l'ultima
evoluzione del 4
cilindri, simbolo
della supremazia di
MARCA: la potenza
era aumentata del
40% nel decennio
dal 1948 al
"PATTO di
ASTENSIONE" del
1957.

500 quattro cilindri: L'evoluzione

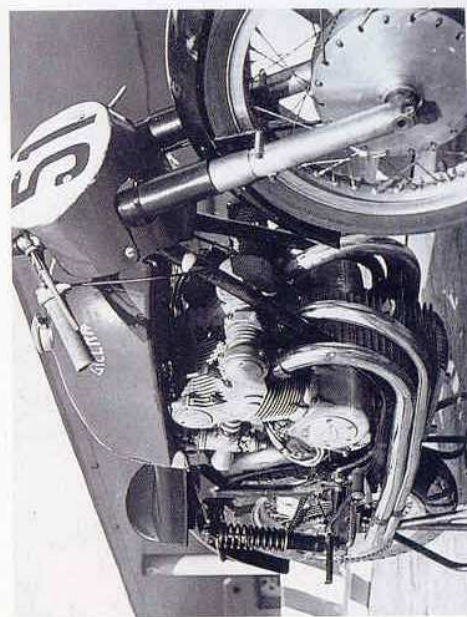
Le "quattro" nuova edizione pesano circa 125 kg e raggiungono i 200 km/h, valori davvero rilevanti per l'epoca. Il tipo di molleggio, con la sospensione posteriore a barra di torsione, era adatto ai circuiti veloci, ma già il modello che nel 1950 conquistò il primo titolo iridato con Umberto Masetti era dotato provvisoriamente di sospensione posteriore a molle orizzontali (il famoso brevetto Giera), con qualche netto miglioramento di tenuta nelle curve veloci. Tra il 1951 e il 1953 la GP fu sottoposta a molte modifiche che interessarono sia la meccanica sia la ciclistica: i due vecchi carburatori furono sostituiti con quattro Dell'Orto con diffusore da 25 a 28 mm, adottando quindi, per motivi di spazio, un nuovo magnete ad asse orizzontale. Sempre nel 1951 la moto fu dotata di sospensioni idrauliche anteriori e posteriori, con relativo ammodernamento del telaio e con ruote da 19", due anni dopo il freno anteriore diventò a doppia camera, con il pneumatico posteriore di grande sezione e diametro ridotto. Nel 1954 il motore venne provvisto di nuovo serbatoio olio di forma allungata e alettatura longitudinale allo scopo di abbassare la struttura del telaio e quindi il baricentro. Anche sospensioni e freni furono rivisti con l'introduzione di un tamburo centrale a doppia camera sulla ruota posteriore.

QUESTO ERA IL 4 cilindri che avrebbe dovuto gareggiare nel 1958 e che, invece, non corse mai per il famoso ritiro di fine '57: la testa aveva un'alettatura maggiorata, i carburatori erano inclinati di 30° anziché 20°, le valvole allungate di 7 mm con le guide tagliate a fetta di salame per migliorare il raffreddamento e il passaggio dei gas.



Altro radicale cambiamento nel 1956: riguarda il telaio che può avere la culla smontabile. Le misure fondamentali diventano: INTERASSE 1.375 mm, inclinazione canotto di sterzo 26°30', AVANCORSA 96 mm. E poi, valvole al sodio maggiorate a 34 e 32 mm, 2 tipi di cambio a 5 marce con diversa rapportatura e scarichi a tromboncino. Ulteriore escalation della potenza: 66,6 CV a 10.000 giri. La carenatura prende una forma più ovoidale per ridurre la resistenza all'avanzamento.

Siamo al 1953 e la crescente competitività della rivale per eccellenza della Giera, la MV Agusta dove alla fine del '49 era arrivato l'ing Remor, spinge la Casa di Arcore a un intenso programma di sviluppo di motore e telaio della "quattro". La nuova versione ha un'inedita distribuzione che, grazie anche ad altri affinamenti, porterà a un balzo in avanti della potenza: si toccano i 62 CV a 10.000 giri e si faceva di meglio con il carburatore da 30 mm che però era la causa di un "buco" incolmabile attorno ai 9.000 giri. Anche il telaio era stato rinforzato.



La tabella numero 1 splende sull'ultima versione della "quattro" conservata al Museo Piacchio. Il contagiri magnetico Smiths ha il fondo scala a 12.000 giri e un altro componente inglese è il tappo in lega leggera ad apertura rapida Enots.

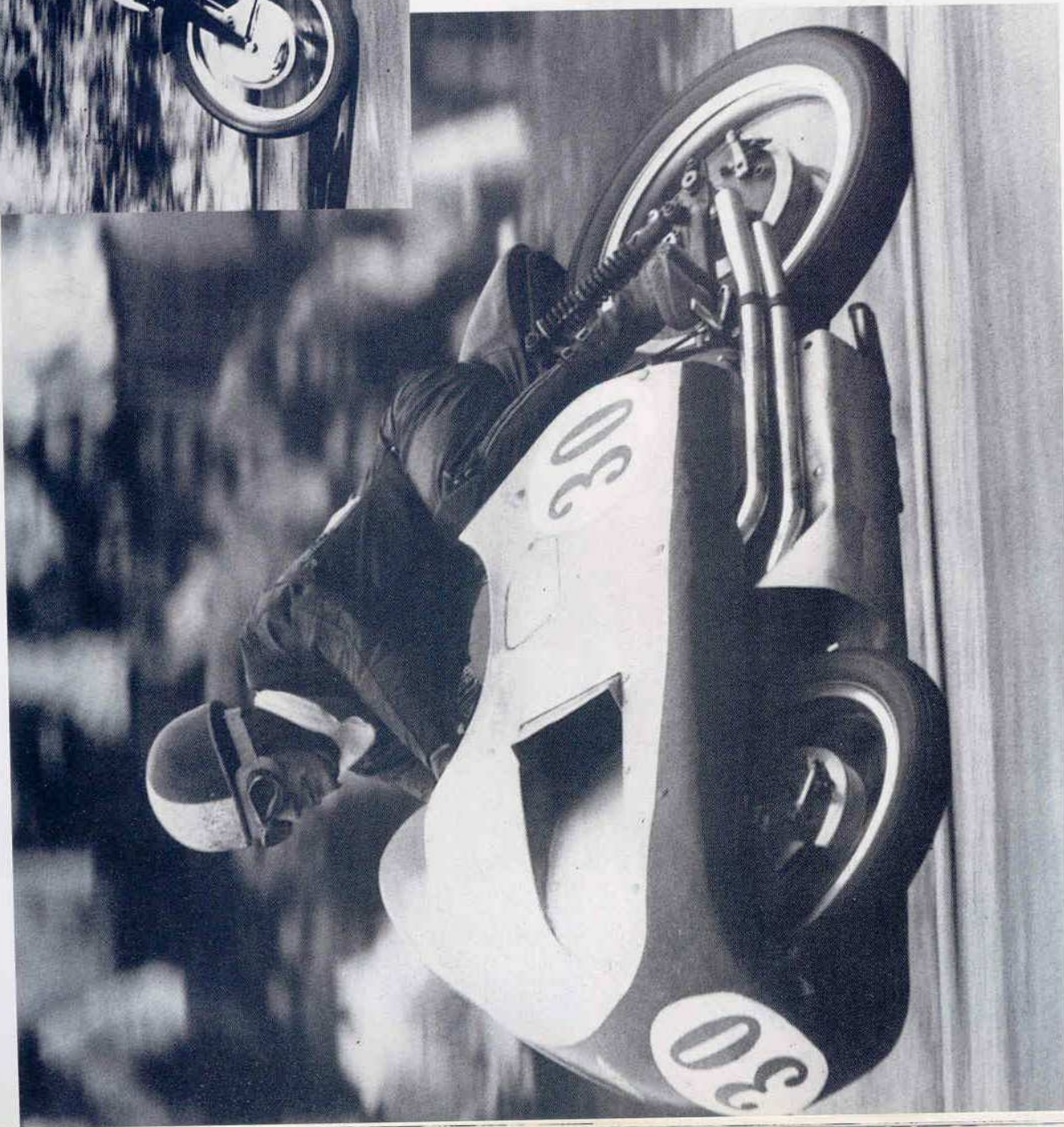


500 qu

La gloriosa e fi-
dipiegherà dal 1948 a
stensione". In quel de
campionati del mondo
1953, 1954 e 1955 con
l'ottimo, vinceva per 6 a
Gran Premio delle Naz
ritoria anche nella ca
Gran Premio d'Olanda
Premio dell'Ulster, 2 v
anche nel sidecar, 4 vo
Premio di Germania.



Sotto, è il 1954 e Geoff Duke sta vincendo il GP del Belgio nella classe 500 sulla 4 cilindri: la cosiddetta "internazionalità" della moto di Arcore si rivelava anche nella componentistica, dalla benzina BP all'olio Castrol, dal magnete Lucas agli ammortizzatori Girling.



Umberto Masetti su Gilera 500 il 12 settembre 1954 al Gran Premio delle Nazioni a Monza: arriva secondo dietro Duke. Grandi sono le differenze con la "quattro" di Nello Pagani allo stesso GP brianzolo del 1949 (in alto a destra).

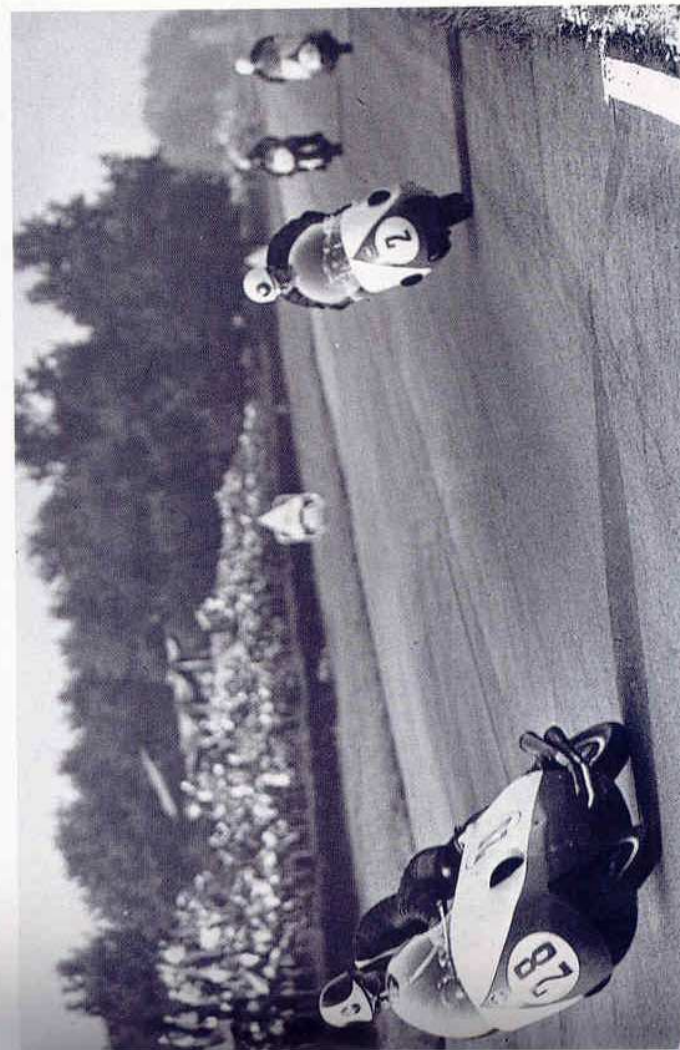
500 quattro cilindri: Primi mondiali

La gloriosa e fortunata carriera della nuova Gilera "quattro" si dispiegherà dal 1948 al 1957: lo stop sarà dato dal famoso "patto di astensione". In quel decennio, la Casa di Arcore conquistava 6 campionati del mondo: nel 1950 e nel 1952 con Umberto Masetti, nel 1953, 1954 e 1955 con Geoffrey Duke e nel 1957 con Libero Liberati. Inoltre, vinceva per 6 anni consecutivi il campionato italiano, 7 volte il Gran Premio delle Nazioni (nel 1948 a Faenza e poi a Monza) con 4 vittorie anche nella categoria sidecar, 2 volte il Tourist Trophy, 7 volte il Gran Premio d'Olanda, 6 volte il Gran Premio del Belgio, 2 volte il Gran Premio dell'Ulster, 2 volte il Gran Premio della Svizzera con 2 vittorie anche nel sidecar, 4 volte il Gran Premio di Francia e 4 volte il Gran Premio di Germania.

VINCENDO IL GP DEL
NDRI: LA COSIDDETTA
CORE SI RIVELAVA ANCHE
BP ALL'OLIO CASTROL,
DRI GINLING.



ANCORA MASETTI NEL 1950 AL GP DEL BELGIO: È IL 2 LUGLIO E IL FUTURO CAMPIONE DEL MONDO VINCERÀ. ERA MONTATO PER LA PRIMA VOLTA SU UNA 4 CILINDRI A METÀ MAGGIO DELLO STESSO ANNO!



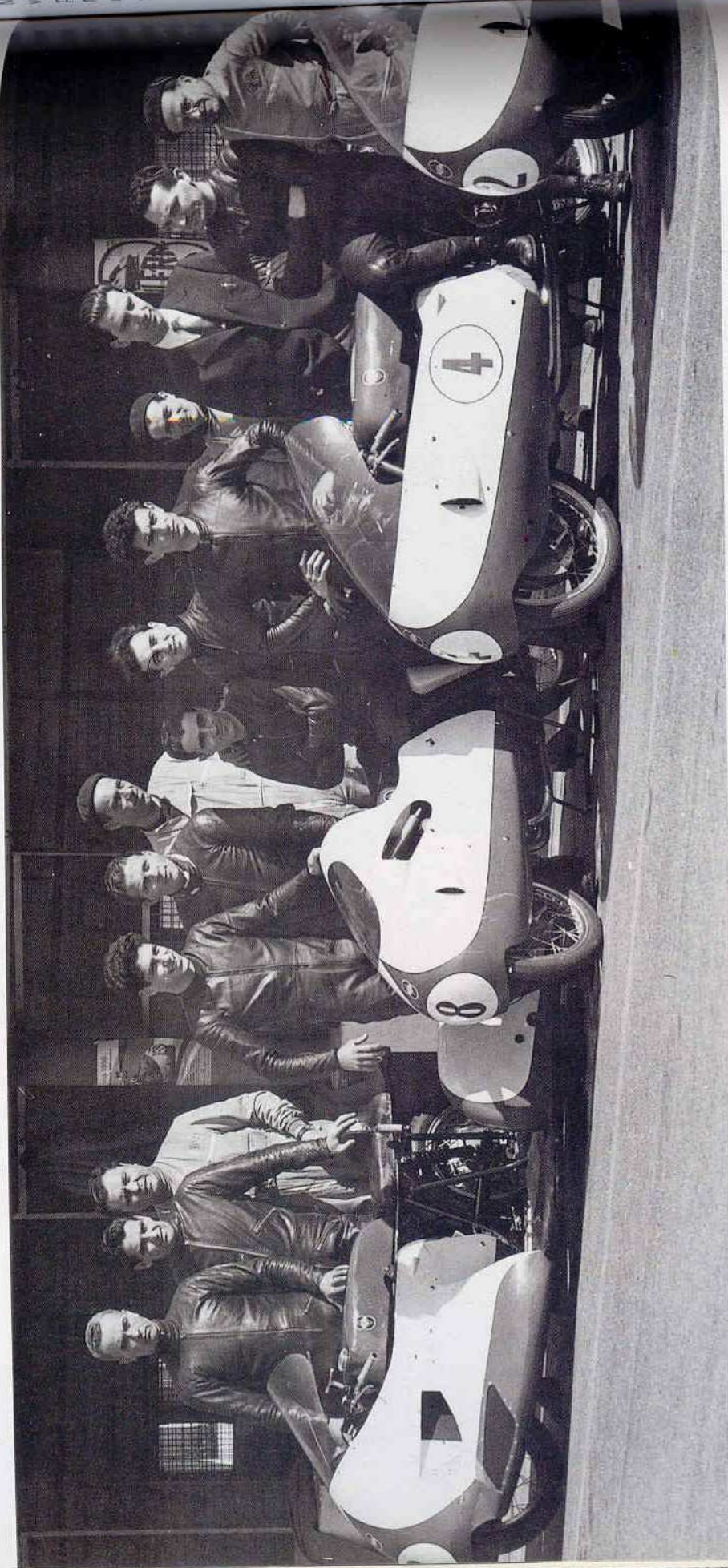
LIBERATI E DUKE IN
UN'IMMAGINE DEL
XXXIV GRAN PREMIO
DELLE NAZIONI A MONZA,
IL 9 SETTEMBRE 1956:
LA VITTORIA ARRIDERÀ AL
GILERISTA INGLESE CON
RECORD SUL GIRO A
182,9 km/h di media.

ECOLE FRIGERIO E LA GILERA QUATTRO CON L'INGEGNER
SANDRO COLOMBO AL GRAN PREMIO DELLE NAZIONI DEL
1951 A MONZA. IL TECNICO VENTISENNE ERA ARRIVATO
AL ARCORE L'ANNO PRIMA E SUBITO ERA DIVENTATO
RESPONSABILE DEL SERVIZIO STUDI ED ESPERIENZE.



MECCANICI DEL REPARTO CORSE CON LA "QUATTRO" DI
MASETTI NEL 1951: IL TITOLO MONDIALE QUELL'ANNO NON CI
SARÀ, MA BASTERÀ ASPETTARE L'ANNO DOPO.

Il 26 settembre
Mondial e Moto Guzzi
velocistiche delle tre Ca
parecchi a cominciare i
riguarda la Gilera, è o
dichiarato: "il cruccio i
scomparsa del figlio...
che dietro le mere rag
ritro aleggiava la fig
cose fatte: per esemp
"quattro" per alcune
astensione, la Gilera:
consolazione a Libera
sulla sopraelevata di



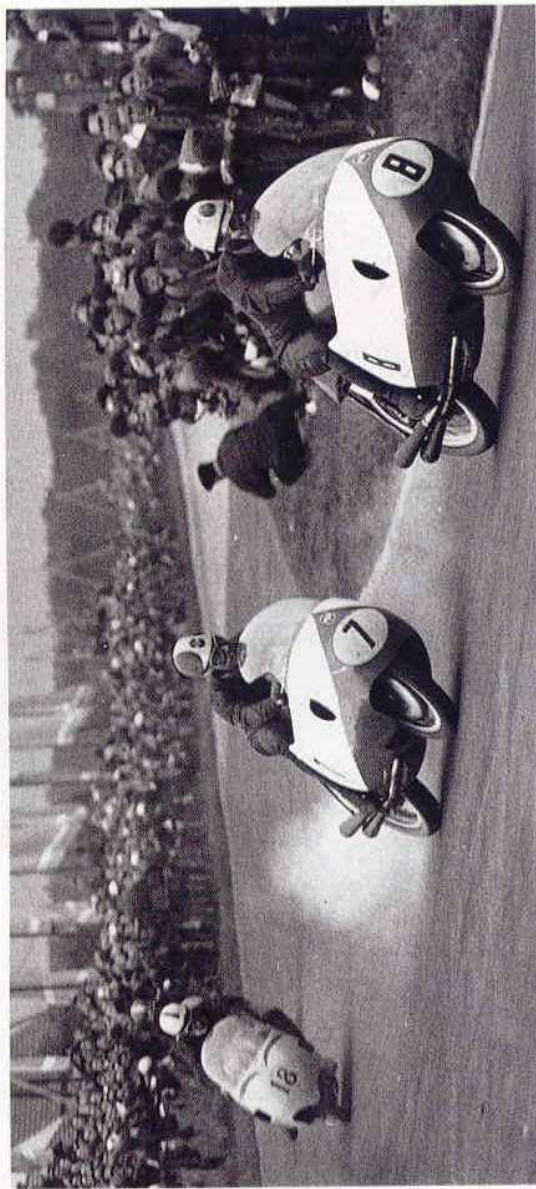
UNA FOTO CHE DOCUMENTA QUANTO FOSSE ESTESO L'IMPEGNO DELLA GILERA NEI GRAN PREMI AL MOMENTO DEL "GRAN RIFIUTO". SIAMO A MONZA E CON LE QUATTRO CILINDRI 350 E 500 C'È ANCHE LA VERSIONE sidecar e la celebre "mosca bianca" cioè la 125 bicilindrica. I piloti, da sinistra, sono Albino e Rossano Milani, Galliani, Liberati, Ferri (sulla 125), Muscio, Vezzolini e Alfredo il terzo dei fratelli Milani. E mancavano tutti i "foresti"! Il terzo da destra è l'ing Roberto Persi, responsabile della Squadra Corse.



ANCORA UNA VITT
L'1 SETTEMBRE: N
Gilera. HA APP

500 quattro cilindri: Il ritiro del 1957

Il 26 settembre 1957 un comunicato congiunto di Gilera, Mondial e Moto Guzzi annunciava il ritiro dalle grandi competizioni velocistiche delle tre Case italiane. I motivi del gesto clamoroso erano parecchi: a cominciare dal problema dei costi delle corse. Per quanto riguarda la Gilera, è opinione dell'ing Sandro Colombo che ha sempre dichiarato: "il cruccio più grande a Giuseppe Gilera veniva dal cuore: la scomparsa del figlio... Gilera onorò gli impegni nel '57 ma è indubbio che dietro le mere ragioni economiche addotte a giustificazione del ritiro aleggiava la figura di Ferruccio". I piloti appresero la notizia a cose fatte: per esempio, Duke non si vide recapitare in Inghilterra le "quattro" per alcune gare cui era già iscritto. Dopo il patto di astensione, la Gilera si prese la licenza di far compiere una tournée di consolazione a Liberati e Milani in Sudamerica e di scendere in pista sulla sopraelevata di Monza per una serie di record mondiali.



Nell'ultimo anno di corse ai massimi livelli non mancarono i trionfi: nella foto il Gran Premio di Germania del 12 maggio ad Hockenheim che vide la vittoria di Libero Liberati sia nella classe 350 che nella 500. Qui vediamo Bob McIntyre (n. 8), Liberati (n. 7) e John Surtees con la MV Agusta.



Ancora una vittoria di quella stagione di gloria. Siamo a Monza l'1° settembre: nella foto Libero Liberati è assieme a Giuseppe Gilera. Ha appena vinto il titolo mondiale della 500.



Imponente presenza sulla nostra rivista della Casa di Arcore. Nel 1957 la Gilera vinse il Mondiale Costruttori della 500.

500 quattro cilindri: I record

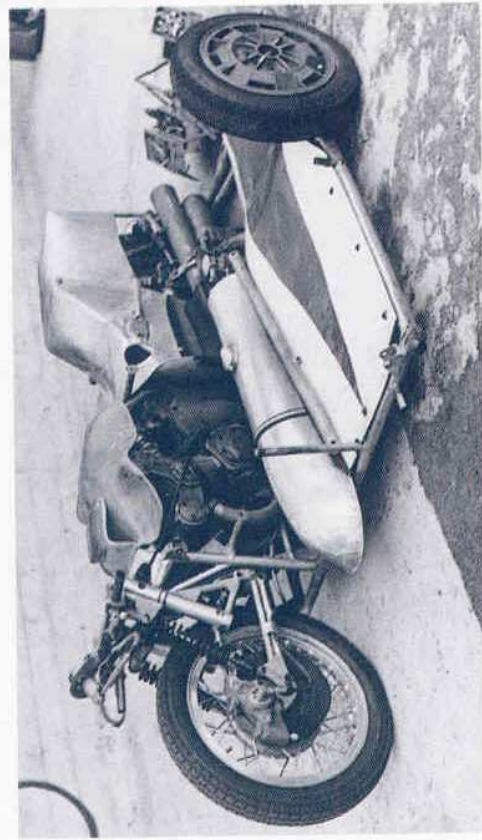
Il 16 ottobre 1953 a Monthléry, Taruffi alla guida del suo Tarf spinto da un motore Gilera "quattro" migliorò i record sui 50 km, sulle 50 miglia, sui 100 km, sulle 100 miglia, sull'ora, sui 200 km e sul giro di pista. L'anno dopo, il 13 e 14 ottobre 1954 sempre a Monthléry, alla guida del suo Bisiluro Tarf motorizzato Gilera l'ingegnere romano abbatté i primati della classe I sui 50 chilometri, sulle 50 miglia e sui 100 chilometri, mentre il 21 ottobre cadevano i record sempre di classe I dei 100 km con partenza da fermo, delle 100 miglia, dei 200 km e dell'ora. Nel 1956, il 7 ottobre, era la volta di Pierre Monneret che su Gilera quattro stabilì nuovi tempi sul circuito stradale, mentre il 29 novembre il Tarf I con il motore "quattro" da 550 cc stabilisce i nuovi primati di classe H (da 500 a 700 cc) sui 50 km, sulle 50 miglia e sui 100 km. Nel 1957, il 22 settembre a Monza il Bisiluro Tarf batteva i record della classe J (350 cc) sui 50 km, sulle 50 miglia, sui 100 km, sulle 100 miglia, sui 200 km e sull'ora. Nelle due settimane dal 13 al 27 novembre, quindi un paio di mesi dopo la firma del famoso "patto", ci fu un'"operazione record" di "consolazione" a Monza. Si usarono moto da 125, 175, 350 e 500 cc per un totale di 32 primati

A destra, ecco Florian Camathias lanciato a Monza nel 1964, con tanto di "ruotina" rialzata verso il record che non verrà. Questo speciale "tre ruote" montava un quattro cilindri 500.

Sopra il tre ruote di Camathias e a fianco un'immagine di Bob McIntyre a cavallo della Gilera quattro 350 sulla parabolica di Monza nella famosa sessione di record di fine 1957.

cc e batté il record

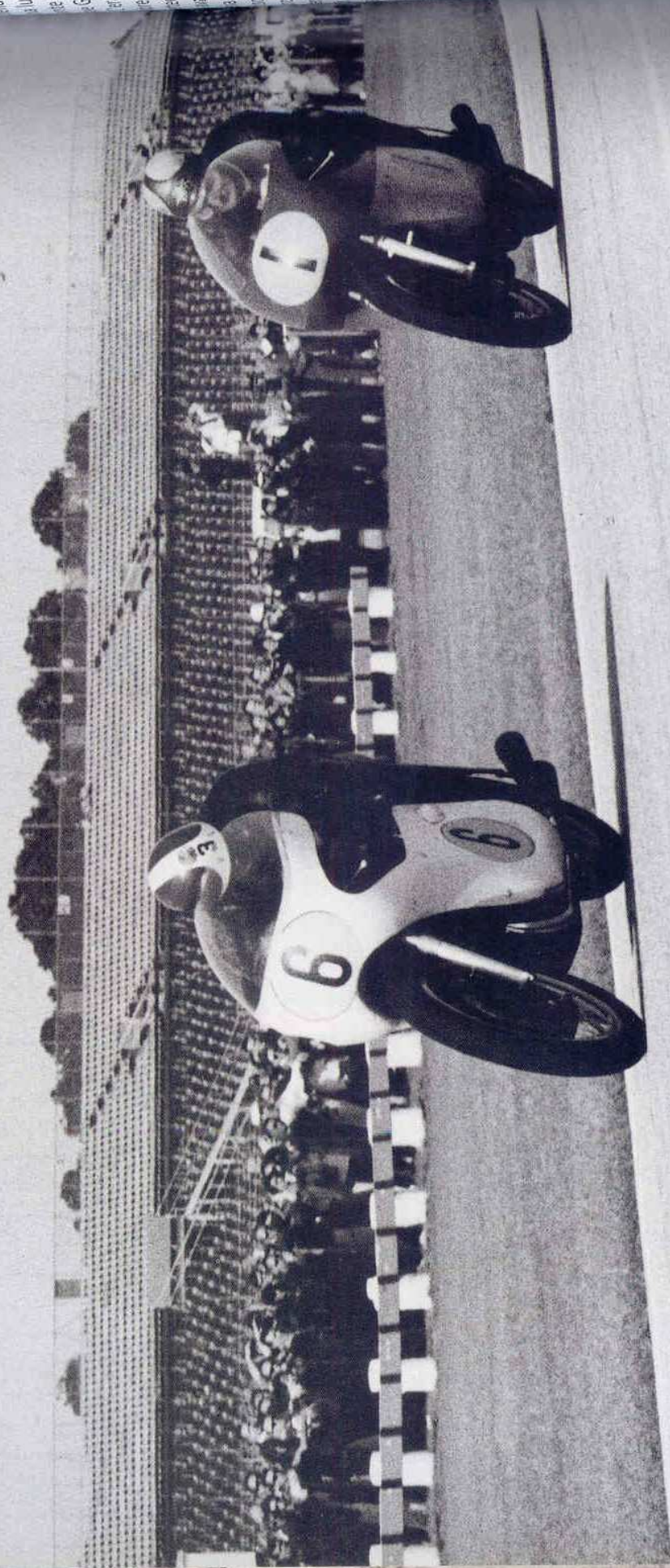
mondiali tra cui quello più prestigioso sull'ora stabilito da McIntyre con la 350 alla media di 226,671 km/h. Nel 1964 il sidecarista svizzero Florian Camathias tentò inutilmente di battere a Monza il record "a 3 ruote" sul chilometro con partenza da fermo. Il record venne mancato poiché non disponeva di adeguati rapporti interni del cambio e di un pneumatico slick per il posteriore.



Sopra il tre ruote di Camathias e a fianco un'immagine di Bob McIntyre a cavallo della Gilera quattro 350 sulla parabolica di Monza nella famosa sessione di record di fine 1957.



Florian Camathias fallì il record sui 1.000 m da fermo per la mancanza di un'adeguata rapportatura interna e l'assenza di un pneumatico posteriore di tipo slick.



SIAMO NEL 1963 e il campione argentino **BENEDICTO CALDARELLA**, su Gilera QUATTRO, si permette di stare davanti al grande **MIKE HAILWOOD**: è il **GRAN PREMIO degli Stati Uniti a DAYTONA**.

quat

al fascicolo 4 del 1963
la Gilera alle corse, se
lunga lotta, il grande
e stima reciproca, era
Gilera circa l'eventua
era stato un preceder
1962, quando il pil
aggiare al Memorial
anzato la proposta c
assumendone tutti
fu annunciato che
di 500 e 350
Hartle, cui si sare
la Casa di Arcore
per rinforzare un
in cui tutta l'indus
di stanca, ma l'espr
di furono soltant
e quella alla C
di fermo avevan
concorrenti, ma so
e anche i modi di
zzerò ancora le vitt
zalista svizzero Flor
ulti culminate nell
ro, la Gilera disertò
le Nazioni a Monza

ECCO LA
CARATTERISTICA REGOLA
CINQUE ANNI
TECNICO, TRA CUI

500 quattro cilindri: Un tango inglese

Nel fascicolo 4 del 1963, Motociclismo annunciava il grande ritorno della Gilera alle corse, sotto le insegne della "scuderia Duke".

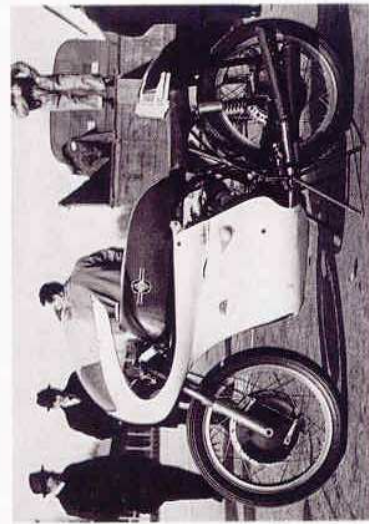
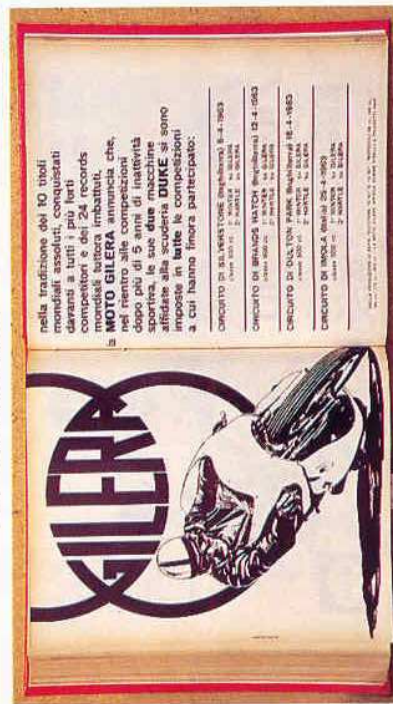
Dopo una lunga lotta, il grande Geoffrey, sfruttando un rapporto di perdurante stima reciproca, era riuscito a vincere le resistenze di Giuseppe Gilera circa l'eventualità di far tornare a gareggiare le sue moto. C'era stato un precedente al Gran Premio delle Nazioni del settembre 1962, quando il pilota inglese aveva chiesto una "quattro" per partecipare al Memorial Day in onore di McIntyre. In seguito, Duke aveva avanzato la proposta di costituire "a titolo personale" una scuderia assumendone tutti gli oneri relativi. Quando il patto fu concluso, fu annunciato che si sarebbe corso con le

quattro cilindri di 500 e 350 cc affidandole ai piloti inglesi Minter ed Hartle, cui si sarebbe in seguito affiancato Phil Read. Per la Casa di Arcore era anche una buona occasione per rinforzare un Marchio glorioso in un periodo in cui tutta l'industria motociclistica italiana era in fase di stacca, ma l'esperimento non diede grandi risultati: ci furono soltanto le 3 vittorie di Minter in Inghilterra e quella alla Coppa d'Oro a Imola. Certamente, i 5 anni di fermo avevano aperto la fornice tecnica con le Case concorrenti, ma soprattutto stavano cambiando i tempi e anche i modi di affrontare le competizioni.

Rimasero ancora le vittorie di Benedicto Caldarella, i record del sicarista svizzero Florian Camathias e le buone prestazioni di Remo Venturi culminate nella vittoria del 1966 a Cesenatico: quello stesso anno, la Gilera disertò, dopo averne effettuato le prove, il Gran Premio delle Nazioni a Monza. Era arrivata la fine della "quattro".

Ecco la "quattro" del ritorno alle competizioni: ha la nuova carenatura regolamentare che ricopre un motore che, riesumato dopo cinque anni di... immeritato riposo. Con qualche aggiornamento tecnico, tra cui un cambio a 7 marce, questo motore reggerà ancora per un po' il confronto con le altre Case.

Sotto, la doppia pagina pubblicitaria del 1963 su Motociclismo celebra le vittorie successive al "matrimonio" tra la Casa di Arcore e la "scuderia Duke".



UNA FOTO EMBLEMATICA CHE SEGNA IL PASSAGGIO DEL TESTIMONE TRA UN'EPOCA MOTOCICLISTICA E UN'ALTRA: REMO VENTURI SU GILERA QUATTRO È AFFIANCATO DA BENEDICTO CALDARELLA (IN CRAVATTA), DA UN GIOVANISSIMO GIACOMO AGOSTINI, IL PILOTA CHE VINCERÀ LA GARA, MA SOPRATTUTTO SEGNERÀ L'ERA FUTURA. SIAMO AL BOX DEL CIRCUITO DI CESENATICO ED È IL 1966.



L'IMMAGINE DELLO SPOLETINO, ALLORA QUARANTENNE, REMO VENTURI, IL 20 MARZO 1966, AL GRAN PREMIO DI MODENA. E' ALLA GUIDA DI UNA DELLE ULTIME QUATTRO CILINDRI DI ARCORE.

Nel tardo a
bicilindrica che entrò
ottenuto raddoppio
anche una versione
soprattutto all'esp
minore da 125 cc. I
perfezionato in alc
ovviare ai preceden
destinata soprattutto
di moto utilitaria e
richiesta dal merca
rimanere in produ



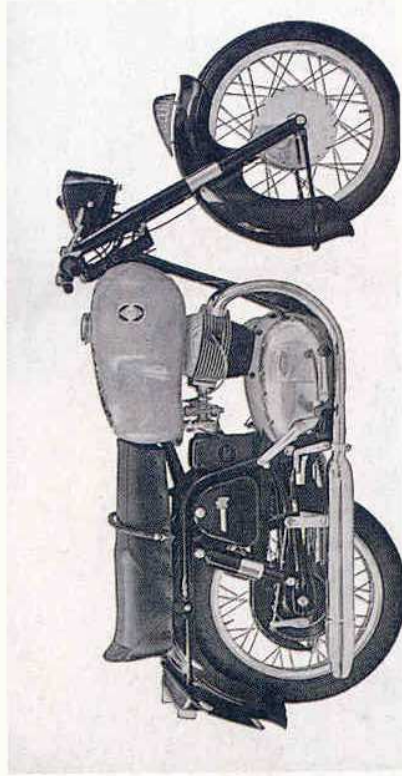
LA VERSIONE TURISMO CON SELLA A PONTE, PORTAPACCHI SUL PARAFANGO POSTERIORE E SERBATOIO DA 15 LITRI. IL TERMINALE DI SCARICO È IL SILENZIATORE IN LEGA LEGGERA PROGETTATO DA FERRUCCIO GILERA

1953

300 bicilindrica

Nel tardo autunno del 1953 viene presentata la 300 bicilindrica che entra in listino l'anno seguente. Il motore era stato ottenuto raddoppiando quello della stracolaudata 150 cc ma si costruì anche una versione da 250 cc, denominata Export perché destinata soprattutto all'esportazione, abbinando due cilindri della sorella minore da 125 cc. Il primo modello Turismo venne affiancato dall'Extra, perfezionato in alcuni dettagli tra cui una alettatura più estesa per ovviare ai precedenti problemi di surriscaldamento. Questa moto, destinata soprattutto all'utente medio, rappresentava una felice sintesi di moto utilitaria e lussuosa. Fu adottata da Corpi di polizia e molto richiesta dal mercato USA, con buoni risultati commerciali che la fecero rimanere in produzione fino al 1969.

Un dépliant del 1961 pubblicizzava la versione Extra con prestazioni migliorate e dotata di serbatoio da 19 litri e sella biposto. Per evidenti motivi di costi, la marmitta in lega leggera è stata sostituita da una in lamiera.



Nello spaccato e nell'esplosione di CAVARA, il blocco motore-cambio con i cilindri verticali affiancati e disposti trasversalmente secondo uno schema ormai classico della produzione inglese. Come nel modello 150, il motore a corsa corta (alesaggio di 60 mm e corsa di 54), di 304 cc di cilindrata totale, con un rapporto di compressione di 6:1 arrivava a una potenza alla ruota di 12,5 CV a 5.800 giri. I cilindri erano in ghisa e, come si vede, alettati piuttosto scarsi mentre le teste erano in lega leggera con guide sedi valvole riportate e ricambiabili. Anche il

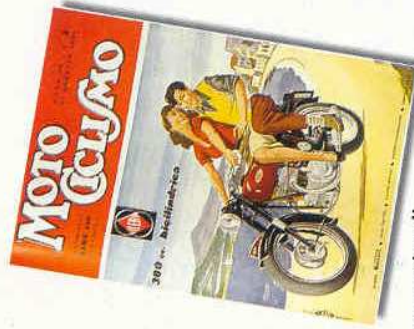
CARTER MOTORE ERA FUSO IN LEGA LEGGERA E DIVISO SECONDO UN PIANO VERTICALE;

L'ALBERO MOTORE SCONPONIBILE CON I 3 PEZZI RIUNITI PER FORZAMENTO E ASSE DI

ACCOPPIAMENTO UNICO.

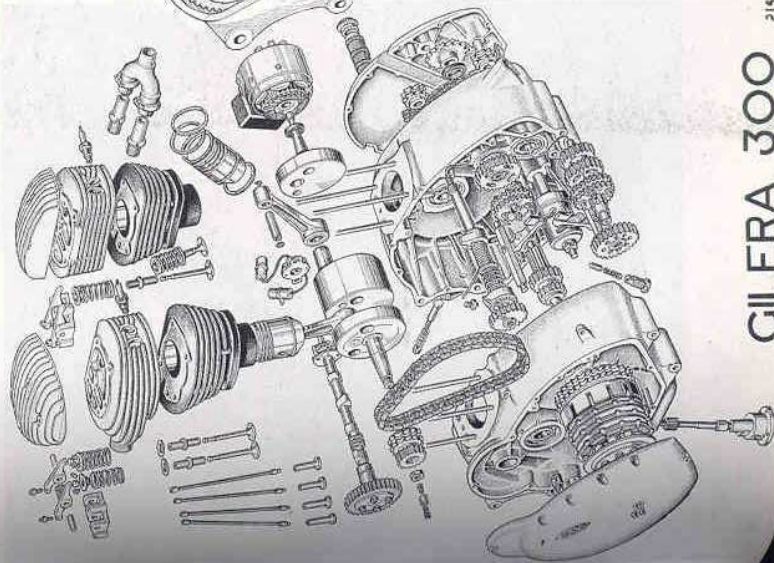
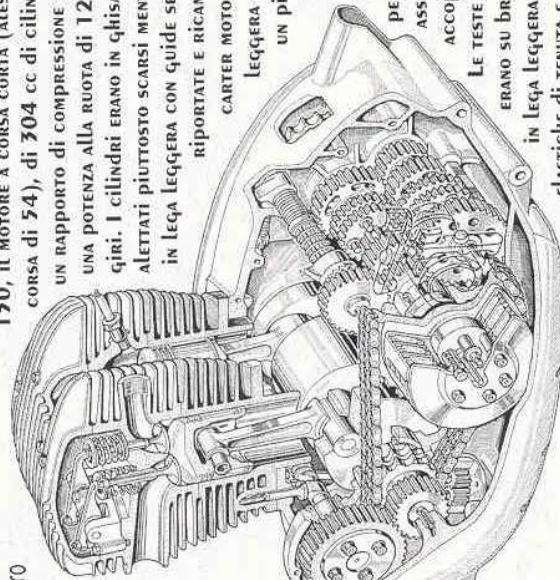
LE TESTE E I PIEDI DI BIELLA ERANO SU BRONZINE E I PISTONI IN LEGA LEGGERA AVEVANO DUE FASCE ELASTICHE DI TENUTA E UN RASCHIAIOLO

NELLA PARTE ALTA: ERA STATA PREDISPOSTA IN BASSO UNA CAVA PER UN SECONDO RASCHIAIOLO CHE SI POTEVA AGGIUNGERE DURANTE LA REVISIONE DEL MOTORE. LA DISTRIBUZIONE ERA A VALVOLE IN TESTA VERTICALI E PARALLELE COMANDATE DA ASTE E BILANCIERI CON L'ALBERO A CAMME SISTEMATO NELLA PARTE ANTERIORE DEL CARTER (ERA LO STESSO VECCHIO SCHEMA DELLA FAMOSA 125 DI REMOR DI 5 ANNI PRIMA).



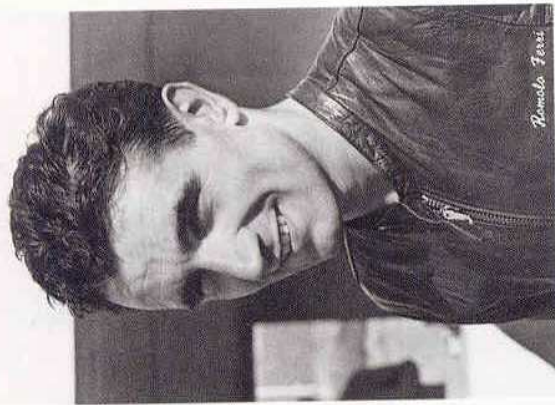
UNA COPERTINA DI MOTOCICISMO (28 GENNAIO 1956) CELEBRA LA LIBERTÀ DI GUIDA "FEMMINISTA" DELLA BICILINDRICA DI ARCORE.

IL NUOVO FRENO ANTERIORE DELLA 300 EXTRA, SUCCESSIVA AL 1957, ERA UN TAMBURO CENTRALE DA 185 MM. IL PNEUMATICO ERA UN 3.00x18" (DIETRO C'ERA UN 3.25x18").



1956 125 GP

Siamo nell'anno 1955 e Giuseppe Gilera chiede a Franco Passoni (il giovanissimo perito industriale che era subentrato all'ing. Remor nel settore corse) di progettare una 125 bicilindrica da gran premio. Alla seconda gara del campionato Seniores dell'anno dopo, ci fu l'esordio a Monza: Romolo Ferri vinse battendo la quotatissima MV Agusta di Ubbiali e fu solo il primo di altri successi durante lo stesso anno. Nel 1957, partecipò solo a due gare del campionato italiano, finché in autunno la 125 ricomparve per la serie di record dopo l'annuncio del famoso "patto di astensione": sul chilometro da fermo a 126,315 km/h, sui 100 km a 197,195 e infine il record dell'ora a 197,774 km/h. Dopo ben 10 anni la si rivide in due competizioni con alla guida Lombardi e Masserini junior.



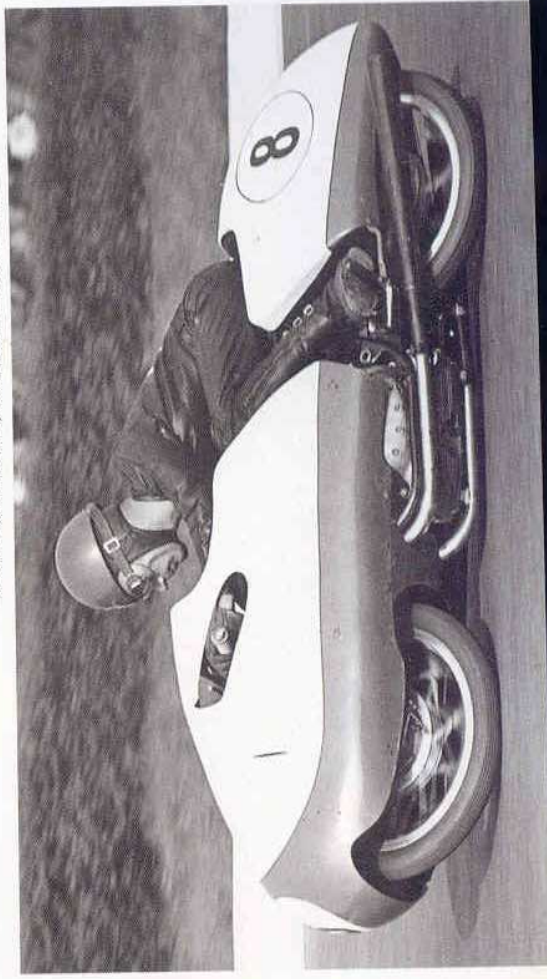
Romolo Ferri

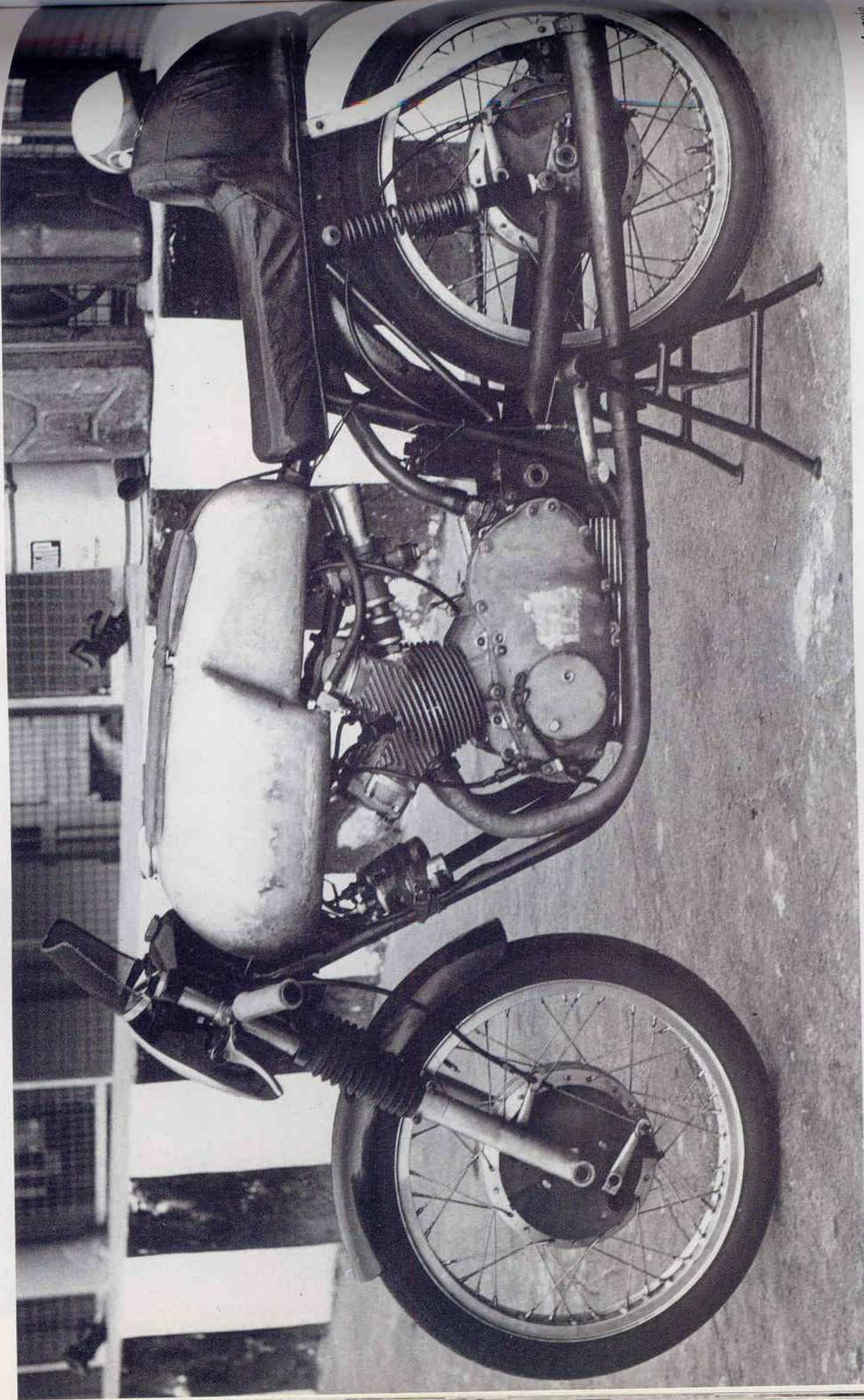
Romolo Ferri (nel riquadro sopra un primo piano) in azione con la nuova Gilera durante la vittoriosa gara monzese del 6 maggio 1956.



IL MOTORE A 4 TEMPI AVEVA DUE CILINDRI AFFIANCATI FRONTEMARCIA E INCLINATI DI 45°; L'ALESSAGGIO E LA CORSA (40x49,6 mm) PORTAVANO A UNA CILINDRATA TOTALE DI 124,5 cc. I cilindri separati erano in lega leggera con la distribuzione bialbero in testa comandata da cascata di ingranaggi posta al centro dei due cilindri; le valvole erano inclinate di 40° sulla verticale e avevano molle di richiamo a spirale. I due carburatori avevano il comando sincronizzato e la potenza si aggirava sui 20 CV a 12.000 giri, per una velocità massima di oltre 190 km/h. Il telaio era un doppiaculla continua in tubi al cromo-molibdeno e le sospensioni teleidrauliche.

ANCORA ROMOLO FERRI IN GARA. È RIPRESO DURANTE IL GRAN PREMIO DI GERMANIA (21 luglio 1956) davanti a Carlo Ubbiali: il 10 maggio precedente al Circuito di Faenza il risultato era invertito. Il 23 settembre ancora una vittoria in un Gran Premio, quello di Svezia a Kristianstad.



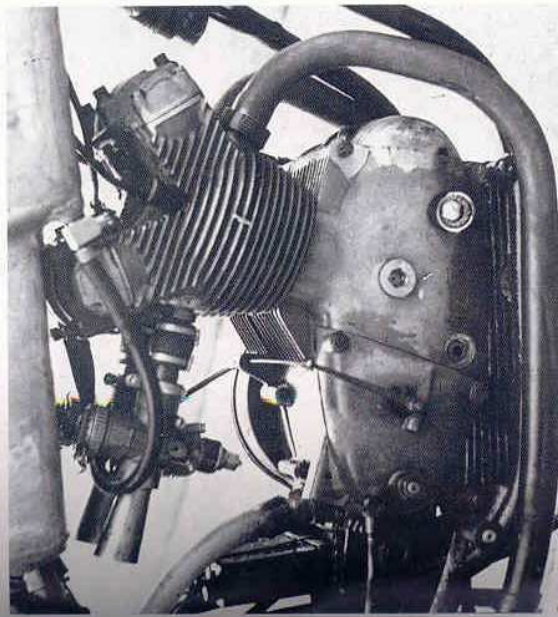


Ai box dell'autodromo di Monza, la prima uscita della F2: l'inclinazione dell'asse dei cilindri era meno accentuata (circa 20° contro 30°) rispetto alla precedente 125 C.P. Il serbatoio "a sella" era retto dal telaio e aveva una capienza di 19 litri; il manubrio era in due pezzi e nel "codino" aerodinamico, dietro lo schienale del sellino, era stato ricavato un vano portadocumenti per le gare di gran fondo come il Motogiro d'Italia.

1957

175 F2

La 175 Formula 2 fu progettata nel 1957 per la partecipazione al campionato Juniores e al Giro motociclistico d'Italia, l'unica gara di gran fondo sopravvissuta: il regolamento prevedeva l'assenza di qualsiasi dispositivo aerodinamico con limiti ben precisi al diffusore del carburatore, in rapporto alla cilindrata e al numero dei cilindri. L'impostazione della meccanica, sempre dovuta a Franco Passoni, era molto simile a quella adottata per la 125 GP. Il telaio era a trave unico superiore e tutta la ciclistica, dalla forcella anteriore telescopica a smorzamento idraulico agli ammortizzatori idraulici posteriori, ai freni centrali a doppia camma, era la stessa della 125. La moto si classificò al terzo posto nel campionato Juniores con il novarese Muscio, ottenendo invece il quinto, ottavo, nono e undicesimo posto al Motogiro d'Italia.



Un'immagine del blocco motore: sulla destra, appese alle travi anteriori del telaio, si intravedono le bobine d'accensione. Con un rapporto di compressione di 10,7:1, il motore raggiungeva una potenza massima di 23 CV a 11.200 giri.



L'irruenta azione di Paolo Campanelli sulla 175 F2 durante il Giro d'Italia del 1957.

Nella foto laterale, un'altra immagine di una 175 utilizzata per il Motogiro d'Italia. Il pneumatico posteriore era di sezione leggermente maggiorata rispetto a quello della 125 GP (2,75x18" invece di 2,50x18").



Anche se di norma le prestazioni della 175 F2 erano meno esasperate (170 km/h di velocità massima) della 125 GP, in occasione dei tentativi di primato mondiale di metà novembre 1957 la macchina (vedi foto a destra), opportunamente carenata, raggiunse limiti eccezionali con Romolo Ferri: 203,412 km/h sui 100 km e 195,915 sull'ora, una prestazione che consentì di battere anche i record della categoria 250.



1958

La "Rossa"

La Casa di Arcore aveva l'abitudine di nominare le versioni sportive anziché con la classica "S" delle concorrenti, con l'appellativo di "Rossa". I motivi erano due: il primo la profusione di questo colore sulle Gilera, il secondo il fatto che il rosso era il colore ufficiale italiano "da corsa". I primi modelli in uscita furono la 125 e la 175 cc, presentati entrambi al Salone di Milano del 1957, seguiti dalla 150 cc. La 125 Rossa Sport era la semplice evoluzione dei precedenti modelli aggiornata con sospensioni telescopiche integrali e freno anteriore a tamburo centrale. La 175 Rossa Extra del 1957 (derivata dalla Extra dello stesso anno, a sua volta "figlia" della Sport del 1956) aveva un motore rinnovato, pressoché quadro (alesaggio e corsa di 60x61 mm), con un rapporto di compressione di 7,3:1 per una potenza di 9,5 CV a 6.500 giri. Le valvole erano di 24 mm all'aspirazione e di 22,5 mm allo scarico, mentre il cambio in blocco era a 4 rapporti con ingranaggi sempre in presa. L'avviamento era lo stesso della 300 bicilindrica, cioè con rinvio a catena duplex. La trasmissione primaria era a catena e la frizione in bagno d'olio. La 150 Rossa del 1957 aveva anch'essa un aspetto decisamente sportivo con il sellone lungo e il manubrio in due pezzi che si potevano abbassare. La variante Rossa Super Sport aveva l'abitatura di cilindro e di testa più abbondante.

QUESTA È LA ROSSA Sport da 125 cc: faceva parte della produzione ripresa nel 1955 dopo lo stop di fine 1952 per fare posto a quella della 150. Seguiva i modelli Turismo e Gran Turismo.



Le foto laterali della 175 Rossa Extra rendono giustizia a questa frase tratta da Motociclismo dell'8 marzo 1958: "Pur nella robustezza della sua struttura, la Gilera 175 Rossa vanta un'invidiabile armonia nella linea d'insieme". Si nota il telaio in tubi a doppia culla aperta integrata dal Carter motore mentre la leva del cambio (in blocco a 4 rapporti) è ancora singola: nelle versioni 59-60 diventerà a bilanciere. In 5 anni di produzione sono stati costruiti circa 10.500 esemplari della 175.



LA COPERTINA di Motociclismo del 25 gennaio 1958 esalta il colore della 175 Rossa

EXTRA ELEGANTEMENTE

INTERROTTO SOLTANTO DAL MOTIVO COLOR PANNA DEL SERBATOIO. Sopra, gruppo di famiglia in una pagina: le 3 cilindrate della serie Rossa per la stagione 1958 vengono annunciate a prezzi ribassati nonostante "l'altra qualità" della produzione.

1959-1970

Le moto che hanno fatto la Storia

Giubileo 98

Scheda tecnica

Il 19 marzo del 1959, quasi a festeggiare le "nozze d'oro" di Giuseppe Gellera con il mondo delle moto (a 22 anni, nel 1909, si era messo in proprio e costruiva la sua prima "Gilerà") la Casa di Arcore presentava la Giubileo 98. Uno degli slogan pubblicitari che ne accompagnarono il lancio fu: "Una motocicletta economica perché costruita senza economia". Scriveva Motociclismo: "La nuova Gilera costituisce una delle più belle realizzazioni nel settore delle motoleggere italiane a 4 tempi tra i 75 e i 100 cc che il mercato dimostra sempre più chiaramente di gradire e che fra l'altro sono destinate a controbattere efficacemente l'offensiva straniera che si andrà delineando con l'avvento del Mercato Comune Europeo". La Giubileo apriva una nuova fase per i motori Gilera: l'albero a camme e le aste per il comando di bilancieri e valvole erano stati spostati a sinistra e anche il carter era nuovo nella parte inferiore, con ampia alettatura longitudinale per un efficace raffreddamento dell'olio contenuto. Il consumo normalizzato era di 55 km/l! Le consegne della nuova moto iniziarono il 20 marzo al prezzo di 135.000 lire.

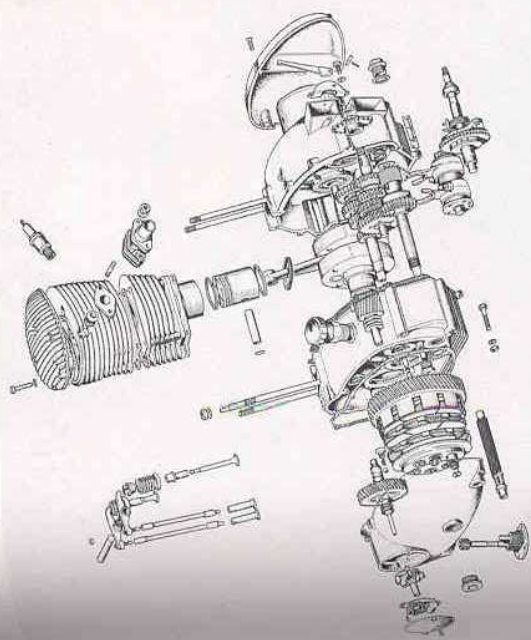


Motore: monocilindrico a 4 tempi, testa in lega leggera e cilindro in ghisa (poi in lega leggera), valvole in testa verticali (diametro aspirazione 19 mm, scarico 17 mm), comandate da aste e bilancieri, alesaggio e corsa 50x50 mm, cilindrata 98,173 cc, rapporto di compressione 8:1. Diagramma di distribuzione: aspirazione 20°-60°, scarico 60°-20°. Gioco tra valvole e bilancieri per il controllo della messa in fase, mm 0,2. Gioco di funzionamento tra valvole e bilancieri, a motore freddo: aspirazione mm 0,1; scarico 0,15. Lubrificazione con pompa a ingranaggi comandata dall'albero motore, olio nella sottocoppa del carter (capacità 1,5 kg); densità SAE 50 in estate, SAE 40 in inverno. Accensione a dinamo-batteria-spinterogeno, con ruttore calettato alla sinistra dell'albero a camme; anticipo automatico da 7° a 50° prima del PMS; apertura tra i contatti mm 0,35±0,40; candela Marelli CW 275B a filetto lungo (grado termico 275 scala Bosch); apertura tra gli elettrodi 0,5±0,7 mm. Carburatore Dellorto ME16BS con filtro aria-silenziatore e parzializzatore ad apertura automatica; Ø diffusore 16 mm, getto massimo 71, getto minimo 35, aria minimo 1,5, valvola gas 50, spillo conico G4 alla terza tacca, vite miscela aperta 1 giro, polverizzatore 258/A. Trasmissioni: primaria a ingranaggi elicoidali, rapporto 0,894 (denti 19/74); secondaria a catena, rapporto finale 3,875 (denti 14/54) o 3,928 (denti 14/55). Cambio in blocco a 4 rapporti a cascata, con ingranaggi sempre in presa, comandato da leva singola sulla destra; rapporti interni 1,941 in prima, 1,174 in seconda, 0,785 in terza, 9,613 in quarta; rapporti totali con corona posteriore da 54 denti: 29,150 in prima, 17,632 in seconda, 11,789 in terza e 9,206 in quarta. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Ciclistica: telato in tubi a doppia culla aperta con il blocco motore-cambio facente parte della struttura. Forcella telesidraulica. Forcellone oscillante con ammortizzatori telescopici. Ruote con cerchi in lega leggera da 17" x 2,0 con pneumatici anteriore da 2.50x17" e posteriore da 2.75x17"; pressione di gonfiaggio a solo 1,50 (ant.) e 1,75 (post.); con il passeggero 1,75 (ant.) e 2,0 (post.). Freni a tamburo centrale da 123x25 mm. Capacità serbatoio benzina 11 l di cui 1 di riserva. Impianto elettrico: alimentato da batteria 7Ah-6V. **Dimensioni (in mm) e peso:** altezza sella 720, altezza pedane 265, altezza minima da terra 155, lunghezza 1.890, interasse 1.265, larghezza manubrio 605, peso in ordine di marcia 87 kg. **Prestazioni (dichiarate):** potenza massima 6 CV a 7.000 giri, coppia massima non dichiarata, velocità massima 80 km/h; consumo 1,8 litri per 100 km (norme CUNA), pendenza massima superabile 35%, autonomia 550 km circa.

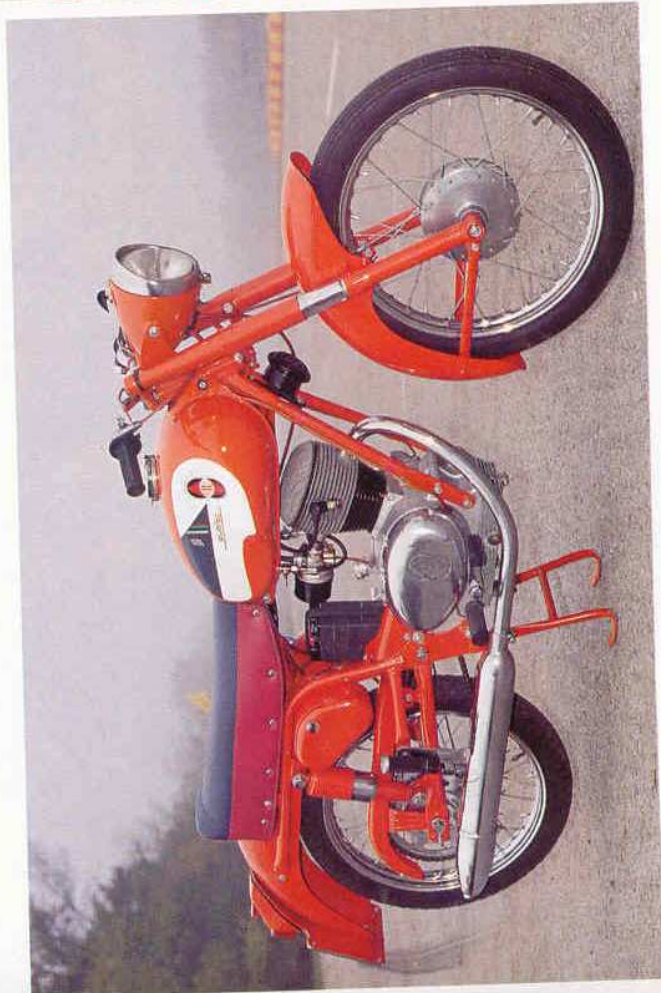
La Giubileo venne costruita in circa 60.000 esemplari e rimase in listino dal 1959 al 1970, una vera motocicletta sportiva anche se di piccola cilindrata.

valvole in testa
io e corsa 50x50
me 20°-60°, sca-
di funzionamento
pompa a ingra-
SAE 50 in estate,
tra dell'albero a
to; candela Marelli
mm. Carburatore
sore 16 mm, getto
cca, vite miscela
,894 (denti 19/74),
blocco a 4 rapporti
ni 1,941 in prima,
4 denti: 29, 150 in
gno d'olio.
struttura. Forcella
opici. Ruote con
da 2.50x17" e
(ant.) e 1.75
i tamburo centrale
riserva. Impianto
mm) e peso: alterz
ne 265, altezza
argherza manubrio
ate): potenza massi
ocità massima 80
idenza massima sup



Il chiaro "esplosivo" che evidenzia i vari organi interni con la frizione a dischi moltiplicati in bagno d'olio surdimensionata per la cilindrata, il cambio a 4 rapporti, la disposizione della pompa di lubrificazione e di quella delle aste e bilancieri della distribuzione. Notare anche l'ampia dettatura che garantisce un ottimale raffreddamento.

LINEA SLANCIATA
E UN ACCATTIVAN-
TE COLORE ARAN-
CIONE PER QUE-
STO MODELLO
EXTRA.
LEGGERMENTE
PIÙ POTENTE
RISPETTO AL
MODELLO
"NORMALE",
AVVICINAVA LA
VELOCITÀ DI 90
km/h (80 per la
"NORMALE")



105

IL RETROTRENO CON IL PIATTO PORTACEPPI CHE FUNZIONA ANCHE DA ATTACCO PER IL TACHIMETRO-CONTACHILOMETRI. IL FRENO, UGUALE A QUELLO ANTERIORE, È DA 123 MM DI DIAMETRO. IL MOZZO NON È QUELLO CLASSICO GILERA A SMONTAGGIO RAPIDO, UNA PREROGATIVA DESTINATA ALLE GIUBILEO DA REGOLARITÀ.



IL CARTER DEL MOTORE ERA TUTTO NUOVO RISPETTO AI MODELLI DI 125 E 175 CC CHE L'AVEVANO PRECEDUTO. QUESTA CLASSICA FORMA A "UOVO" ERA DAVVERO BELLA E MOLTO PROPORZIONATA CON LA PARTE INFERIORE ALETTATA PER RAFFREDDARE IL LUBRIFICANTE. ROBUSTO E LONGEVO QUESTO PROPULSORE ERA ACCOPPIATO A UN CAMBIO CHE NON DAVA MAI PROBLEMI.



in listino dal 1959 al
brata.



La Giubileo 98 Sei giorni "ufficiale" (mai venduta al pubblico) presentava tante modifiche necessarie per il fuoristrada: parafrango alto, tubo di scarico e silenziatore diverso e dalla voce più tonante, Carter del pignone della trasmissione tagliato, cavallotto antisvergolamento della forcella, raggi legati tra di loro e rinforzo del telaio all'altezza degli ammortizzatori.

1957

Giubileo 98: L'evoluzione

Verso la fine del 1960, in aggiunta alle tre varianti della versione Normale (Extra, Rossa e Sport) caratterizzate da una verniciatura con prevalenza di rosso e da un più raffinato grado di rifinitura, nonché da un motore leggermente più potente che permetteva una velocità di 90 km/h

anziché di 85, arrivò il modello Sei giorni a celebrare la recente conquista del Vaso d'argento in Austria da parte delle macchine di Arcore (toccava i 95 km/h e costava 175.000 lire). Nella seconda metà degli anni Sessanta uscì la Giubileo 98 tipo Country, dedicata all'entrofuoristrada (faceva gli 85 km/h ed era venduta a 199.000 lire). La versione SS fu prodotta fra il 1965 e il 1970 e aveva una cilindrata

effettiva di 106 cc (velocità massima di 90 km/h e prezzo di 176.000 lire). Nel frattempo, dal 1960, stavano uscendo i modelli da 124 cc (il cambio era in blocco a 5 velocità), da 150 cc, da 175 cc e, finalmente, da 202 cc. Venne anche proposto un kit per trasformare la stradale Sei giorni in una vera moto da regolarità.



La Giubileo 98 tipo Country (sulla sinistra) permetteva di andare in due anche fuori dall'asfalto. Il manubrio e lo scarico erano rialzati e dietro c'era una gomma artigliata da 3.00x17". Aveva 7 CV a 7.500 giri. Sopra, il modello SS (106,18 cc) aveva una potenza di 7,5 CV a 7.500 giri. Percorrevano 50 km con un litro di benzina e possiamo considerarla l'ultima motoleggera utilitaria prodotta sotto la gestione Gilera.



Una Giubileo 124: è la versione Extra, dove prevaleva il colore rosso anche sul serbatoio, che era più profilato del modello Normale.



La Giubileo 124 Sei giorni del 1961 e la Sei giorni Speciale (sopra): entrambe si rivolgevano a una clientela sportieggiente. La prima montava un sellone lungo con schienale, un manubrio basso e aveva la leva del cambio a bilanciere. La seconda aggiungeva gli ammortizzatori idraulici posteriori a molle scoperte, il carburatore privo del filtro dell'aria e il cambio a leva singola.



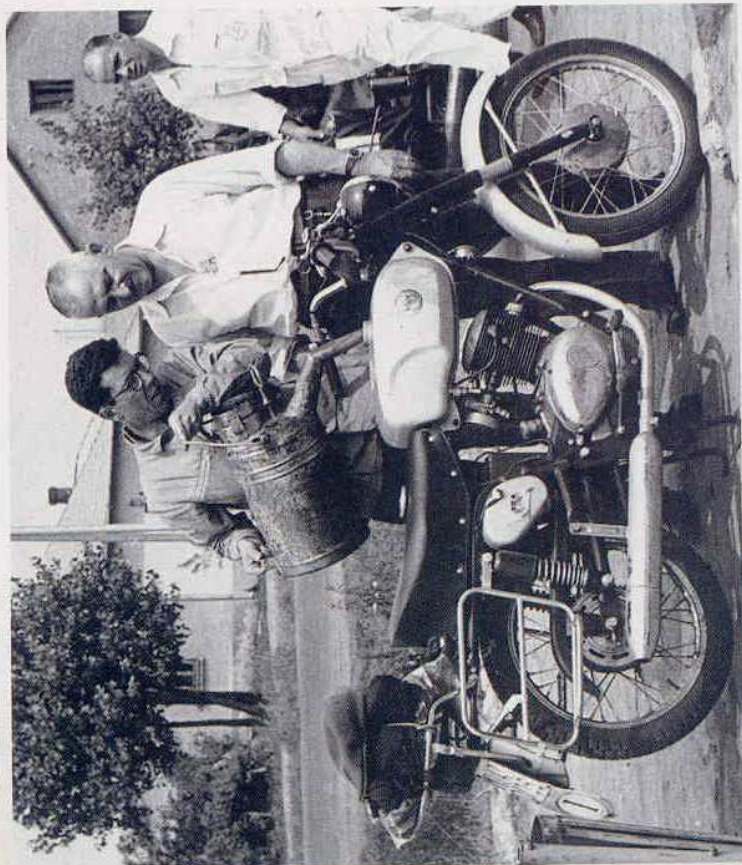
Ecco la Giubileo 175 immortalata su una copertina di Motociclismo (fascicolo 5-10 dicembre 1960).

1965-1970

Le moto che hanno fatto la Storia

124 5V

Al Salone del Ciclo e Motociclo di Milano del novembre 1965, la Gilera presentava una Giubileo da 123,15 cc: nasceva la 124 5V. Nella primavera dell'anno successivo, cominciavano le consegne di questa moto che subito si imponeva all'attenzione per il suo look modernissimo abbinato a prestazioni di tutto rispetto, con in più un prezzo imbattibile (225.000 lire per la versione base). Il successo fu tale che la Casa allestì un nuovo reparto per poter consegnare tutte le macchine già prenotate. Escono la Normale (detta la Grigia per il colore del serbatoio) e la Special e ulteriori varianti rivolte soprattutto al mercato americano. Ulteriore evoluzione sarà la Fuori Strada, destinata, nonostante il nome, a un uso turistico, mentre per il fuoristrada vero e proprio verrà studiata la gamma Regolarità.



È il luglio 1966. Lungo le strade dell'URSS, dove il redattore di Motociclismo Carlo Perelli aveva portato la 124 5V, fare rifornimento è un po' problematico: la pompa dà solo 5 litri per volta e allora è meglio fare da sé... Sopra, la Copertina celebra la "madre" della nuova Giubileo 124 Sei Giorni del 1961 che prendeva il nome dai trionfi regalaristici dell'anno prima.

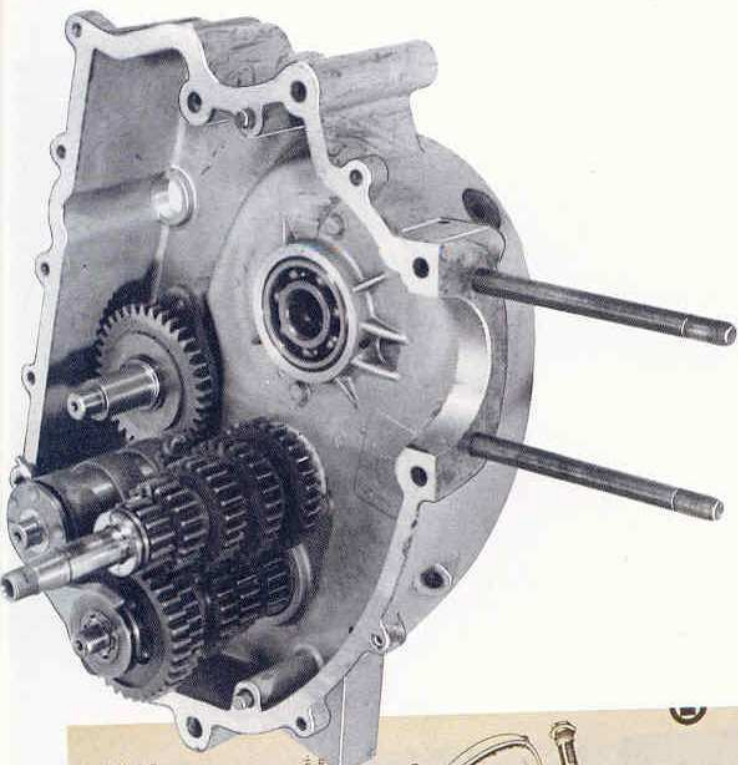
Scheda tecnica

Motore: monocilindrico 4T inclinato di 10°, testa e cilindro in lega leggera, camicia in ghisa, distribuzione a valvole in testa parallele (aspirazione 25,5 mm, scarico 22 mm) comandate da aste e bilancieri. Alessaggio e corsa 56x50, cilindrata 123,15 cc. Rapporto di compressione 10:1. Diagramma di distribuzione, con gioco di controllo di 0,3 mm tra valvole e bilancieri: aspirazione apre 45° prima del PMS e chiude 75° dopo il PMI; scarico apre 75° prima del PMI e chiude 45° dopo il PMS. Gioco tra valvole e bilancieri: aspirazione 0,1 mm, scarico 0,15 mm. Accensione a dinamo-batteria-ruttore e bobina AT esterna. Apertura tra i contatti 0,35÷0,40 mm; anticipo fisso 6°, anticipo automatico 40°, candela di grado termico 260 scala Bosch, distanza elettrodi 0,6 mm. Lubrificazione con pompa a ingranaggi e olio nel carter, capacità 1,75 l, SAE 50 in estate e SAE 40 in inverno, cambio e pulizia del filtro ogni 3.000 km. Alimentazione supercarburante, capacità serbatoio benzina 13 l di cui 1,5 di riserva; carburatore Dell'Orto UB22BS, Ø diffusore 22 mm, getto max 95, getto min 45, valvola gas n. 70, spillo conico E 16 alla seconda tacca, polverizzatore 260/B, vite aria aperta da 1° giro. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Trasmissioni: primaria a ingranaggi

elicoidali sul lato sinistro, rapporto 3,895 (denti 17/47), secondaria a catena sul lato destro, rapporto 3,067 (denti 15/46). Cambio in blocco a 5 rapporti: rapporti interni 2,062 in prima, 1,381 in seconda, 1,041 in terza, 0,815 in quarta e 0,666 in quinta. Impianto elettrico alimentato dalla dinamo (potenza 45W - 6V); batteria da 7 Ah-6V. Faro anteriore da 130 mm a tre luci, lampada biluce 6V-25/25W, lampada luce città 6V-5W, lampada spia impianto accensione 3W-6V; lampada fanalino post biluce 3/15W-6V. **Ciclistica:** telaio in tubi a doppia culla aperta. Sospensioni: anteriore a forcella telesidraulica (90 cc olio SAE 20 in ciascun braccio; controllo ogni 5.000 km), posteriore con forcellone oscillante con ammortizzatori telesidraulici. Cerchi in lega leggera da 2.00x17", pneumatici anteriore da 2.50 e posteriore da 2.75. Pressione di gonfiaggio: 1,5 ant e 1,75 post con il solo guidatore; 1,75 e 2 con passeggero. Freni a tamburo centrale in lega leggera, Ø utile 136x25 (ant.) e 123x25 (post.). **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 1920, altezza sella 720, altezza pedane 600, altezza massima 950, altezza manubrio 800, altezza telaio 93 kg. **Prestazioni:** velocità massima 40 km/h da terra 175, interasse 1.250, peso a vuoto 93 kg. **Prestazioni:** velocità massima 40 km/h in prima, 60 km/h in seconda, 80 km/h in terza, 100 km/h in quarta e 129 km/h in quinta, potenza 10,5 CV a 8.500 giri, pendenza massima superabile 35%, consumo 2,5 l/100 km.

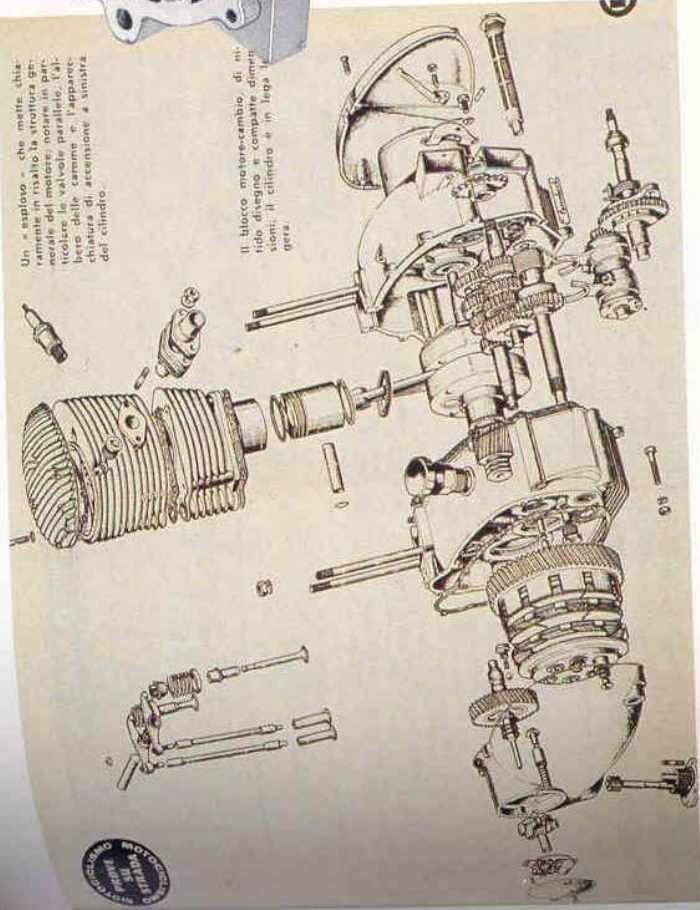
LA VERSIONE
BIANCHI
AVEVA
km/h, AVEVA

Ecco il cambio a 5 velocità che dà il nome (5V) al nuovo modello: nelle varianti successive il cambio era disponibile anche a 4 rapporti. Nell'esplosione a sinistra, da notare le valvole parallele e l'apparecchiatura di accensione a sinistra del cilindro.



Un «esplosivo» che mette chiaramente in risalto la struttura generale del motore; notare in particolare la valvola parallela, la chiusura a cremagliera e l'apparecchio di accensione a sinistra del cilindro.

Il blocco motore-cambio, di nuovo disegno e compatte dimensioni; il cilindro è in lega leggera.

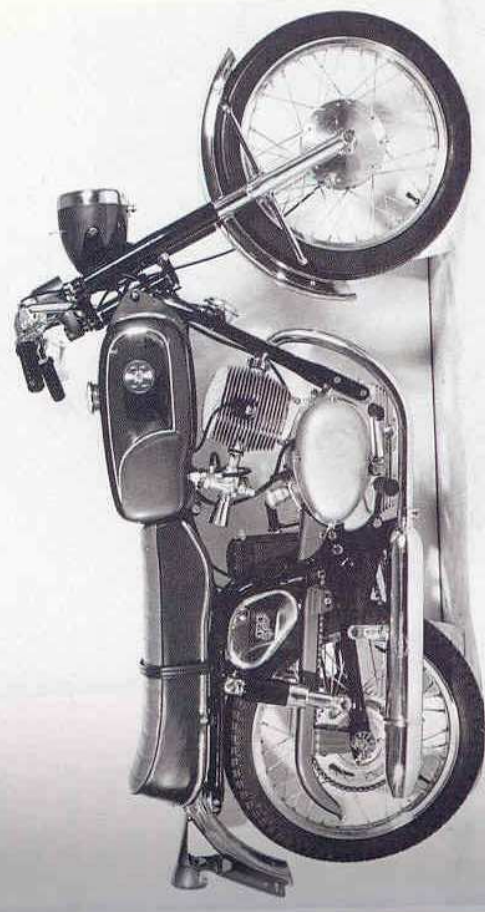


1966. Lungo le sue... dove il redattore è... mo Carlo Perelli... 124 5V, fare rifor... po' problematico: ... solo 5 litri per v... meglio fare da sé... opertina celebra la... la nuova Giubito... iorni del 1961 da... il nome dai trionfi... l'anno prima.

catena sul lato des... i interni 2,062 in... quinta. Impianto c... 6V. Faro anteriore... 7-5W, lampada sp... 7. Ciclistica: relati... a (90 cc olio SAE... oscillante con am... anteriore da 2,50 e... solo guidatore: 1,7... 6x25 (ant.) e 123... mbrio 600, altezza... e 250, altezza min... zità massime 40 km... 129 km/h in quind... msimo 2,5 l/100 km



LA VERSIONE "Speciale Fuori Strada" si differenzia dal modello base per cambio a 4 rapporti, gli ammortizzatori posteriori a molle scoperte, le gomme tassellate da 2,75 ant e 3,00 post e il tubo di scarico rialzato. Prezzo 214.500 lire.



LA VERSIONE Lusso della 124. Si distingue per la rifinitura certamente più ricercata con filetti bianchi al serbatoio, bordi cromati al sellone e bloccasterzo. La "Lusso" superava i 120 km/h, aveva 10,5 CV a 8.500 giri e costava 246.000 lire.



Luiqi Gorini con
la nuova Giubileo
124 a Bad
Aussee nel 1960:
arrivò al
traguardo senza
penalizzazioni e
fu anche campione
italiano nel 1965
(125 cc) e nel
1967 (100 cc).

1962-1966

I ciclomotori G50, Gilly e Cadet 50

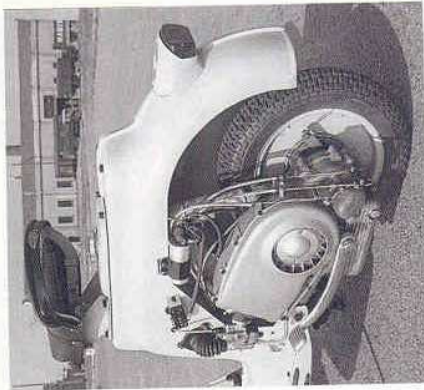
Nel 1962 la Gilera si inserì nella nicchia degli scooter, il cui leader di mercato era la Vespa: adottando la stessa linea con lo scudo frontale, il motore sul retro e le ruote piccole, nacque il G50. Apparentemente era una delle tante scopiazzature della più famosa creatura Piaggio, ma il motore da 50 cc era un quattro tempi. L'anno successivo comparve il G80 da 80 cc per la cui guida era obbligatoria la targa e quindi la patente. Nel 1964 ricomparve il Gilly, lo stesso nome del primo ciclomotore (monocilindrico a 4 tempi da 47,63 cc) della Casa di Arcore presentato nel 1956 e rimasto per molti anni allo stadio sperimentale. Il nuovo Gilly aveva un motore a 2 tempi della Industria Meccanica Napoletana con potenza 1,06 CV con cambio al manubrio a 3 velocità (ma era disponibile anche monomarcia) ed era più snello e più manovrabile del prototipo presentato 8 anni prima. Nel 1966 comparve sul mercato il Cadet 50, un ciclomotore equipaggiato con lo stesso motore dello scooter G50 a quattro tempi. Il Cadet era, invece, una motoleggerissima con impostazioni sportiveggianti: per via del tunnel con il quale era stato

interamente ricoperto il motore dello scooter, il raffreddamento avveniva ad aria forzata. Le versioni furono sostanzialmente due: la Superviaggio e la Special che differiva dalla prima per il sellone più lungo e il manubrio basso. Tutti questi modelli ebbero vita breve per più motivi: il motore 4T richiedeva una maggiore manutenzione a cui i duetempisti non erano abituati, lo stesso risultava più pesante (penalizzando soprattutto il G50) e comunque il risultato finale fu che Gilera non riuscì mai ad essere competitiva nel mercato inflazionato e remunerativo dei ciclomotori e degli scooter.

COSTAVA 68 mila lire, NEL 1964, il Gilly 1, il ciclomotore MONOMARCIA CON FRIZIONE AUTOMATICA CENTRIFUGA (A FIANCO); IL PREZZO SALIVA A 76.500 lire per il Gilly 3, il modello dotato di 3 velocità CON COMANDO A MANOPOLA (A DESTRA). LE SOSPENSIONI ERANO A FORCELLA TELESCOPICA (ANTERIORE) E A FORCELLONE OSCILLANTE CON MOLLE INCORPORATE IN ASTUCCI TELESCOPICI. ENTRAMBI I MODELLI PESAVANO 45 kg.



Tolte il cofano sinistro della G50, si vede il blocco motore: tutto il gruppo, montato su silent-block, oscilla con la ruota molleggiando su un unico ammortizzatore idraulico. La potenza era di 1,48 CV e il cambio a 3 rapporti con comando a manopola.



IL CADET 50 SUPERVIAGGIO (A SINISTRA) CON IL MODELLO SPECIAL: IN LISTINO FINO AL 1968, COSTAVANO ALL'USCITA RISPETTIVAMENTE 105.000 E 112.000 LIRE. LA SECONDA VERSIONE ERA DOTATA DI SELLONE LUNGO E DI MANUBRIO BASSO.



IL MOTORE A 2T (ALESAGGIO E CORSA 38x42 mm) del Gilly 3 ERA INTERAMENTE COSTRUITO IN LEGA LEGGERA COME LA VERSIONE 1, E ARRIVAVA DALLA INDUSTRIA MECCANICA NAPOLETANA.



1960-1970

I 4T da regolarità

Visto che Giuseppe Gilera era da sempre un sostenitore irriducibile della superiorità del motore a 4 tempi, era logico che anche agli inizi degli anni Sessanta fosse intransigente sul nuovo tipo di motore da sviluppare nel settore regolarità. Aveva certamente ancora nelle orecchie l'eco dei trionfi alle Sei Giorni del 1948 e 1949, nonché di quelli più lontani degli inizi degli anni Trenta. Molto più recentemente, aveva assistito alla schiacciante vittoria delle sue macchine alla XXV Sei Giorni di Bad Ausee, in Austria (19-24 settembre 1960) con la Gilera che si era aggiudicata il Vaso d'argento (riservato alle squadre di marca capaci di conseguire il miglior punteggio schierando mezzi in più cilindrate). A livello commerciale, il nuovo corso si concretizzò con la prima Regolarità 125, l'evoluzione della Giubileo Regolarità: dotata di cambio a 5 velocità, fu dapprima riservata ai piloti ufficiali e, dal 1966, messa regolarmente in vendita con il nome di Regolarità Casa. Il motore aveva una potenza massima di 10,5 CV a 8.500 giri, con un rapporto di compressione di 10:1. Dal 1969, la Regolarità Casa (che già da un anno aveva lasciato il ruolo di "regina" delle Gilera per il fuoristrada alla Competizione) esce in una versione aggiornata in vendita fino al 1972: dal 1970, la forcella anteriore Ceriani da 35 mm era stata sostituita da una da 32 mm per ottenere una maggiore escursione. La Competizione del '68 prese il posto della Casa: montava un motore con prestazioni migliorate (11,5 CV a 8.500 giri) ed era disponibile anche il modello da 175 cc con 13,5 CV a 8.000 giri. Erano entrambe riservate ai piloti ufficiali, mentre le 2 versioni successive (1969) sarebbero state messe in vendita.



Questa fotografia del settembre '60 miracolosamente sopravvissuta all'incendio dell'archivio Gilera ritrae, alla terrazza Martini di Milano, la squadra B del Vaso d'argento in partenza per la trionfale Sei Giorni austriaca. Ecco, in piedi da sinistra: Gino Brusaferrò, responsabile del reparto Corse nonché dei collaudi e dei prototipi, Tullio Masserini, Fausto Verqani, Luigi Corini, Dante Mattioli, Eugenio Saini e Renzo Motta a capo del reparto Esperienze. Motta e Brusaferrò erano all'epoca i veri e propri "dei ex machina" delle Gilera da regolarità. Accosciati come calciatori, i meccanici e le "ombre": il primo a destra è Mario Bergna, ex Gilera e "salvatore" della foto. Per la cronaca, Mattioli dovette rinunciare alla gara per malanni alla schiena e così il Vaso d'argento fu vinto da Verqani, Masserini, Saini e Corini (che sostituì Mattioli).

Emblematica del nuovo corso
Gilera in tema di fuoristrada, ecco la Regolarità Casa 125 del 1965 che prendeva il nome dal fatto di derivare dalle macchine ufficiali della Casa di Arcore.



La copertina di Motociclismo dell'1 ottobre 1960 celebrava la recentissima conquista del Vaso d'argento della squadra Gilera.

1968

Le moto che hanno fatto la Storia

175 Regolarità Competizione

La 175 Regolarità Competizione del 1967: un concentrato di dieci anni di brillanti esperienze regolistiche della Gilera. Poco dopo la presentazione inizieranno i nuovi trionfi sportivi, dalla Sei giorni polacca alle Valli Bergamasche.



Giuseppe Gilera era un appassionato fuoristradista, ma ancora prima era un ex pilota con le corse nel sangue. Ecco che la logica evoluzione finale della 175 del 1956 fu la Regolarità Competizione. Essa, a differenza della sorella maggiore che era destinata ai piloti ufficiali della Casa di Arcore e a pochissimi altri privilegiati, fu una moto popolare, con un prezzo accessibile, economica nel mantenimento e che soprattutto consentì a tanti appassionati di cimentarsi nell'attività sportiva. Venne messa in produzione dopo un intenso collaudo agonistico con i piloti ufficiali e, rispetto al vecchio modello, le migliorie furono tante e riguardavano più la ciclistica che il motore: essa, anche grazie a una notevole diminuzione di peso, dava alla moto più stabilità, più spinta su terreno accidentato, tiro più forte, con una marcia per ogni situazione. Pur uscendo in un periodo in cui dovette contrastare la concorrenza di un'altra 4 tempi italiana (Morini) nonché quella delle 2 tempi europee, ebbe una buona diffusione (1.300 esemplari venduti, fino al 1973) e la si poteva trovare sui percorsi di gara e di motoalpinismo di tutta Italia.

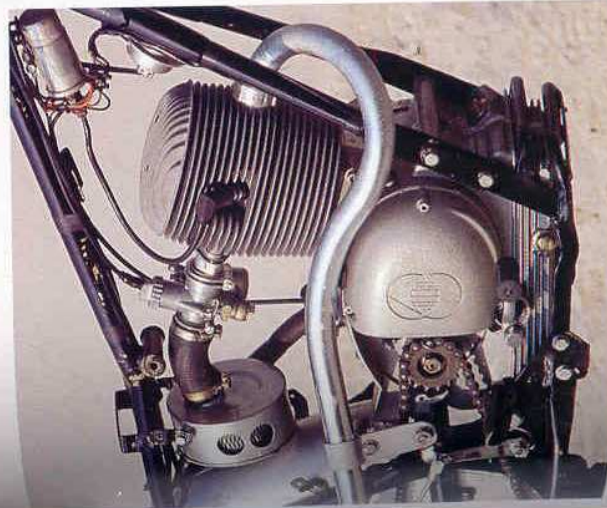
Scheda tecnica

Motore: monocilindrico a 4T, testa e cilindro in lega leggera, camicia in ghisa, distribuzione a valvole in testa parallele, diametro valvola asp 27,5 mm, sca 25 mm, comandate da aste e bilancieri. Alesaggio e corsa 60x61 mm, cilindrata 172,386 cc. Rapporto di compressione 10:1. Diagramma di distribuzione, con gioco di controllo di 0,3 mm tra valvole e bilancieri; aspirazione apre 45° prima del PMS e chiude 75° dopo il PMS; scarico apre 75° prima del PMI e chiude 45° dopo il PMS. Gioco normale tra valvole e bilancieri, a motore freddo 0,15 mm. Accensione a volano magnete e bobina AT esterna. Apertura tra i contatti 0,35÷0,40 mm; anticipo fisso 25°, anticipo automatico 20°; candela di grado termico 275 della scala Bosch, capacità 1,8 litri, densità SAE 40 in estate e SAE 30 in inverno, cambio e pulizia del filtro ogni 2.000 km. Alimentazione supercarburante, capacità serbatoio benzina 11 l di cui 1 di riserva. Carburatore Dellorto UB 24 BS, Ø diffusore 24 mm, getto massimo 100, getto minimo 50, spillo conico E 16 alla seconda tacca, polverizzatore 260 A, vite aria aperta da 1° giro, filtro d'aria in carta. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Trasmissioni: primaria a ingranaggi elicoidali sul lato sinistro, rapporto 3,895 (denti 19/74), secondaria a catena sul lato destro, rapporto 4,625 (58/16). Cambio in blocco a 5 rapporti; rapporti interni 2,062 in prima, 1,381 in seconda, 0,41 in terza, 0,15 in quarta e 0,666 in quinta. Impianto elettrico alimentato da volano magnete 6V-28W alla destra dell'albero motore; batteria da 7 Ah-5V. Faro anteriore con lampada bicolore 6V-25/25W, lampada luce città 6V-5W, lampada fanalino posteriore bicolore 3/15W-6V. **Ciclistica:** telaio in tubi a doppiaculla chiusa da rinforzi in lamiera. Sospensioni: forcella anteriore teleidraulica (175 cc olio Mobil Fluid 62 in ciascun braccio; controllo ogni 5.000 chilometri, ricambio ogni 15.000 km); forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori teleidraulici regolabili. pneumatici da 2.50/2.75x19 ant e 4.00x18 post. Pressione di gonfiaggio: 1,5 ant e 1,75 post. Freni in lega leggera, Ø utile 136x25 (ant.) e 150x21 (post.). **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 1.940, larghezza manubrio 730, altezza massima 1.100, altezza manubrio 1.100, altezza sella 720, altezza pedane 250, altezza minima da terra 200, interasse 1.300, peso a vuoto 102 kg. **Prestazioni:** velocità massime 26 km/h in prima, 42 in seconda, 59 in terza, 80 in quarta e 102 in quinta; potenza 13,5 CV a 8.000 giri, pendenza massima superabile al limite del ribaltamento; consumo 3,5 litri per 100 km (norme CUNA), autonomia circa 300 chilometri.



Motore della 175
Sua semplice
za con il lungo
motore di scarico
l'averaggio della
zione c'è un coman
di regolazione
sola. La potenza
di 13,5
a 8.000 giri.

Il serbatoio anatomico della Competizione con ripostiglio incorporato per i ferri e il fissaggio posteriore dello stesso serbatoio con viti svitabili semplicemente a mano.



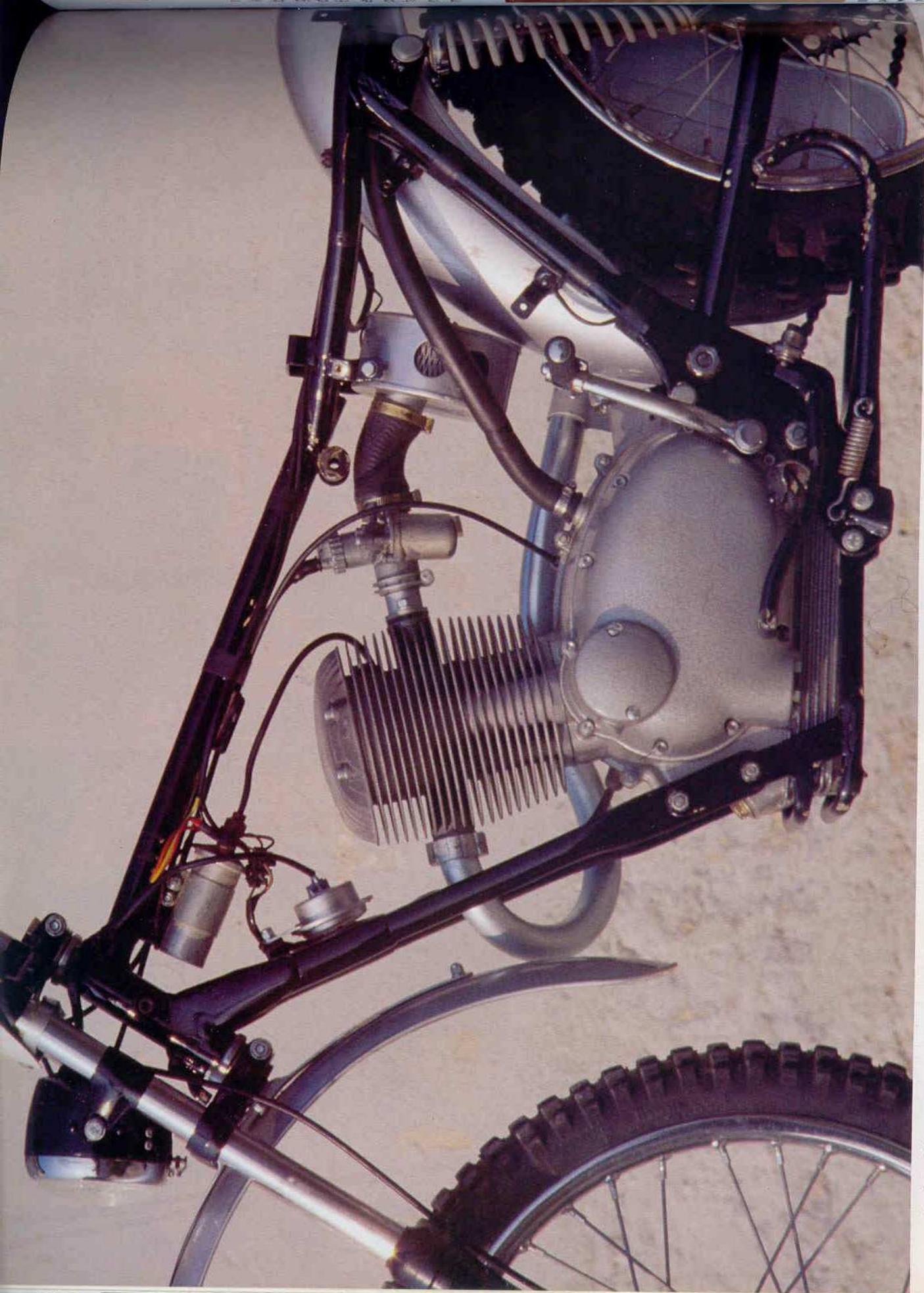
Il motore della 175
nella sua semplice
bellezza con il lungo
collettore di scarico,
sul leveraggio della
valvola c'è un coman-
do di regolazione
rapida. La potenza
dichiarata è di 13,5
CV a 8.000 giri.

**Un'immagine della Sei
giorni di San
Pellegrino del 1968
ritrae Carlo Moscheni
nell'avanzamento mentre
cambia l'olio alla sua
moto assistito dal
meccanico Mario
Fumagalli, nipote dello
storico "Gianella".**

divole in testa
e corsa
con gioco di
ppo il PMI; scan-
motore freddo
10 mm; anticipo
gli elettrodi 0,7
ità SAE 40 in
nante, capacità
getto massimo
erta da 1' giro, fili
i elicotidali sul lato
3/16). Cambio in
quarta e 0,666 in
; batteria da 7
anellino posteriore
sioni: forcella anie-
tri, ricambio ogni
atic da
leggera, Ø utile
manubrio 730,
za minima da terra
42 in seconda, 59
erabile al limite del



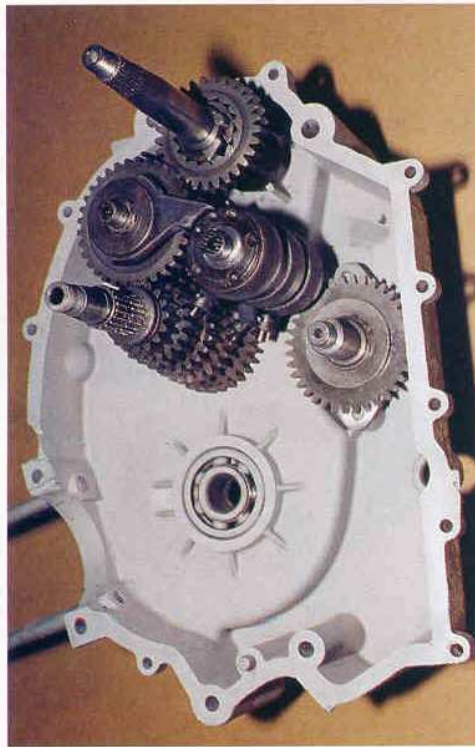
Un'immagine della Regolarità Competizione sullo sterrato: semplici appassionati o corridori privati la pagarono da 392.000 a 411.000 lire secondo gli anni di commercializzazione.



IL telaio della 175 mostra la gabbietta protettiva inferiore in tubi e lamiera che chiude completamente la culla. Nella zona centrale era presente una struttura più robusta per permettere migliori condizioni di lavoro al perno-forcellone. Non era entrata ancora in uso la triangolazione che univa il tubo superiore con la zona di attacco del forcellone.

Regolarità Competizione 175: La tecnica

Il vecchio motore fu completamente riprogettato e, pur restando ad aste e bilancieri, il nuovo propulsore offriva, oltre che un impianto d'accensione più semplice e affidabile, prestazioni più brillanti e una marcia in più. La testa di biella era su bronzo e si giovava anche della maggiorazione della pressione della pompa dell'olio. Anche il telaio fu ridisegnato per l'impiego specifico fuoristrada, con interasse allungato, forcella leggermente più inclinata e ammortizzatori posteriori regolabili nel precarico molle su 5 posizioni. Sempre posteriormente, la ruota era a perno sfilabile con il famoso mozzo Gilera per lo smontaggio rapido della ruota, mentre la ruota anteriore passò da 19" a 21": se prima la moto era più maneggevole, la 175 "Competizione" ora superava meglio gli ostacoli.



Il basamento della Regolarità Competizione 175: in evidenza il cambio in blocco a 5 rapporti. Il pignone uscita cambio era solidale con il tamburo della frizione e richiedeva, quando era da sostituire durante una competizione, ben più della mezz'ora regolamentare.



Il cilindro della Competizione era in lega leggera e pesava 2,3 kg. Il tunnel per le aste della distribuzione era stato spostato sulla sinistra per trarre maggior vantaggio dal flusso d'aria della corsa, anche se questo era inizialmente deviato dall'ampio parafrangente. Il pistone a cielo piatto aveva il suo alloggiamento sopra il foro dello spinotto, a differenza della vecchia Regolarità del 1976 dove era sotto.

La "Febbre Gilera", il celebre slogan, toccò anche la Regolarità Competizione 175.



L'albero a gomiti della 175 (4,4 kg): si nota l'ampio ingranaggio elicoidale della trasmissione primaria.



Alessandro Gritti alle Valli Bergamasche del 1974: con il suo secondo posto alla guida della Gilera 125 contribuirà a portare ad Arcore il Trofeo dell'Industria.

Dopo i trior
negro nel settor
cità: nel 1961 al
primo posto indivi
genio Saini e Can
squadra nel Trofe
1962, la Casa di
mini al primo e s
tagonisti Luigi C
schini con la 12
aso anno, disput
emisch-Partenkir
io ai cecoslovac
staglie d'oro ne
omi del 1967 a 2
frontata da una
ella Federazione
staglie d'oro. La
elle Valli e, anch
adagnò 3 meda
el 1969 non part
elli con Francisc
5 a valvole in tr
riavato il nuovo
fatti, nel 1970 s
in quest'ultima,
ia medaglia d'c
e Valli. Nel 197
ori dall'Europa
inati a garegg
tecchine: arriva
orzo della Case

1968-1974

La Sei Giorni, le "Valli"

Dopo i trionfi alla Sei Giorni del '60, la Gilera continuò l'impegno nel settore, notoriamente meno oneroso di quello della velocità: nel 1961 alle Valli Bergamasche ci fu

il primo posto individuale "ex aequo" di Eugenio Saini e Canzio Tosi, nonché la vittoria di squadra nel Trofeo dell'Industria. Alle Valli del 1962, la Casa di Arcore piazzò i suoi uomini al primo e secondo posto con protagonisti Luigi Gorini con la 98 e Carlo Moscheni con la 124 cc. Nella Sei giorni dello stesso anno, disputatasi ancora una volta a Garmisch-Partenkirchen, la vittoria assoluta andò ai cecoslovacchi, ma la Gilera ottenne 7 medaglie d'oro nelle classi 100 e 125. La Sei Giorni del 1967 a Zakopane in Polonia fu

affrontata da una squadra mista supportata dalla Federazione Motociclistica Italiana: i glieristi portarono a casa 8 medaglie d'oro. La Sei Giorni del 1968 si disputò in Italia sul percorso delle Valli e, anche se la gara fu vinta dai tedeschi, la Casa di Arcore guadagnò 3 medaglie d'oro. Intanto per la Gilera si avvicinava la crisi: nel 1969 non partecipò alla Sei Giorni ma vinse una medaglia d'oro alle Valli con Francesco Foresti alla guida della vecchia e collaudatissima 175 a valvole in testa ad aste e bilancieri, anche se di lì a poco sarebbe arrivato il nuovo motore a 2 tempi con ammissione a disco rotante. E infatti, nel 1970 si prepararono una versione da 175 cc e una da 100: con quest'ultima, Fausto Vergani (con i colori delle Fiamme Oro) vinse una medaglia d'oro alla Sei Giorni in Spagna e un primo posto di classe alle Valli. Nel 1973 ci furono le 3 medaglie d'oro alla prima Sei Giorni fuori dall'Europa (a Dalton nel Massachusetts), mentre l'anno dopo, tornati a gareggiare in Italia a Camerino, la Gilera portò in gara 13 macchine: arrivarono tutte al traguardo a conclusione del massimo sforzo della Casa di Arcore nelle gare di regolarità.



La foto di Sergio Sala, nipote di Luigi Gilera, alle Valli Bergamasche del 1978 sulla 175 prototipo documenta il ritorno ufficiale della Casa di Arcore alle competizioni dopo lo stop di 4 anni prima.



Un'immagine della Sei giorni di Zakopane nel 1967: Fausto Vergani su Gilera 98 vola verso la vittoria.



A fianco, uno spettacolare salto di Guglielmo Andreini alla Sei Giorni del 1974.



L'inimitabile stile di Gualtiero Brissoni con la 50 Competizione nella prova finale di "velocità" della Sei Giorni in USA. Vincerà la sua classe.

Allo scopo della vecchia bicilindrica e di look, alle un nuovo modello. I di 2 carburatori da 2 diventarono di maggiore trasmissione primaria marcia e l'altezza ad aste e bilancieri mai in produzione, sostanziosa. Un progetto il 1964 e il 1965 dei prototipi da 25 anche un contralbero cambio a 6 marce il motore da 250 cc il programma di sviluppo Giuseppe Salmagore della quale fu esposto 2 anni dopo di circa 40 CV a 7. motore, con alesaggio monoalbero con Arco se ad Arco modello su vasta questa volta tutta della Piaggio, l'irregolari i prototipi distribuzione bilanciere e bilanciamento e superiore solida velocità di 180 km/h.

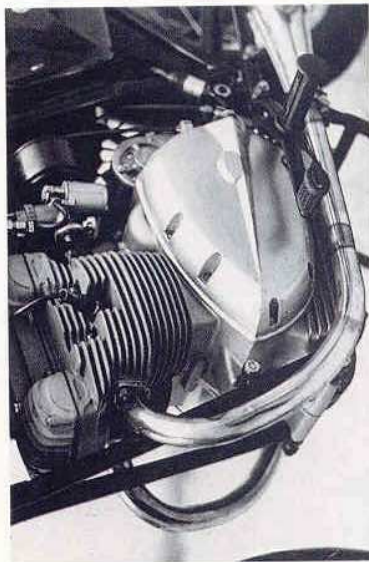
La bicilindrica da 350 cc un progetto ex-novo rispetto alla B300: la nuova cubatura fu raggiunta accoppiando 2 cilindri da 175 cc, ma lo schema generale della nuova moto era sempre quello del 1953. Nonostante le notevoli migliorie apportate, le prestazioni rimanevano modeste.



1967-1968

Le bicilindriche mai nate

Allo scopo di progettare una versione maggiorata e migliorata della vecchia bicilindrica B300 e di ovviare ai problemi meccanici, di tenuta e di look, alla fine degli anni Sessanta Luigi Piazza mise mano a un nuovo modello. La cilindrata salì a 345,5 cc, l'alimentazione si giovò di 2 carburatori da 22 mm al posto del vecchio doppiocorpo, le valvole di 2 carburatori di maggior diametro, la lubrificazione fu migliorata, la trasmissione primaria diventò a ingranaggi, il cambio guadagnò una marcia e l'attatura fu maggiormente estesa. La potenza del motore ad aste e bilancieri era inferiore alle aspettative e la moto non andò mai in produzione, anche perché Piaggio voleva una cilindrata più sostanziosa. Un progetto totalmente nuovo era partito prima, a cavallo tra il 1964 e il 1965: era stato affidato a Lino Tonti. Furono preparati dei prototipi da 250 e 350 cc bialbero (in seguito sarebbe arrivato anche un contralbero di bilanciamento), con distribuzione a catena, cambio a 6 marce e avviamento elettrico. Dopo vari test di collaudo (il motore da 250 cc dava 29 CV) si puntò a cilindrata più sostanziose e il programma di sviluppo fu abbandonato. Il testimone passò a Giuseppe Salmaggi incaricato di studiare una bicilindrica da 500 cc della quale fu esposto al Salone di Milano del 1967 il modello militare seguito 2 anni dopo dalla versione civile. Quest'ultima era accreditata di circa 40 CV a 7.500 giri, pesava 198 kg e raggiungeva i 165 km/h. Il motore, con alesaggio e corsa di 71x61 mm, aveva una distribuzione monovalbero comandata a catena, cambio a 5 rapporti e ruote da 18". Anche se ad Arcore c'era intenzione di commercializzare il nuovo modello su vasta scala (si preparò un dépliant in 5 lingue), anche questa volta tutto restò confinato al limbo dei prototipi. Dopo l'arrivo della Piaggio, l'idea della bicilindrica fu ripresa e, nel 1973, erano pronti i prototipi. Usciva da un progetto di Carlo Doveri: 500 cc, distribuzione bialbero comandata da cinghia, un contralbero di bilanciamento e il carter era tagliato orizzontalmente con la parte superiore solidale al blocco cilindri. Aveva circa 50 CV a 8.000 giri e una velocità di 180 km/h. Non se ne fece niente.

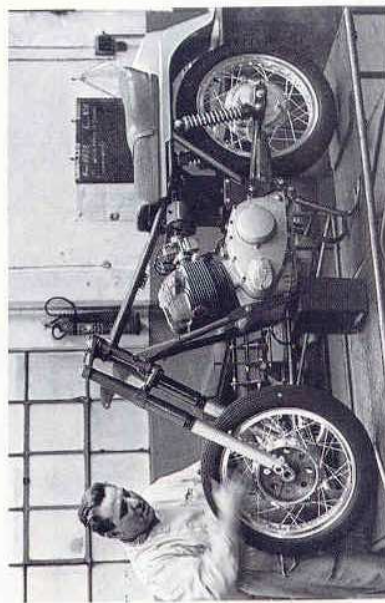


IL MOTORE PROGETTATO DA TONTI A METÀ DEGLI ANNI SESSANTA: ERA STATO PREPARATO SÌ DA 250 CHE DA 350 CC, CON POSSIBILITÀ DI ARRIVARE FINO A 410 CC NELLA VERSIONE DESTINATA ALLA FORZE ARMATE.

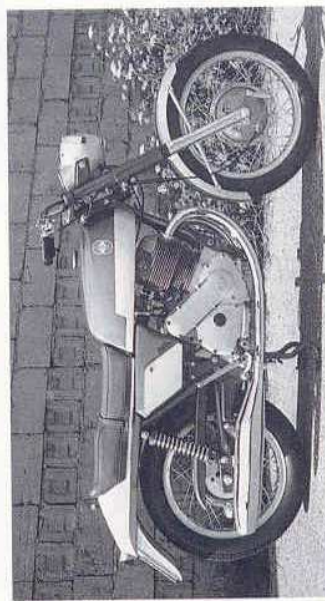


LA 500 bialbero allestita a Pontedera nel 1973: LA CILINDRATA POTEVA ESSERE RIDOTTA A 350 CC. ERA STATA DISSEGNA ANCHE UNA VERSIONE A 3 CILINDRI DI 750 CC.

LA B 500 5V PRESSOCHÉ DEFINITIVA: NON FU MAI PRODOTTA PERCHÉ NON ANDÒ IN PORTO LA COMMESSA DI MOTO MILITARI (IN GILERA ERANO GIÀ STATE FATTE LE FUSIONI DEL BASAMENTO) A CUI LE SORTI DI QUESTO MODELLO ERANO LEGATE.



IL MECCANICO ATTILIO BONFANTI NELL'ALLESTIMENTO (1968) DEL PROTOTIPO "CIVILE" DELLA B 500 5V: A DIFFERENZA DI QUELLO MILITARE DOVEVA MONTARE I CARBURATORI AMAL CONCENTRIC DA 24 MM, IL MOTORE DEFINITIVO AVRÀ DIFFUSORI DA 26 MM.



ECCO IL PROTOTIPO ORMAI COMPLETO DELLA B 500 5V: PER IL MODELLO ESPOSTO AL SALONE DI MILANO DEL CICLO E MOTOCICLO DEL '69 ALLA LIVREA BICOLORE DI QUESTA MOTO VERRÀ PREFERITA QUELLA MONOCROMATICA E PIÙ RICCA DI CROMATURE.



350 CC UN PROGETTO ALLA B300: LA NUOVA IUNTA ACCOPPIANDO 5 CC, MA LO SCHEMA OVA MOTO ERA SEMPRE. NONOSTANTE LE NOTEVOLTE, LE PRESTAZIONI STE.

Febbre Gilera

una leggenda che corre

corre con te che ammiri la forza della tua Gilera
corre con te che domini la potenza dei suoi cavalli;
quando domini la grinta, la stabilità,
quando ne apprezzi la grinta, la stabilità,
quando ne apprezzi la grinta, la stabilità,
corre con te che ne l'estrema maneggevolezza
corre con te che ne l'estrema maneggevolezza

Gilera: una linea, uno stile che

La pagina pubblicitaria del
1971 su Motociclismo
rende bene il clima Gilera
dopo l'intervento Piaggio:
si strizza l'occhio al
CRESCENTE MERCATO
GIOVANILE, CON MESSAGGI DAL
TONO SEMPRE PIÙ SPIGLIATO E
INVITANTE E CON UNA NETTA
PROPENSIONE A PUNTARE
SULL'EMERGENTE SETTORE
FUORISTRADA NON AGONISTICO.



Gilera 124 5V
motore monocilindrico a 4 tempi
cambio a 5 marce
velocità di punta: oltre 120 Km/h
pendenza massima superabile: 32%
consumo lt. 2,6 per 100 Km.

Gilera produzione '71: 10 modelli
per il turismo, lo sport, il fuoristrada.

Al vostro servizio
oltre 3000 punti di vendita Gilera.
Li troverete sulle Pagine Gialle
alla voce "Motocicli".



GILERA
è un prodotto
PIAGGIO

1969-1971

Arriva la Piaggio

Dopo l'andamento altalenante della produzione degli ultimi anni (nel biennio 1964-65 fu di 12.000 unità, con la successiva risalita che portò ai 30.000 esemplari del 1967 molti dei quali esportati) ad

Arcore si arrivò alla drastica riduzione di moto prodotte nel 1968, 11.000. La crisi era dovuta a fattori diversi e concomitanti: la fase discendente delle classiche motoleggere sacrificate all'espansione dell'autovettura utilitaria, una certa staticità di idee, i conflitti sociali in atto e una più generale congiuntura negativa economica con conseguente fuga di maestranze dalla Casa. Dopo alcuni tentativi di

fronteggiare una situazione interna che andava facendosi sempre più critica, allo scopo di stimolare il mercato piuttosto riluttante in Gilera si cercò di rinnovare la produzione che era rimasta legata alle motoleggere: il tentativo verteva sul progetto della bicilindrica di grossa cilindrata e, allo scopo, fu fatto ritornare momentaneamente

Salnaggi, il progettista del Saturno. I risultati dello sforzo non furono sufficienti e si arrivò al momento più critico agli inizi del '69 quando fu

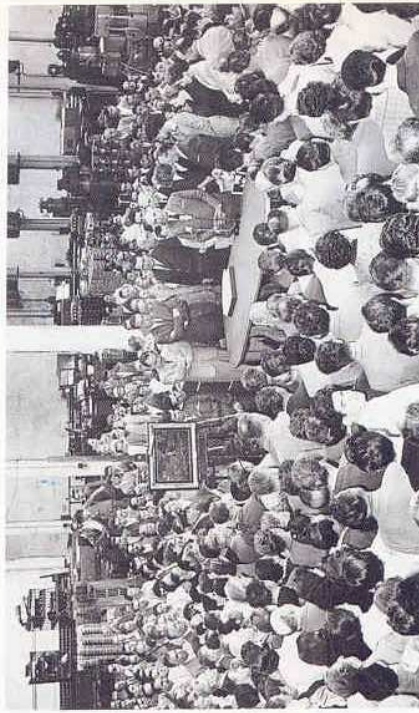
fatto un intervento tampone da parte dello Stato congiuntamente all'offerta dello stesso patrimonio personale del Costruttore. La soluzione, dopo varie ipotesi di salvataggio tra le quali l'assorbimento da parte della Laverda, fu la Piaggio: in data 29 novembre 1969 fu reso pubblico l'acquisto di tutto il complesso industriale Gilera da parte della Casa di Pontedera con annesse garanzie di continuità della produzione tramite investimenti e rinnovamento tecnologico. La Piaggio era ormai la prima industria europea delle due ruote e all'inizio, provide a ridefinire il recente progetto del motore Gilera da 50 cc a 2 tempi, per la successiva costruzione in serie e relativa commercializzazione su motoleggerissime da strada e fuoristrada.

Parallelamente, si proseguì sulla strada delle ultracollaudate 4 tempi da 125 e 150 cc in varie versioni.

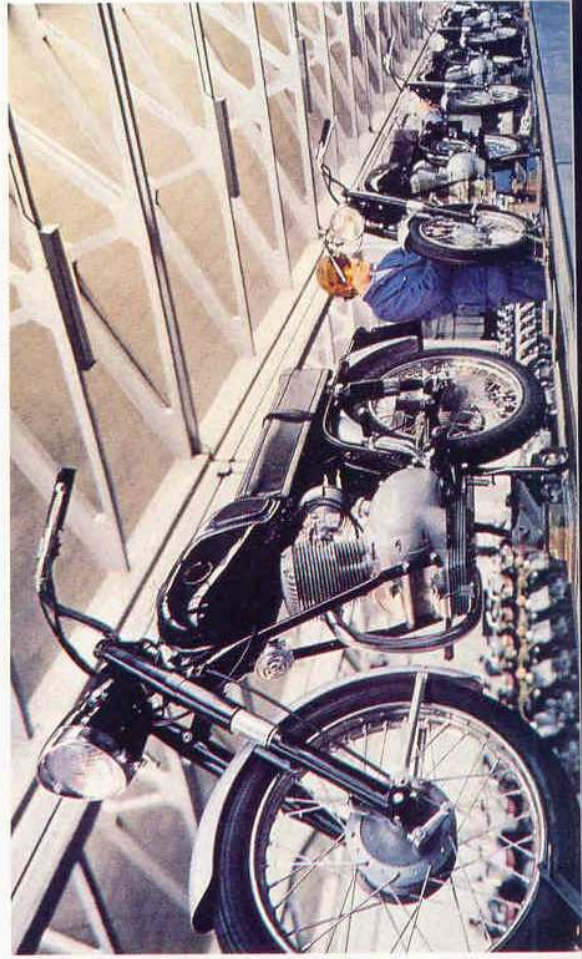


Ancora due pagine di pubblicità su Motociclismo: dai vecchi criteri Gilera che, rifacendosi alle vittorie

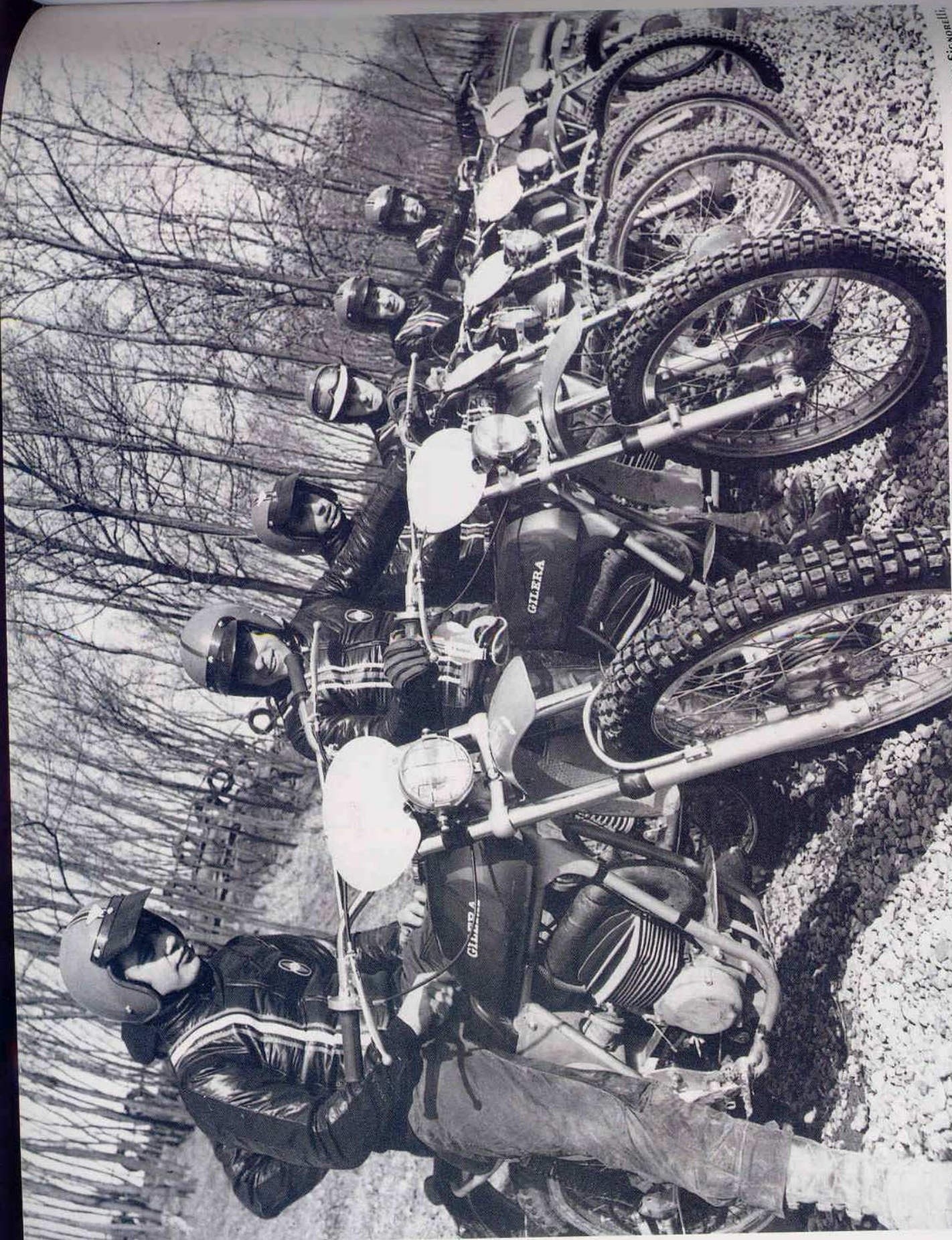
sportive del passato, puntavano per lo più al consolidamento del marchio, si è passati al nuovo corso con precisi riferimenti, anche di styling o di dettaglio, a target specifici.



Questa classica immagine da "grande famiglia", con le maestranze Gilera riunite in officina assieme al titolare, rende bene il clima ad Arcore quando i grossi problemi erano ancora di là a venire: non meravigliera quindi nessuno, in futuro, il coraggioso gesto di Giuseppe Gilera allo scopo di scongiurare la chiusura degli stabilimenti. Nel 1971, due anni dopo la cessione dello stabilimento alla Piaggio, l'imprenditore brianzolo, geniale nel lavoro quanto discreto nella vita, muore all'età di 84 anni.



Le catene di montaggio della economica 98SS che andava negli USA per il contratto con i grandi magazzini Sears che vendevano di tutto, perfino gli aerei.



Lo squadrone Gilera 1973 per le gare di regolarità: la Casa di Arcore aveva annunciato a febbraio il grande ritorno. Da sinistra, Alessandro Critti, Carlo Paganessi, Giuseppe Signorile, Guatriero Brissone, Fausto Oldrati e Mauro Miele. Le moto da 50 e 75 cc avevano la classica distribuzione a 4 luci, mentre le 100, 125 e 175 cc erano le nuove macchine a disco rotante.

1973 Disco rotante

Nel 1968, tra le varie rivoluzioni in corso, ve ne fu una anche in Gileria: Luigi Piazza, direttore dell'Ufficio Tecnico e che rimarrà ad Arcore dal 1948 al 1978, contro la tradizione e... il commendatore incominciò a concepire il primo 2 tempi della Casa, per la regolarità e per il cross.

Piazza disegnò il motore con misure quadre per alesaggio e corsa (54x54 mm) e una camera di combustione emisferica con larga banda di squish.

Il cilindro a 2 travasi aveva una terza luce regolabile da una finestrella ricavata sul mantello del pistone. Alle prime letture al banco dava 21 CV che all'fine salirono a 26. La gestazione di questa moto (ne saranno costruiti 6 prototipi) durò anni e non fu facile: si lavorò perfino di nascosto finché un giorno Gileria, fattosi spiegare nei minimi particolari come funzionava l'ammissione a disco rotante, si convinse e ordinò la produzione di 600 pezzi da vendere subito. Ci si stava preparando alla produzione e alla commercializzazione (erano stati predisposti anche dei prototipi in quattro lingue), quando intervenne la Piaggio a bloccare il progetto. La Disco rotante, preparata nelle cilindrate da 100, 125 e 175 cc, fu sottoposta a collaudi in gara: l'esordio, vittorioso, avvenne già nel '68 nella Bergamasca con una 125 in mano a Fausto Vergani. In pratica era una Regolarità Competizione (di cui manteneva la ciclistica) ma con il nuovo cilindro a 2 tempi montato sul vecchio basamento del 4 tempi ("tagliato e rabberciato", come ricorda Piazza). Motore elastico (grazie all'ammissione a disco rotante con carburatore a vaschetta laterale), cambio a 6 velocità, ottima guidabilità anche sui percorsi più difficili: ecco come veniva presentato da Motociclismo (agosto 1973) un prototipo di questa nuova macchina. Si concludeva che, per le sue caratteristiche di guidabilità, maneggevolezza e tiro ai bassi regimi, sarebbe stata la preferita dai meno esperti, senza per questo dispiacere agli "smarritoni". Grazie alle sospensioni, teleidraulica Ceriani all'anteriore e Girling sul posteriore, il comportamento della moto nell'atterraggio. Tutte caratteristiche che contribuirono a presentare queste future moto come i mezzi più competitivi per i piloti privati di regolarità. Se solo le avessero costruite.

La "mezzaluna" del disco rotante è applicata all'imbiellaggio di un motore 125. Questa soluzione consente di avere un diagramma di alimentazione asimmetrico, cosa che non è possibile con i due tempi "aspirati".



Il motore della 125 era monocilindrico a 2 tempi con disco rotante posto a sinistra dell'albero motore. Il cilindro era in alluminio con canna cromata dotata di terzo travaso supplementare. Con alesaggio e corsa di 54x54 mm e un rapporto di compressione di 12,5:1, si raggiungeva una potenza di 20,5 CV a 9.500 giri.



Una Disco rotante del 1974: è la 175 cc portata al successo da Signorelli alle Valli Bergamasche di quell'anno: la nuova cilindrata era stata ottenuta modificando sia la corsa sia l'alesaggio. I pneumatici di questa moto erano da 3.00x21" davanti e 4.00x18" dietro, valori identici al modello 125. Il peso era di 98 kg contro i 95 della versione minore.

Questa è la primissima Gilera 125 Regolarità del 1968: il motore è già a 2 tempi, ma usufruisce ancora del vecchio basamento, modificato, della 4 tempi.



Ecco uno dei primi
 "cinquantini" Gilera da
 fuoristrada dell'era
 Piaggio: il 5V Trial.
 Il "gillerino" costava
 184.000 lire ed era
 disponibile nelle versioni
 "Codice" o Export, cioè
 con il motore STRETTAMENTE
 A NORMA O CON QUELLO A
 "deregulation" da 6 CV
 che richiedeva targa,
 patente e assicurazione.



9.

nell'estate del '71,
 emiarono i primi e
 one tradizionale:
 ate nuova prodott
 io di serie a 2 ter
 Come era nella tra
 giate con il nuov
 enne prodotto a
 era equipaggia
 onometri e pedane
 ato al Salone mil
 ere due persone
 e l'Italia era ugual
 azione, mentre a
 aggiato con lo ste
 ssamente impost
 di 341.000 lire. L
 e costosa dell
 ente, dipinto in
 metallizzato (co

Il gruppo TES
 pura ESTESA p
 del calor
 radialmente
 aria. Il cil
 con Alesaggi
 R
 La poten
 ratore da 9
 A 7.000 c
 MAGNETE, M
 ANAGGI ELIC
 cambio in
 DENOMIN

1973-1974

I nuovi 50: 5V Trial ed Enduro

Nell'estate del '71, nelle vetrine dei concessionari Gilera e Piaggio arrivarono i primi esemplari delle moto da 50 cc a 2 tempi con distribuzione tradizionale: era la prima costruzione di serie interamente nuova prodotta sotto la gestione Piaggio, nonché la prima moto di serie a 2 tempi uscita dalle catene di montaggio di Arese. Come era nella tradizione Gilera, ci furono parecchie versioni equipaggiate con il nuovo propulsore: il modello Touring nelle versioni 4V e 5V venne prodotto anche per i mercati esteri e in questo caso la macchina era equipaggiata con sella a due posti, targa, contaghiometri e pedane retrattili per il passeggero. Il 7HP Touring (presentato al Salone milanese del 1971) munito di targa poteva trasportare due persone e raggiungeva la velocità di 75 km/h. La versione Trial era ugualmente costruita sia per l'Italia sia per l'esportazione, mentre al Salone di Milano del 1973 uscì il tipo Enduro equipaggiato con lo stesso "cinquantino", ma con l'assetto di guida più decisamente impostato per il fuoristrada: fu messo in commercio al prezzo di 341.000 lire. La versione RS, lanciata nel 1975, era quella più raffinata e costosa della serie: aveva un serbatoio di forma diversa e più capiente, dipinto in rosso come i parafranghi, mentre il telaio era in acciaio metallizzato (costava 336.000 lire).

Il gruppo testa-cilindro era realizzato con una testata estesa per ottenere la massima dispersione del calore: la testa aveva le alette disposte radialmente per favorire un migliore deflusso dell'aria. Il cilindro a 2 era inclinato in avanti di 15°, con alesaggio e corsa di 38,4x43 mm e con un rapporto di compressione di 5,5:1.

La potenza era di 1,4 CV a 4.500 giri con carburatore da 9 mm di diametro, che saliva a 6,25 CV a 7.000 con quello da 18. L'accensione era a magnete, mentre la trasmissione primaria era a ingranaggi elicoidali, la frizione a bagno d'olio e il cambio in blocco: il modello a 4 rapporti era denominato PGA, quello a 5 rapporti PBG.



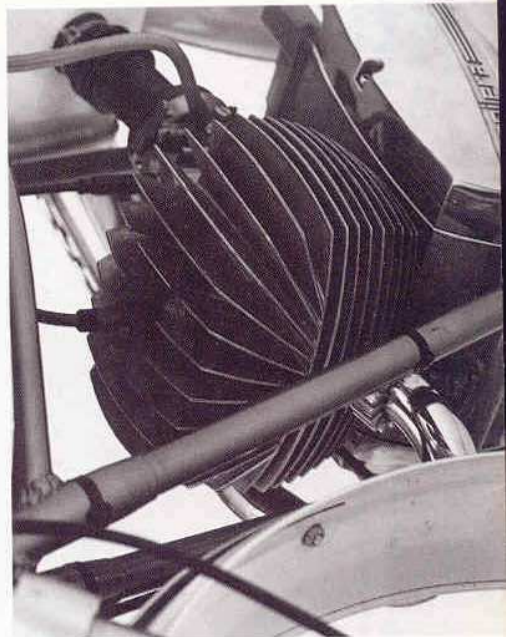
Una pagina pubblicitaria del 1974 relativa alla 50 Enduro: è evidente il riferimento all'incredibile esperienza agonistica delle Gilera fuoristrada.



La 50V Trial era munita di telaio a doppia culla chiusa in tubi d'acciaio saldati e trafilati a freddo. La forcella era telescopica, mentre quella posteriore era a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici Ceriani come la forcella. Le ruote erano da 19" (anteriore) e 17" (posteriore), con pneumatici rispettivamente da 2.50x19 e 3.00x17. Adeguandosi agli indirizzi tecnici che andavano per la maggiore, si provvide a "rinviare" alcuni particolari: per esempio, la leva del cambio fu spostata a sinistra e il pedale del freno sulla destra. Fu rinnovato totalmente anche il look, mentre risultava elegante la silhouette serbatoio-sella grazie al nuovo telaio che faceva appoggiare sulla stessa linea sia il serbatoio che la sella.



La 50 Enduro in prova per Motociclismo (luglio 1974): era una via di mezzo tra la 5V Trial e la 6V Competizione ma con minori pretese dal punto di vista delle competizioni.





La Gilera 50 6V Competition riecheggia le promesse della Casa dell'inverno precedente quando aveva annunciato il ritorno alle gare di regolarità. Nel riquadro, la copertina di Motociclismo del dicembre 1973: in questo numero si celebra la vittoria di categoria e la medaglia d'oro di Gualtiero Brissoni alla Six Days di Dalton, negli USA.

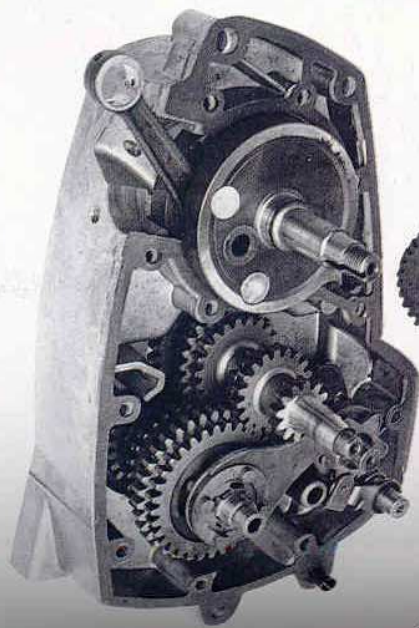
1973-1974

Il piccolo diavolo: 6V Competizione

Sospinta dai successi agonistici in Italia e all'estero, nel 1973 si avviò alla produzione di serie una 50 cc derivata dal 5V Trial di cui era stato conservato il carter-motore, mentre testa e cilindro avevano subito profondi cambiamenti per l'utilizzo fuoristrada. La 50 Competizione era elegante, grintosa e curatissima: il pubblico le perdonava un buon successo commerciale. L'efficienza delle sospensioni e la robusta geometria del telaio idraulico davanti e dietro, la buona tenuta su tutti i percorsi. La Casa forniva un kit per portare la potenza dagli 8,8 CV originali a oltre 9 e lo stesso mezzo poteva essere equipaggiato con un cambio più adatto all'uso crossistico. La moto costava 332.500 lire e rimase in vendita fino a tutto il 1975.



TESTA E CILINDRO IN LEGA LEGGERA ERANO PROVISTI DI AMPIA ALETATURA: QUELLA A VENTAGLIO DELLA TESTA ERA UNITA DA PONTICELLI, MENTRE QUELLA DEL CILINDRO ERA COLLEGATA AI QUATTRO LATI DA ELEMENTI DI GOMMA SINTETICA, SEMPRE PER DIMINUIRE VIBRAZIONI E RUMOROSITÀ. NELL'ALTRA FOTO SOTTO, LA CAMERA DI COMBUSTIONE A BERRETTO DI FANTINO.

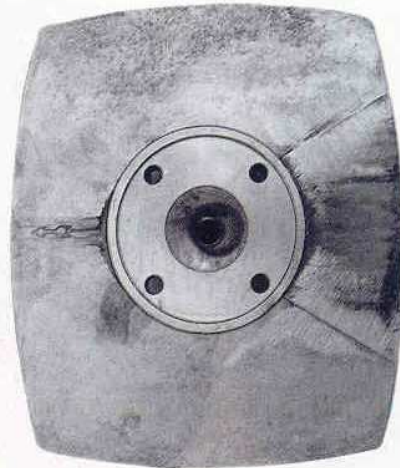


IL CILINDRO A 6 MARCE ERA IN BLOCCO E AZIONATO DA LEVA SINGOLA SULLA MANIGLIA CON GLI INNESTI DI TIPO SINGOLE SEQUENDO LE ULTIME TENDENZE DELLA RUOTA "TEDESCA", AVEVA LA PRIMA IN VERSIONE AL CONTRARIO DEL 5V TRIAL. LE 6 VELOCITÀ SU UN MEZZO

PERCHÉ PERMETTEVANO UN PUNTO A FAVORE IN PIÙ PER LA MANOVRA D'IMPACCO NEI PUNTI CRITICI. LA BIELLA LAVORAVA SU INNESTI INGLETTIATI SIA AL PIEDE SIA ALLA TESTA.



DUE IMMAGINI DEGLI AMBIENTI NATURALI PREDILETTI DALLA 6V COMPETIZIONE: UN GRETO DI FIUME E UN CAMPO APERTO.





1976-1978

Il capitolino Giler-Elmeca parte da lontano, visto che già nel

1972 l'tecnico Piazza fu
ore 125 a 2 tempi a disco rotante per
a moto da fuoristrada che sarebbe stata
o assemblata a Cafasse, in provincia di
rno, dalla Elmea (Elettro Meccanica
asse) di Piero Chiarlaissa. Il
agamento era nuovo, mentre le misure di
esaggio e corsa erano le stesse della 125
nizio del 1968; il cambio guadagnava
a marcia arrivando a 6 velocità. Venne
la rinuncia della Gilera (fine 1974) a
nicipare ufficialmente alle gare di
olarità e, per rimanere nelle

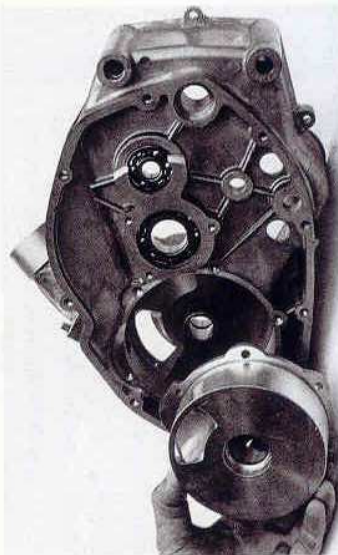


l'acquisto di tutti gli accessori delle moto da 125 cc da costruire (dalle forcelle ai freni, alle ruote ecc.), dell'assemblaggio dei motori e dei telai (identici a quelli ufficiali della stagione 1974) che arrivavano da Arcore, nonché della commercializzazione finale delle moto. Dopo l'accordo ufficiale del novembre 1975 (favorito anche dal fatto che sia Chiantelassa sia Walter Martini della Piaggio erano grandi appassionati di fuoristrada), la 125 da regolarità entrò in produzione e venne consegnata alla clientela cominciarono la primavera successiva (costava 1.476.300 lire). Venne poi affiancata dal modello 125 da cross che aveva un prezzo di 1.539.000 lire), con cambio a soli 5 rapporti e, alla versione di fine 1977, con carter in lega di magnesio: si parla di 40 moto dei 2 tipi vendute nel solo 1976. I risultati sportivi della Piaggio furono solo discreti, con il nono posto del crossista Dario Nani al Mondiale 125 del 1976, seguito dal ventitreesimo posto dello stesso pilota al Mondiale cross del 1977.

Nella pagina pubblicitaria su Motociclismo (1978), la Elmea 125 Regolarità è affiancata nella proposta al pubblico dal modello Cross che quell'anno era uscito con modifiche ai montanti posteriori del telaio.



**IL MOTORE DELLA
125 DEL 1976
AVEVA LA SIGLA 113
2TD1 E PESAVA 30
kg: il cilindro era
inclinato di 15°.**

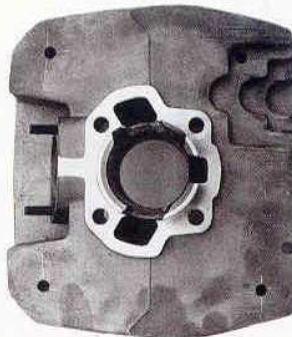


**IL cilindro
CONSENTIVA BEN 3
MAGGIORAZIONI:
SONO VISIBILI I 3
CANALI DI TRAVASO
E LA LUCE DI
SCARICO CON IL
TRAVERSINO.**

Il CARTER era dotato di una flangia che "chiudeva" la sede del disco rotante in lamiera d'acciaio e recava il condotto per il passaggio della miscela proveniente dal carburatore.

serbatoio, quest'ultimo in lamiera e con il tappo decentrato. I parafanghi in plastica flessibile erano montati elasticamente.

Nella foto
dall'alto
dell'Elmeca 125
Regolarità, in
evidenza lo
scarico a
espansione e il
silenziatore un
po' troppo
voluminoso e
sporgente.
ERANO INVECE
BEN RACCORDATI
LA SELLA E IL



1972-1979

Le moto che hanno fatto la Storia

5V Arcore

L'Arcore 5V da 125 e 150 cc esposta al Salone milanese del 1971 sostituiva i monocilindri a 4 tempi di pari cubatura della seconda metà degli anni Sessanta. Era un modello completamente nuovo, con motori ad allettatura squadrata e carter di nuovo disegno. Anche il telaio veniva ammodernato e rinforzato nei punti critici da triangoli di lamiera. Il prezzo iniziale era di 340.000 e 360.000 lire a seconda della cilindrata, mentre nell'ultimo anno di produzione (1979) si arrivò rispettivamente a 818.000 e 913.140 lire.



LA NUOVA 5V ARCORE
MANUBRIO rialzato,
soffietti alla forestella,
MANIGLIA dietro la
SELLA e silenziatore a
TERMINALE tipo competizione. Il look è
DECISAMENTE MODERNO
E ACCATTIVANTE.

Scheda tecnica

(tra parentesi i dati relativi alla versione 150)

Motore: monocilindrico a 4 tempi inclinato di 15°, testa e cilindro in lega leggera, camicia in ghisa, distribuzione a valvole in testa parallele, diametro valvola aspirazione 29 mm, scarico 25 mm, comandate da aste e bilancieri. Alesaggio e corsa 60x44 = 124,4 cc (60x54 = 152,681 cc). Rapporto di compressione 10:1. Diagramma di distribuzione, con gioco di controllo di 0,25 mm tra valvole e bilancieri; aspirazione apre 56° prima del PMS e chiude 72° dopo il PMI; scarico apre 78° prima del PMI e chiude 62° dopo il PMS. Accensione a valvole magnete e bobina AT esterna. Apertura tra i contatti 0,45 mm; anticipo fisso 24°, anticipo automatico 15°; candela di grado termico 260 della scala Bosch, distanza tra gli elettrodi 0,6 mm. Lubrificazione con pompa a ingranaggi e olio nella coppa del carter, capacità 1,5 litri, densità SAE 30 in estate e in inverno, cambio olio ogni 3.000 km, cambio filtro ogni 9.000 km. Alimentazione a supercarburante, capacità serbatoio benzina 11 litri di cui 1,5 di riserva. Carburatore Dellorto VHB 22 (VHB 23), Ø diffusore 22 mm (23 mm), getto massimo 95 (103), getto minimo 40 (50), valvola gas n. 7447.40, spillo conico E 29 alla prima tacca, polverizzatore 260 A, vite aria aperta di ± 1

giro. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Trasmissioni: primaria a ingranaggi elicoidali, rapporto 3,904 denti 21/82, secondaria a catena sul lato destro, rapporto 3,161 denti 15/53. Rapporti totali di trasmissione 28,98 in prima, 19,41 in seconda, 14,64 in terza, 11,46 in quarta e 9,36 in quinta. Impianto elettrico alimentato da volano magnete (potenza 31W-6V). Faro anteriore con lampada bicolore 6V-25/25W, lampada luce città 6V-3W, lampada fanalino posteriore bicolore 3/15W-6V. **Ciclistica:** telaio in tubi a doppiaculla continua inferiore. Sospensioni: forcella telesidraulica (90 cc olio SAE 20 per stelo); forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori telesidraulici. Cerchi in acciaio con pneumatici da 2.75-18 per l'anteriore e 3.00-18 per il posteriore. Pressione di gonfiaggio: 1,5 per l'anteriore e 1,8 per il posteriore con il solo guidatore, 1,8 e 2,5 con il passeggero. Freni a tamburo centrale Ø 140/160 mm anteriore e Ø 125/140 posteriore. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 1.940 mm, larghezza manubrio 750 mm, altezza massima 1.030 mm, altezza manubrio 1.030, altezza sella 800, altezza pedane 250, altezza minima da terra 175, interasse 1.280, peso a vuoto 109 kg (117 kg). **Prestazioni:** velocità maxime 112 (120) km/h; potenza 12,42 CV a 8.500 giri (14,87 CV a 8.300 giri); consumo 2,86 litri per 100 km (norme CUNA).

gilerà scakia!

GILERA 150 ARCORE

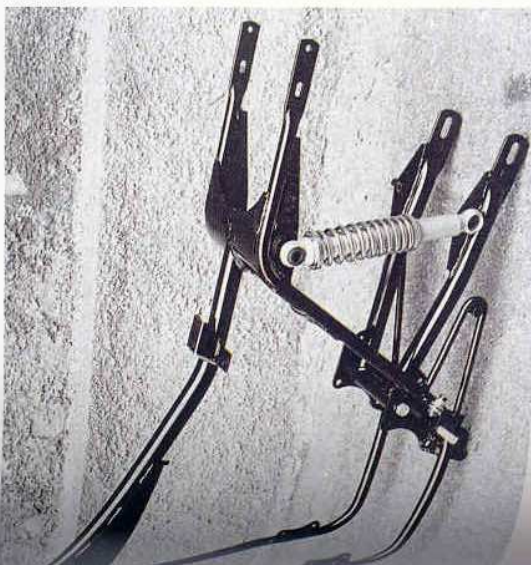
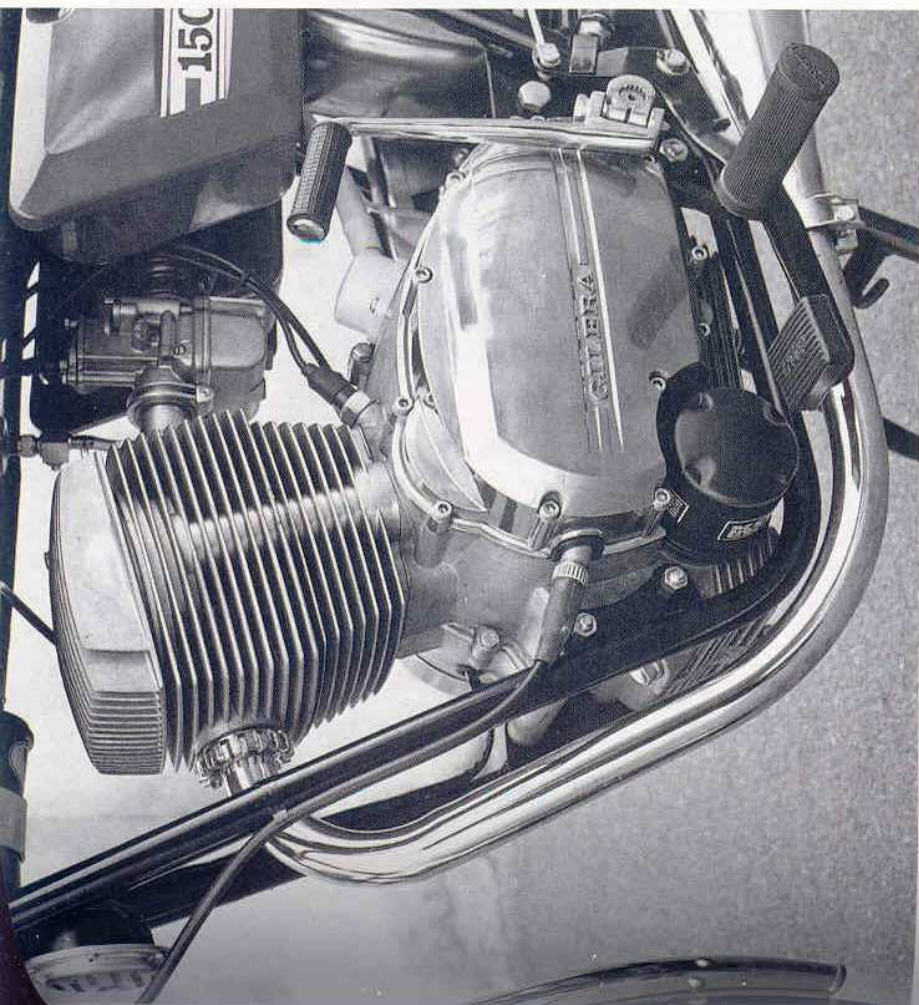
[illegible]

Pagina pubblicitaria
Gilera su un fascicolo
di Motociclismo del
1975: il target giovanile non è più quello di
riferimento, ma si
ammiccia anche a un
mercato più adulto.

Il motore della Arcore: le valvole restavano parallele (29 e 25 mm di diametro per aspirazione e scarico) con doppie molle cilindriche. Le migliori erano di acciaio. La guida valvole di rinvio era in bronzo per evitare grippaggi, mentre quella di aspirazione aveva un anello di tenuta in gomma per impedire passaggi di olio. Inoltre, l'ingranaggio della distribuzione era in Nylon per limitarne la rumorosità e la camera di combustione a tetto impediva che le valvole toccassero il pistone nei fuorigiri. Infine, il perno di manovella lavorava su cuscinetti lisci di metalbrosa, una lega speciale che serviva a contenere il gioco e avere più silenziosità d'uso.

il telaio della GILERA ARCORE a doppia
culla continua inferiore garantiva stabi-
lità e maneggevolezza;
in curva si poteva piegarla con la massima
confidenza senza avvertire ondeggiamenti
o torsioni.

LE 5V ARCORE 125 E 150 ERANO PRESOCHÉ IDENTICHE, TRANNE CHE PER LA CLINDRATA E LE PRESTAZIONI RELATIVE. MENTRE LA SORELLA MAGGIORE POTEVA ANDARE IN AUTOSTRADA MA RICHIEDEVA I 18 ANNI PER GUIDARLA, LA MINORE POTEVA GIÀ ESSERE "CAVALCATA" A 16 ANNI.



...OVA 5V ARCORE;
...RIRIO rialzato,
...TTI alla forcel-
...NIGLIA dietro la
...SILENZIAZIONE A
...ALE tipo comp-
...E. Il look è
...MENTE MODERNO
...TTIVANTE.

ingranaggi
ro, rapporto
1 in secon-
alimento
ce 6V-
3/15W-6V.
forcella
te con
8 per l'ante-
ore e 1,8 per
mburo cen-
mm) e
ma 1.030
ezza minima
ni: velocità
8.300



1975-1984

Il boom dei ciclomotori

Nel 1975 usciva il primo ciclomotore Gilera interamente della gestione Piaggio. Era un 50 cc a 2 tempi e si chiamava CB1, cioè ciclomotore Bitubo Uno, con riferimento alla forma del telaio che era del tipo aperto e realizzata proprio da due tubi che, partendo dal carottero di sterzo e diventando nel primo tratto il serbatoio carburante, convergevano dietro a formare il reggisella. Sui primi modelli, ruote e gomme avevano misure diverse: 2.50x17" davanti e 3.25x16" dietro, unificati poi in 2.25x16". Il CB1 era un mezzo robusto a 4 velocità il cui prezzo andava dalle 361.000 lire iniziali alle 861.350 di cinque anni dopo, in piena inflazione galoppante. Il CBA (Ciclomotore Bitubo Automatico) del 1977 era un altro 50 cc che impiegava un telaio quasi identico a quello del CB1 e un motore derivato da quello del Piaggio Boxer: costava inizialmente soltanto 182.000 lire. In seguito, ci furono numerose modifiche come il variatore automatico di velocità con una diversa selezione dei rapporti

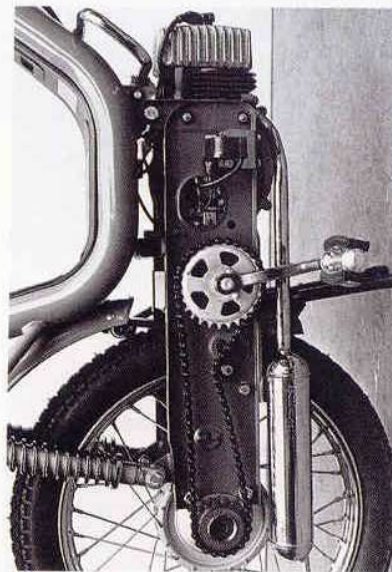
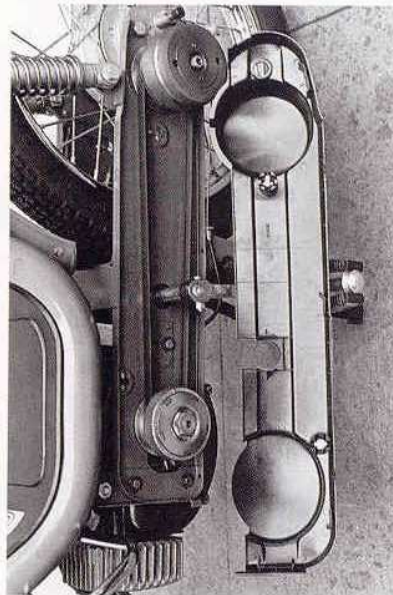
realizzata a una migliore accelerazione. Il prezzo nel 1983 era salito di 728.850 lire per il tipo monomarcia e 784.700 per quello con variatore automatico. L'anno dopo era la volta del GR2, il fuoristrada da 50 cc che sostituiva le vecchie versioni Trial: aveva pneumatici artigianali e telaio in tubi a culla doppia con rinforzi in annera. Costava 1.072.740 lire, mentre la variante Trail del 1982, più sportiva, costava 1.295.000 lire.

nei ciclomotori CBA e CB1 Gilera gli argomenti sono molti e validi. veniamo ai concreti



VAI SUL CONCRETO con Gilera

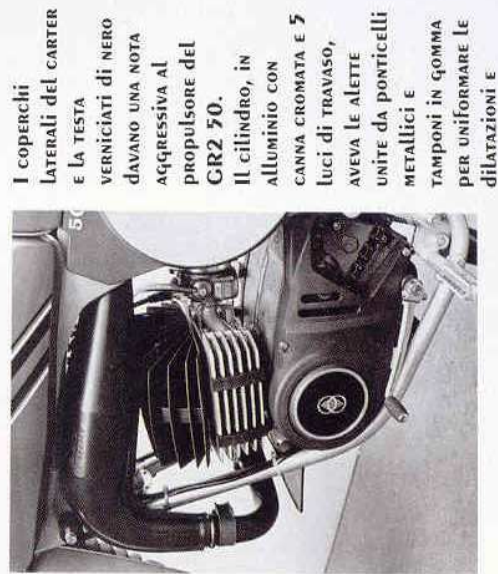
Su Motociclismo, è il 1977, la pubblicità del CB1 e del CBA Gilera invita il pubblico giovanile a un sano pragmatismo.



SMONTATE LE FIANCATINE DI PLASTICA DEL CBA, ECCO A SINISTRA LA CINGHIA TRAPEZOIDALE DI GOMMA CON IL VARIATORE DI VELOCITÀ AUTOMATICO COASSIALE ALL'ALBERO MOTORE E IL GRUPPO FRIZIONE (AUTOMATICA) VICINO AL MOZZO POSTERIORE. SPICCA ANCHE IL SISTEMA DEL MOLLEGGIO POSTERIORE, CON TUTTO IL GRUPPO MOTORE-TRASMISSIONE (DERIVATO DAL PIAGGIO BOXER) OSCILLANTE CON LA RUOTA. SOPRA A DESTRA, LA BOBINA AT E LA PEDALIERA PER L'AVVIAMENTO CON IL RELATIVO TENDITORE.



IL GR2 SI RIVOLGEVA AI GIOVANI APPASSIONATI DI FUORISTRADA IMPEGNATIVO MA NON AGONISTICO. MONTAVA AMMORTIZZATORI POSTERIORI A GAS REGOLABILI SU 5 POSIZIONI, MENTRE IL COMPLESSO DI SCARICO ERA TOTALMENTE PROTETTO E NON IMPACCIAVA NELLA GUIDA REALIZZATA. DA NOTARE ANCHE LA GRANDE LUCE DAL SUOLO DEL GRUPPO MOTORE. LA MOTO PESAVA 88 KG E IL CAVALLETTO CONSENTIVA DI BILANCIARE LA MOTO ALTERNATIVAMENTE SULLA RUOTA ANTERIORE O POSTERIORE.



I COPERCHI LATERALI DEL CARTER E LA TESTA VERNICIATI DI NERO DAVANO UNA NOTA AGGRESSIVA AL PROPULSORE DEL GR2 50. IL CILINDRO, IN ALLUMINIO CON CANNA CROMATA E 5 LUCI DI TRAVASO, AVEVA LE ALETTE UNITE DA PONTICELLI METALLICI E TAMPONI IN GOMMA PER UNIFORMARE LE DILATAZIONI E DIMINUIRE LA RUMOROSITÀ. L'ALESAAGGIO E LA CORSA ERANO DI 38,4x43 MM, IL RAPPORTO DI COMPRESSIONE DI 6,5:1, IL CARBURATORE UN DELLORTO SHA 14-12, LA TRASMISSIONE PRIMARIA A INGRANAGGI ELICOIDALI E IL CAMBIO A 6 MARCE.



9
Il GR1 125 ven
sa le stesse car
che le moto c'è
mm, cilindrata
travaso: la pot
stesso regime
la seconda i 11
a una moto p
te escursioni
per il rapporto
a su terreno d
cia salite a 1.
ata per sost
te. Anterior
a disco Grim
ortizzatori id



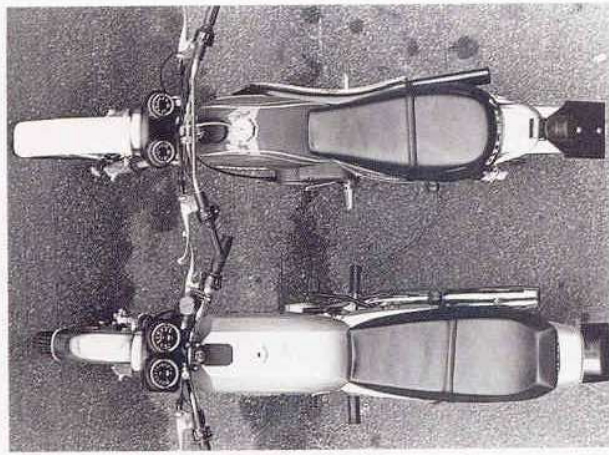
RETROTRENO,
GR1 esibiva
ORTIZZATORI
zocchi a 62
0 mm di
usione
abili su 5
zioni, men
I MONTAVA
ENRI SEBA
m. Come
ional, ven
ITE COROP
e 56 den
TC1 e UNA
ni per il

IL TC1 (A SINISTRA) E IL GR1 DA 125 CC, LE NUOVE MOTOLEGGERE GILERA DEL '77: ENTRAMBE AVEVANO UN CAMBIO A 5 MARCE E L'ACCENSIONE ELETTRONICA.

1977-1983

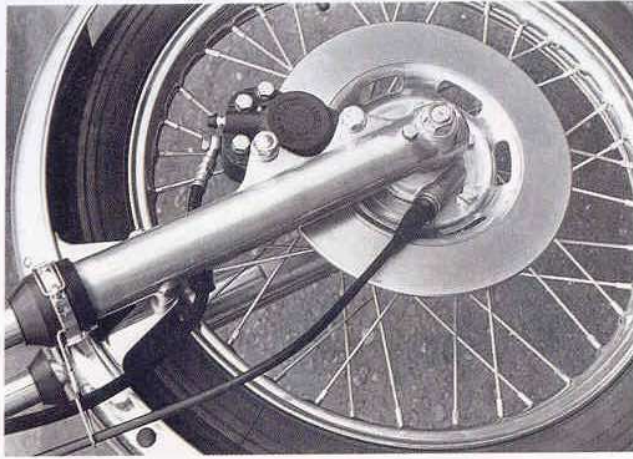
GR1 - TG1 125: i nuovi schemi

Il GR1 125 venne lanciato nel febbraio 1977 insieme al TG1 di cui aveva le stesse caratteristiche meccaniche nonché il telaio. Su entrambe le moto c'era un propulsore a 2 tempi (alesaggio e corsa 57x48 mm, cilindrata 122,5) a canna cromata, con pistone piatto e 2 luci di travaso: la potenza era di 16,4 CV a 7.300 giri per il GR1 e di 14,5 CV allo stesso regime per il TG1. La entrofuoristrada toccava i 106 km/h, la seconda i 110. La Gilera Regolarità Uno nonostante il nome non era una moto per il fuoristrada agonistico, ma un mezzo per pacifiche escursioni nella natura e lontano dall'asfalto. Differiva dal TG1 per il rapporto di trasmissione finale (più corto per agevolare la marcia su terreno difficile) e nella ciclistica. Il GR1 costava 862.000 lire all'uscita salite a 1.158.000 nel 1982. La Turismo Gilera Uno fu invece progettata per sostituire l'Arcore con un mezzo più moderno e più potente. Anteriormente, montava una forcella telescopica Gilera e un freno a disco Grimeca, con il forcellone montato su silentbloc e con ammortizzatori idraulici regolabili su 3 posizioni. Costava 807.000 lire.

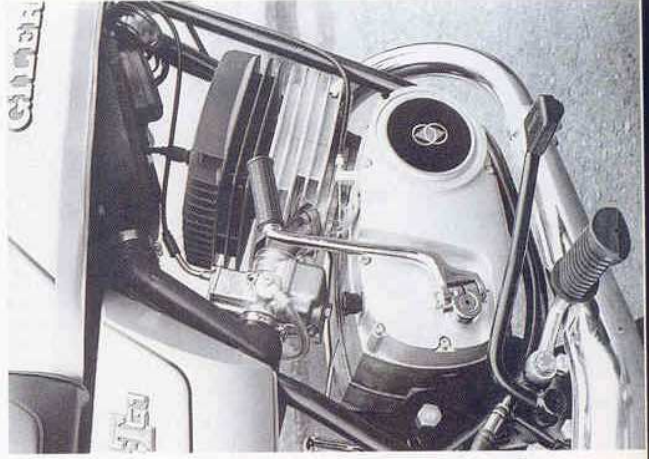
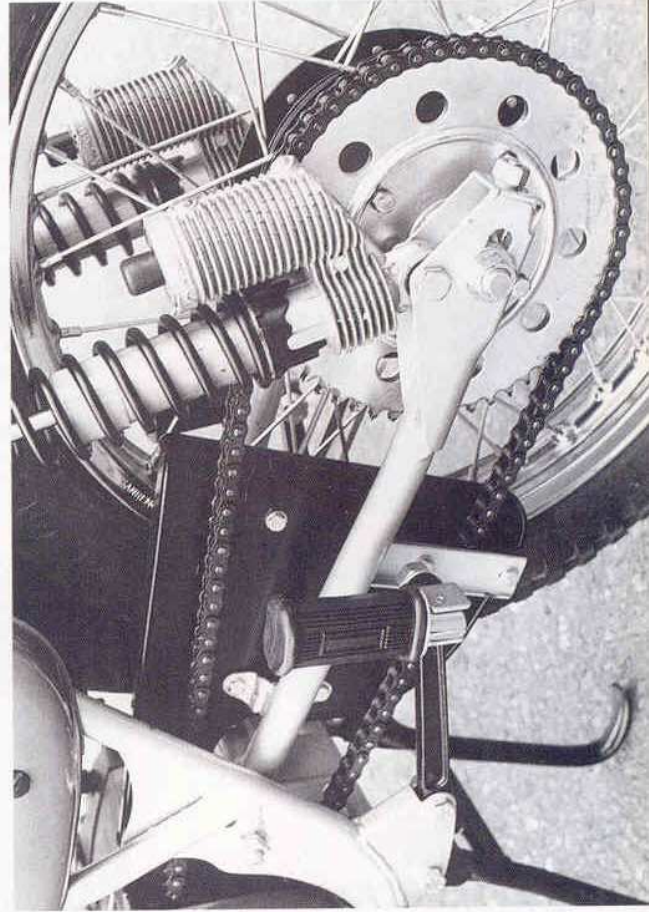


LA VISTA DALL'ALTO DI
TG1 (A SINISTRA) E GR1
METTE IN EVIDENZA LA
LINEA SQUADRATA DELLA
TG1 STRADALE CONTRO
QUELLA PIÙ TONDEGGIANTE
DELLA GR1 DA
FUORISTRADA LEGGERO.

Ecco il freno a disco
anteriore da 260 mm di
diametro del TG1.
Il pneumatico era un
2.75x18 (dietro c'era
un 3.00x18), mentre la
sorella da fuoristrada
(la GR1) montava
davanti un 2.75x21 e
dietro un 3.00x18.



Al RETROTRENO,
il GR1 esibiva
AMMORTIZZATORI
MARCOCCHI A GAS DA
110 mm di
SCURSIONE
Regolabili su 5
posizioni, MENTRE IL
TG1 MONTAVA
ELEMENTI SEBAC DA
95 mm. COME
OPTIONAL, VENIVANO
FORNITE CORONE DA
24 E 56 DENTI PER
IL TG1 E UNA DA 56
denti per il GR1.



IL MOTORE DERIVAVA
NELLO SCHEMA TECNICO
DA QUELLO DEL
"GILERO" 50 CON LA
FRIZIONE SUL LATO
DESTRO, TRASMISSIONE
PRIMARIA A DENTI
ELICOIDALI, CAMERA DI
SCOPPIO A CUPOLA
CENTRALE. POTENZA E
COPPIA ERANO
PRATICAMENTE UGUALI E
I DUE MOTORI AVEVANO
LA STESSA
RAPPORTATURA DEL
CAMBIO NONOSTANTE LA
DIVERSA UTILIZZAZIONE,
VARIAVA UNICAMENTE IL
RAPPORTO FINALE.



A SINISTRA, LA TC2 125:
L'IMPOSTAZIONE ERA TIPICAMENTE
TURISTICA E TOCCAVA I 105
km/h. SOPRA, LA VERSIONE
CUSTOM ERA UNA PROPOSTA
ALLORA PARTICOLARMENTE
ATTUALE PER QUELLE FASCE DI
UTENZA ORIENTATE VERSO UN
IMPIEGO PIÙ CHE CONFORTEVOLE
DELLA MOTO. LA VELOCITÀ
MASSIMA DI QUESTO MODELLO
SUPERAVA DI POCO I 100 km/h.



Alla rassegna milanese della nuova 125 monocolore, la nuova 125 monocolore è già in parte applicata alla TG1. La più importante novità è il sistema di lubrificazione separato: il carburante viene immesso nel serbatoio tradizionale serbatoio e sono alloggiati nel t... si tungeva quindi da se... l'accelerazione avveniva tra... meccanica Mikuni calett... all'albero a gomiti. L'al... era provvista di bandelle... l'alimentazione del calore... regimi di rotazione più... orientate definitivamente... mentre il freno a disco... montato sulla sinistra. Il... moto costava 1.853.800... Milano del 1981 era s... Custom, una versione... abbinava il confort c... 2210.140 lire (autun

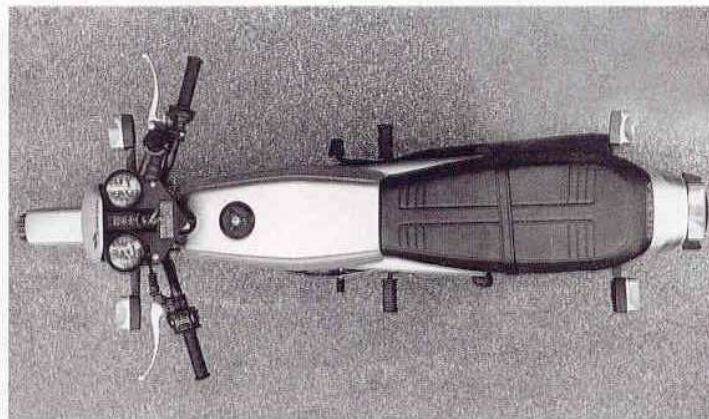


1982-1985

TG2 e TG3

Alla rassegna milanese del novembre 1981, la Gilera presenta il TG2, la nuova 125 monocilindrica a 2 tempi che riassumeva tutte le

migliorie già in parte applicate sulle ultime serie della TGI. La più importante innovazione riguardava il sistema di lubrificazione che era del tipo separato: il carburante super era contenuto nel tradizionale serbatoio mentre quasi 2 kg di olio erano alloggiati nel trave superiore del telaio che fungeva quindi da serbatoio lubrificante. La miscelazione avveniva tramite una pompa meccanica Mikuni calettata sull'estremità destra dell'albero a gomiti. L'allettatura di testa e cilindro era provvista di bandelle laterali per agevolare lo smaltimento del calore ed evitare vibrazioni ai regimi di rotazione più alti. Le ruote erano diventate definitivamente a razze in lega leggera, mentre il freno a disco anteriore era stato spostato sulla sinistra. Nell'estate del 1982 questa moto costava 1.853.800 lire. Sempre al Salone di Milano del 1981 era stata presentata la TG3 Custom, una versione raffinata della TG2 che abbinava il confort con l'eleganza: costava 2.210.140 lire (autunno 1982).

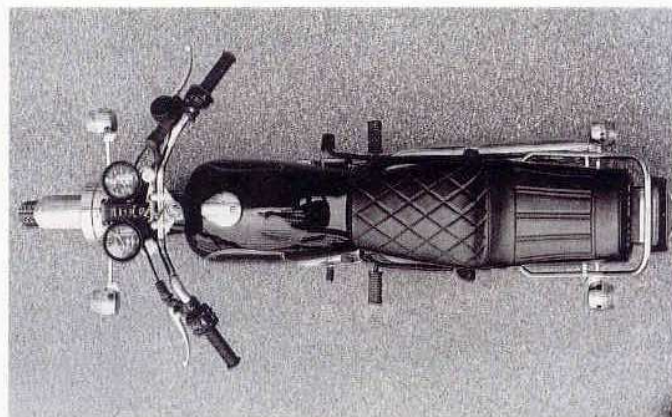


QUESTO È IL SEMPLICE CRUSCOTTO DELLA CUSTOM: È PRESENTE LA SPIA DEL FOLLE NONCHÉ QUELLA DELLA RISERVA DEL SERBATOIO DELL'OLIO PER LA LUBRIFICAZIONE SEPARATA.



Viste dall'alto, la TG2 (a sinistra) e la TG3 Custom presentano linee e misure diverse: più tondeggianti quelle della Custom che ha anche un manubrio più largo e rialzato e un sellone più rifinito (a trapuntino) e sfalsato su due livelli, con dietro un comodo maniglione per il passeggero.

IL GRUPPO MOTORE DEL TG3: ERA UN MONOCILINDRICO A 2 TEMPI (ALESAGGIO E CORSA 57x48 mm) DI 14,5 CV DI POTENZA A 7.300 giri. Sulla destra il coperchio sagomato della pompa dell'olio per la lubrificazione separata: da notare la pedivella d'avviamento snodata.



Nella pagina pubblicitaria (Motociclismo, 1983) ANCORA UN RICHIAMO AL GRANDE PASSATO TECNOLOGICO della Gilera.



LA RV125 FU FRA LE MOTOLEGGERE SPORTIVE STRADALI DELLA STESSA CILINDRATA UNA DELLE PREFERITE DEI GIOVANI PER LE PRESTAZIONI ESUBERANTI E LA LINEA ACCATTIVANTE.

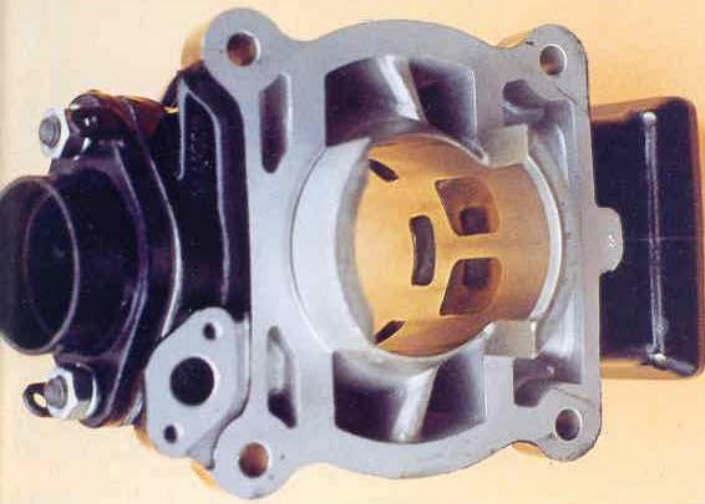
1982

RV 125

Motociclismo definì "Gilerà d'assalto" la RV 125 presentata nel settembre 1983 al Salone di Milano. Questa "saettante" sportiva, sempre per citare la nostra rivista (fascicolo del settembre 1984), era attornio all'inedito motore a 2 tempi con ammissione lamellare, raffreddamento a liquido, contralbero equilibratore, accensione elettronica, lubrificazione separata e, a richiesta, avviamento elettrico. Le prestazioni erano davvero buone, grazie ai 19 CV a 7.500 giri e al cambio a 6 velocità. Il telaio era a struttura mista in tubi e lamiera, con forcellone posteriore in tubo quadro su cui agiva un ammortizzatore che lavorava seguendo lo schema progressivo "torodrive" delle moto ufficiali da cross. L'impianto frenante era di tipo misto, con disco anteriore e tamburo posteriore. All'inizio delle vendite, nel maggio del 1984, costava 3.138.210 lire.



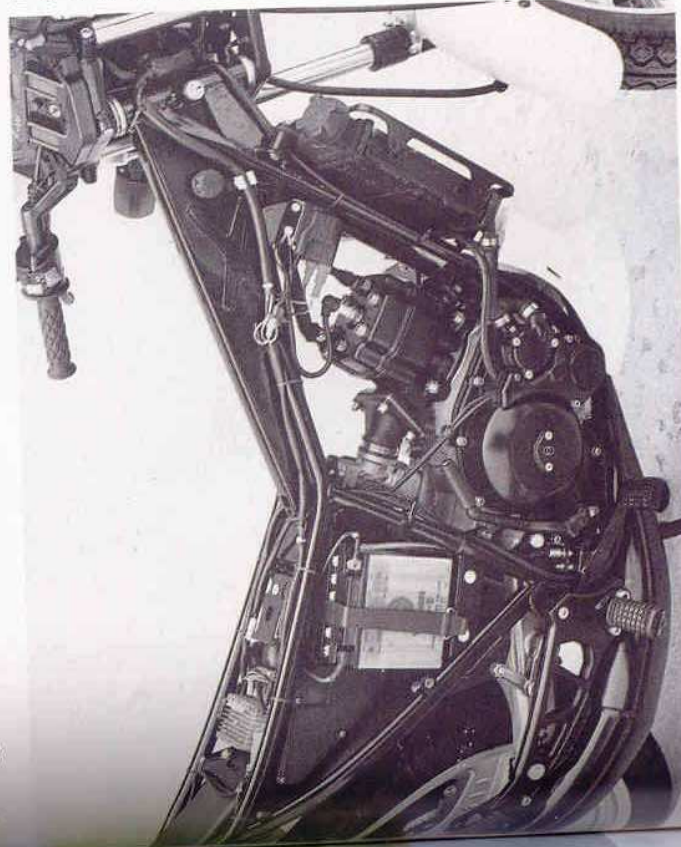
Il cilindro era in lega leggera con la canna trattata al Gilnisil per favorire la scorrevolezza e limitare i giochi di accoppiamento col pistone, favorendo così la tenuta sottostorzo grazie anche al raffreddamento a liquido. La canna del cilindro contava ben 8 luci, due di ammissione (in realtà una sola con traversino), cinque di travaso e una di scarico. I 6 petali delle lamelle erano in acciaio, soprattutto per motivi di durata.



La ruota anteriore da 16" aveva tre razze sdoppiate conformate a boomerang secondo un nuovo e originale disegno. La forcella contava su una piastra di alluminio che raccordava gli steli per evitare svergolamenti e su un dispositivo anti-affondamento di regolazione dell'idraulica. La registrazione separata per i due steli avveniva per mezzo della ghiera rossa a tre posizioni posta alla base di ciascun foderò.



Il telaio a doppiaculla chiusa aveva il trave superiore scatolato per motivi di robustezza. Molto belle le piastre portapedane fuse in alluminio: le staffe del passeggero erano provviste di un riparo, per evitare interferenze con la ruota. Era molto agevole issare la moto sul cavalletto centrale servendosi della maniglia sotto la fiancatina sinistra.



1983-1986

Le moto che hanno fatto la Storia

RX 125

Destinata all'entrofuoristrada, la RX 125 fu lanciata alla stessa Mostra milanese dell'autunno 1983 in cui fu presentata la sorella stradale RV. Poco tempo dopo, a produzione appena iniziata, venne chiamata RX Arizona e, alla fine del 1985, fu affiancata dalla Arizona Hawk, più potente e con il serbatoio a forma piramidale e i cerchi anodizzati. La linea si richiamava a quella delle moto "da deserto", lanciate dalle grandi corse attraverso i deserti africani e americani. Ma ciò non significava una finitura spartana, visto che la dotazione di accessori era identica a quella dell'altra versione. Il motore era lo stesso 2 tempi della RV, a lamelle e con il raffreddamento a circuito sigillato con pompa di circolazione e regolazione tramite termostato. Anche su questa fuoristrada era previsto il motorino elettrico d'avviamento. Costava, nel marzo 1984, 2.699.840 lire.

Scheda tecnica

Motore: monocilindrico 2T raffreddato a liquido. Distribuzione regolata da lamelle. Cilindro in lega leggera con canna al Nikasil. Albero bilanciatore controrotante. Alesaggio e corsa 56x50,5 mm, cilindrata 124,38 cc. Rapporto di compressione 13,5:1. Accensione elettronica Motoplat a scarica capacitiva, candela Bosch 275 T2, distanza fra gli elettrodi 0,6 mm. Lubrificazione separata con pompa Mikuni, capacità serbatoio 13 litri di cui 2,5 di riserva. Alimentazione a benzina super, capacità serbatoio 13 litri di cui 2,5 di riserva. Carburatore Dellorto PHBH 26 BS, getto max 128, getto min 55, getto avviamento 65, spillo conico X31 alla seconda tacca, polverizzatore 262M, valvola gas 40; vite aria aperta di 1 giro. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Cambio a 6 rapporti: 3,083 in prima, 2,062 in seconda, 1,500 in terza, 1,181 in quarta, 0,960 in quinta e 0,814 in sesta. Trasmissioni: primaria a ingra-

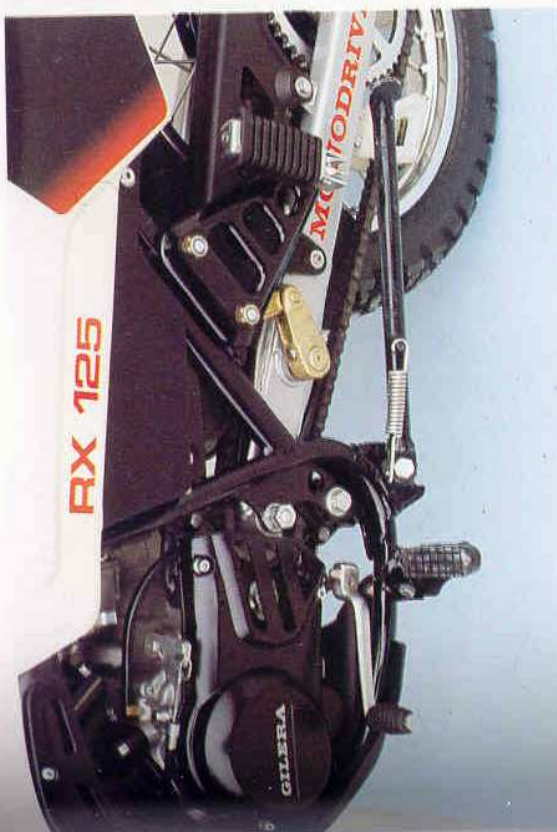


Motociclismo
PRESENTO LA RX
COME LA NUOVA
STAR DELLE 125
"TUTTOTERRENO".
NELLA PROVA DELLA
RIVISTA (MAGGIO
1984), AVEVA BAT-
TUTO TUTTI I
PRECEDENTI RECORD
IN TEST SIMILI.

naggi a denti dritti, rapporto 3,05 (denti 61/20); secondaria a catena, rapporto 3,250 (corona 52, pignone 16). Impianto elettrico: tensione 12V, generatore da 90W. **Ciclistica:** telaio a struttura mista in tubi e lamiera sciolata. Cannotto di sterzo inclinato di 27°30', avancorsa 120 mm. Sospensioni: forcella idraulica Marzocchi con steli da 35 mm ed escursione 210 mm; forcellone in tubo quadro d'acciaio, sospensione posteriore Mono-drive Gilera con monoammortizzatore Marzocchi idropneumatico. Escursione ruota 190. Cerchi in acciaio cromato da 11/8-21 anteriore e 21/85-18 posteriore; pneumatici Pirelli MT30 da 2,75 davanti e 4.10 dietro. Freni: ant Brembo da 230 mm, spessore 3,6 mm; posteriore Lelux a tamburo da 140 mm. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.080, larghezza manubrio 870, altezza max 1.100, altezza sella 850, altezza min da terra 220, intasse 1.390, peso a vuoto 123,5 kg. **Prestazioni:** vel max 119,2 km/h; potenza alla ruota 17,31 CV a 7.500 giri, consumo 21,3 km/l.

Motociclismo
presentò la RX
come la nuova
star delle 125
"tuttoterreno".
Nella prova della
rivista (maggio
1984), aveva bat-
tuto tutti i
precedenti record
in test simili.

na, rapporto
generatore da
1. Cannotto di
la teleidraulica
1 tubo quadro
nortizzatore
io cronato da
30 da 2,75 davan-
; posteriore Lelen
2.080, larghezza
da terra 220, inie-
; km/h; potenza



Le pedane della RX 125 erano dotate di un rivestimento in gomma facilmente asportabile per aumentare l'aderenza degli stivali quando si affrontavano percorsi fuoristrada. Quelle per il passeggero erano fissate al telaio mediante robuste piastre sagomate. Mancava il cavalletto centrale.



Il sottocarter era ben protetto contro gli urti al suolo da una schermatura in plastica rigida che si estendeva ai tubi della culla e ai coperchi laterali del motore. Rimaneva, invece, un po' esposta la curva dello scarico.



La camera di combustione della RX 125 era perfettamente emisferica con una corona di squish periferica per accelerare la combustione. Sulla testa, oltre ai 6 fori per il fissaggio, ce ne erano altri due per la sonda della temperatura del liquido di raffreddamento e per il ritorno al radiatore dello stesso liquido.



Al retrotreno c'era un mozzo conico con freno a tamburo (140 mm); le ganasce erano autocentranti per evitare i bloccaggi e uniformare i consumi delle quarizzazioni d'attrito. Il pneumatico era un Pirelli MT 30 da 4.10x18 (davanti c'era un 2,75x21). Il cerchio posteriore, come l'anteriore, era in economico acciaio cromato.

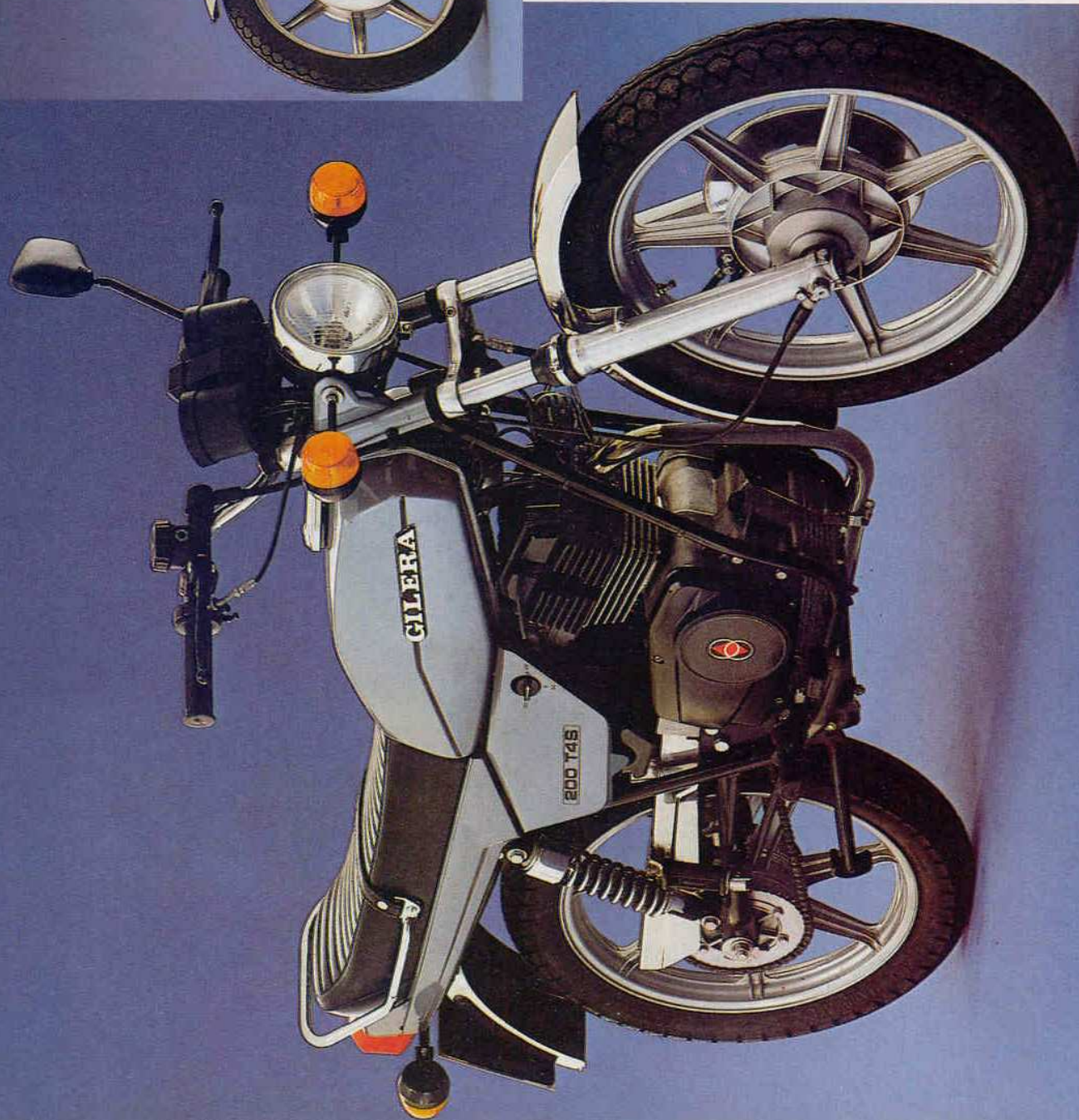


Una copertina di Motociclismo (agosto 1985) esaltava la quinta sportiva della RX 125 al Rally di Sardegna.

La 200 T4 era presentata, n
 ni ancora a dimensione un
 agli schemi tradizionali desti
 ancora in listino). Rispetto a
 ramme e le aste della dis
 gatura sulla sinistra, aveva
 interamente ridisegnata e
 agli angoli). Anche il ca
 amente alettato in senso l
 scomponibile. Motociclism
 moto come di "un centroca
 adosi alle caratteristiche di e
 le ruote erano Grimeca i
 a disco anteriore da 28
 100 lire divenne di 2.232.00
 fu affiancata quella Cust
 ultima presentava finiture
 a sbalzo: addirittura veni
 Glera con fregio ornam



Nella foto grande
 La 200 T4, nel
 riquadro sopra
 la 200 T4 C,
 ovvero il modello
 Custom.
 Con 17 CV a
 8.000 giri le due
 moto arrivavano a
 120 km/h.

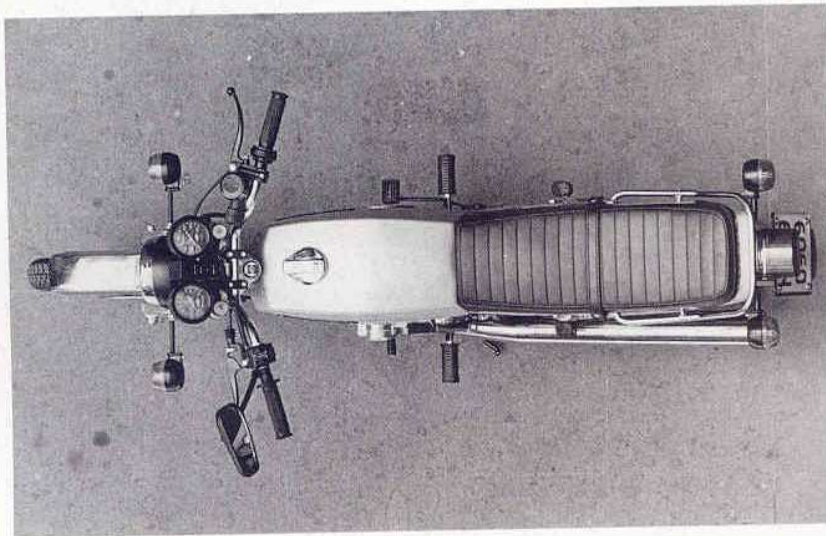


1977-1985

Strade d'America

La 200 T4 era presentata, nel 1979, come "la moto dalle prestazioni ancora a dimensione umana", in quanto unica 4 tempi legata agli schemi tradizionali destinata a rimpiazzare le vecchie 400cc (ancora in listino). Rispetto a esse, il motore, pur conservando l'albero a camme e le aste della distribuzione superiore racchiuse nell'allettatura sulla sinistra, aveva l'allettatura di testa e cilindro in lega leggera interamente ridisegnata e a pianta quasi quadrata (con un uscitura agli angoli). Anche il carter motore era stato generosamente allettato in senso longitudinale, con l'albero a gomiti da tipo scomponibile. Motociclismo, nel fascicolo di ottobre, parlava di questa moto come di "un centrocampista vestito da Cardin", riferendosi alle caratteristiche di eclettismo unite a eleganza del nuovo modello. Le ruote erano Grimeca in lega leggera, come pure Grimeca era il freno a disco anteriore da 260 mm. Il primo prezzo di listino di 1.475.000 lire divenne di 2.232.000 nel 1982 quando alla versione normale fu affiancata quella Custom (costava 2.770.000 lire).

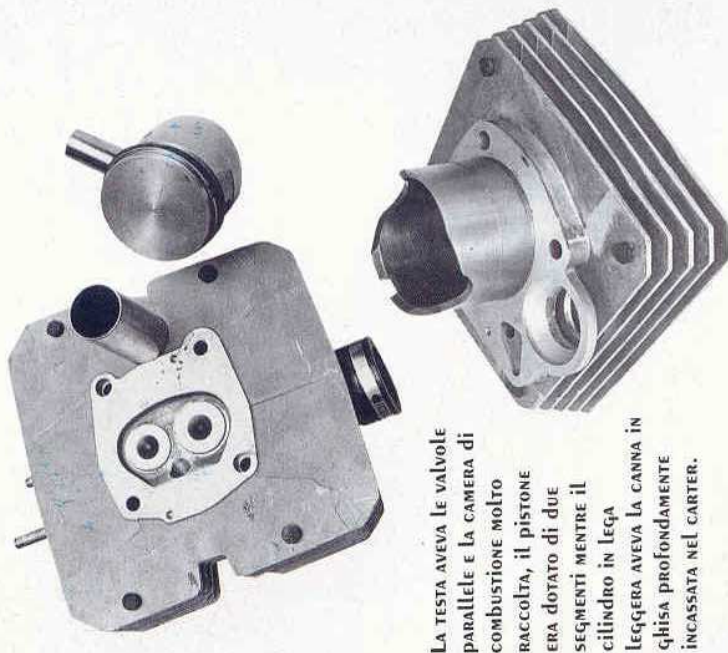
Quest'ultima presentava finiture più eleganti, manubrio rialzato e sella biposto a sbalzo: addirittura veniva riproposto sul serbatoio il vecchio marchio Gilera con fregio ornamentale (tipo Saturno Sanremo).



LA STRUMENTAZIONE DELLA

200 ERA MONTATA ELASTICAMENTE SULLA TESTA DI FORCELLA PER EVITARE ROTTURE ALLE LAMPADINE DELLE SPIE DI SERVIZIO. IL TACHIMETRO NON ERA MOLTO PRECISO VISTO CHE I 50 km/h SEGNALEVA DAGLI STRUMENTI CORRISPONDEVA NELLA REALTÀ A 47,1 km/h E A 100 km/h L'ANDATURA ERA IN REALTÀ DI 90 km/h.

Sopra, una foto dall'alto della T4 le cui dimensioni erano rimaste (come i consumi) quelle di una motoleggera: aveva un interesse di 1.290 mm, pesava 126 kg e percorreva mediamente 26 km con un litro.



LA TESTA AVEVA LE VALVOLE PARALLELE E LA CAMERA DI COMBUSTIONE MOLTO RACCOLTA, IL PISTONE ERA DOTATO DI DUE SEGMENTI MENTRE IL CILINDRO IN LEGA LEGGERA AVEVA LA CANNA INCASSATA NEL CARTER.



L'ALBERO A GOMITI SCOMPONIBILE CON I VOLANI INTERNI, IL VOLANO ESTERNO CON LE TACCHE PER LA MESSA IN FASE (E CHE FUNGEVA ANCHE DA ROTORE PER L'ALTERNATORE), L'ALBERO A CAMME, LA TRASMISSIONE PRIMARIA A INGRANAGGI A DENTI ELICOIDALI E IL PRIMARIO DEL CAMBIO.





Michele Rinaldi in volo: siamo nel 1981, al Mondiale di cross nella classe 125. Il motore raffreddato ad aria aveva l'ammissione a disco rotante a differenza di quelli della concorrenza.

1980

In lotta per il Mondiale

L'eredità tecnica del disco rotante Gilera venne raccolta da Jan Witteveen che ebbe come primo compito la messa a punto del vecchio motore da cross 125 cc. Ma l'ingegnere olandese volle andare oltre, progettando e costruendo un motore da cross di 125 cc bicilindrico e raffreddato ad acqua. Era caratterizzato dall'insolita disposizione dei cilindri fortemente inclinati in avanti e sovrapposti uno dietro l'altro in un albero motore disposti in parallelo sullo stesso asse. Dopo i primi entusiasmi risultati in gara, nonostante gli strabilianti 36 CV e i primati conseguiti al motore, arrivò la prima grossa performance in una manche del GP di Jugoslavia del 1980 dove Franco Perfini, scostato verso una schiacciante vittoria, venne fermato soltanto da una avaria al telaio. Arrivò quindi l'abbandono del progetto-bicilindrico a favore dell'esclusione di questo tipo di propulsore nelle competizioni cross e si tornò a privilegiare il motore monocilindrico nella versione raffreddata ad acqua. Nella classe 125, la Suzuki vinceva ininterrottamente dal 1975 e nel 1981 il neo-acquisto Gilera Michele "Miki" Rischio" fino all'ultimo di strappare il titolo mondiale alla Casa giapponese. Di CV la moto ne aveva più che a sufficienza, ma il vero problema era scaricarli a terra: restava aperta la caccia alla sospensione migliore ideale e in effetti ad Arcore si passò via via dai doppi ammortizzatori laterali al "monocross" centrale, per tornare poi alla soluzione "stereo".

Il nuovo motore di costruzione Gilera era di tipo composito: sul semialbero di destra erano montati i clettati l'ingranaggio del disco, il pignone della trasmissione primaria e la vite senza fine della pompa d'acqua. Quest'ultima era un vero "gioiellino" tecnologico: coperchio al magnesio, girante in alluminio, albero in acciaio e albero in lega leggera. La vite senza fine era in acciaio con profilo ad H. Era montata su gabbiette a rulli sia alla testa sia al piede del disco rotante, di cui si vede il coperchio al magnesio sul corto collettore di trasmissione, era in lamiera d'acciaio.

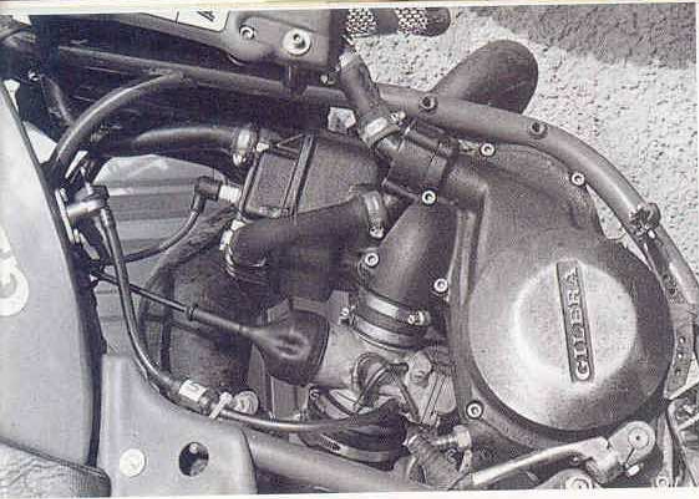
L'ING. JAN WITTEVEEN E LA SUA FAMOSA BICILINDRICA 125 DEL 1980 CON AMMISSIONE A DISCO ROTANTE. LA SOSPENSIONE POSTERIORE È ANCORA DI TIPO TRADIZIONALE, CON 2 AMMORTIZZATORI IDRAULICI LATERALI A MOLLE SCOPERTE.



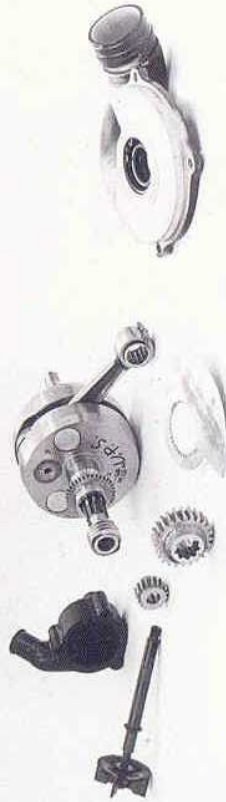
LA 125 DEL MONDIALE CROSS 1981 DI RINALDI: I FRENI SONO A TAMBURO E COSTRUITI IN GILERA, MA NEL CORSO DELLA STAGIONE, AI GP DI SVIZZERA E USA, SI SPERIMENTERÀ UN FRENO ANTERIORE A DISCO CON IMPIANTO BREMBO E PASTIGLIE STUDIATE IN COLLABORAZIONE TRA LE DUE CASE.



IL MOTORE DELLA GILERA 125: SI VEDE IL COLLETTORE DI ASPIRAZIONE CHE CONDUCE ALLA FERITOIA DEL DISCO ROTANTE. TUTTO IL COMPLESSO DELL'ALIMENTAZIONE È SPOSTATO SULLA DESTRA INVECE CHE A SINISTRA COME NELLE PRECEDENTI 125. SONO BENE IN VISTA ANCHE LE TUBAZIONI DEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO A LIQUIDO. IL RADIATORE IN ALLUMINIO ERA STATO COSTRUITO SU DISEGNI GILERA.



LA MOTO NELL'AGGIORNAMENTO 1982 HA IL FRENO ANTERIORE A DISCO DELLA BREMBO.



98

alle moto ufficiali da cr
no la conquista del Mond
os ed E1 per la regolarità
e differenze principali tra
di un impianto luci rego
La Casa di Arcore trasfer
esperienza maturata in an
gravano, e la pubblicità lo
ro vincente per quegli ap
sportiva come possibilità
questa attività come aute
3.348.840 lire (inizio 198
e C2 dotata di monoamm



LA 125 C1 CROSS RAFFREDDATA A LIQUIDO: LA FORCELLA ERA UNA MARZOCCHI DA 38 MM DI DIAMETRO, CON UN'ESCURSIONE UTILE DI 295 MM; POSTERIORMENTE C'ERANO 2 AMMORTIZZATORI TELEIDRAULICI CORTE & COSSO CON UN'ESCURSIONE DI 149 MM. IL FORCELLONE IN TUBI A SEZIONE ELLITTICA.

1981-1983

Derivate dalle gare

Dalle moto ufficiali da cross con cui Maddali e Rinaldi giurarono la conquista del Mondiale 125 nasceranno le Gilera 125 C1 per il cross ed E1 per la regolarità. Vengono messe in commercio nel 1981 le differenze principali tra le due versioni stavano nella presenza di un impianto luci regolamentare e un silenziatore più efficace. La Casa di Arcore trasferiva così nella produzione di serie tutta l'esperienza maturata in anni di gare fuoristrada: le nuove moto si proponevano, e la pubblicità lo sottolineava, come "punto d'incontro vincente per quegli appassionati che non intendono la pratica sportiva come possibilità occasionale del tempo libero, ma vivono questa attività come autentica disciplina sportiva". La C1 costava 3.348.840 lire (inizio 1983): nel frattempo era stata lanciata la versione C2 dotata di monoammortizzatore posteriore Power-Drive.



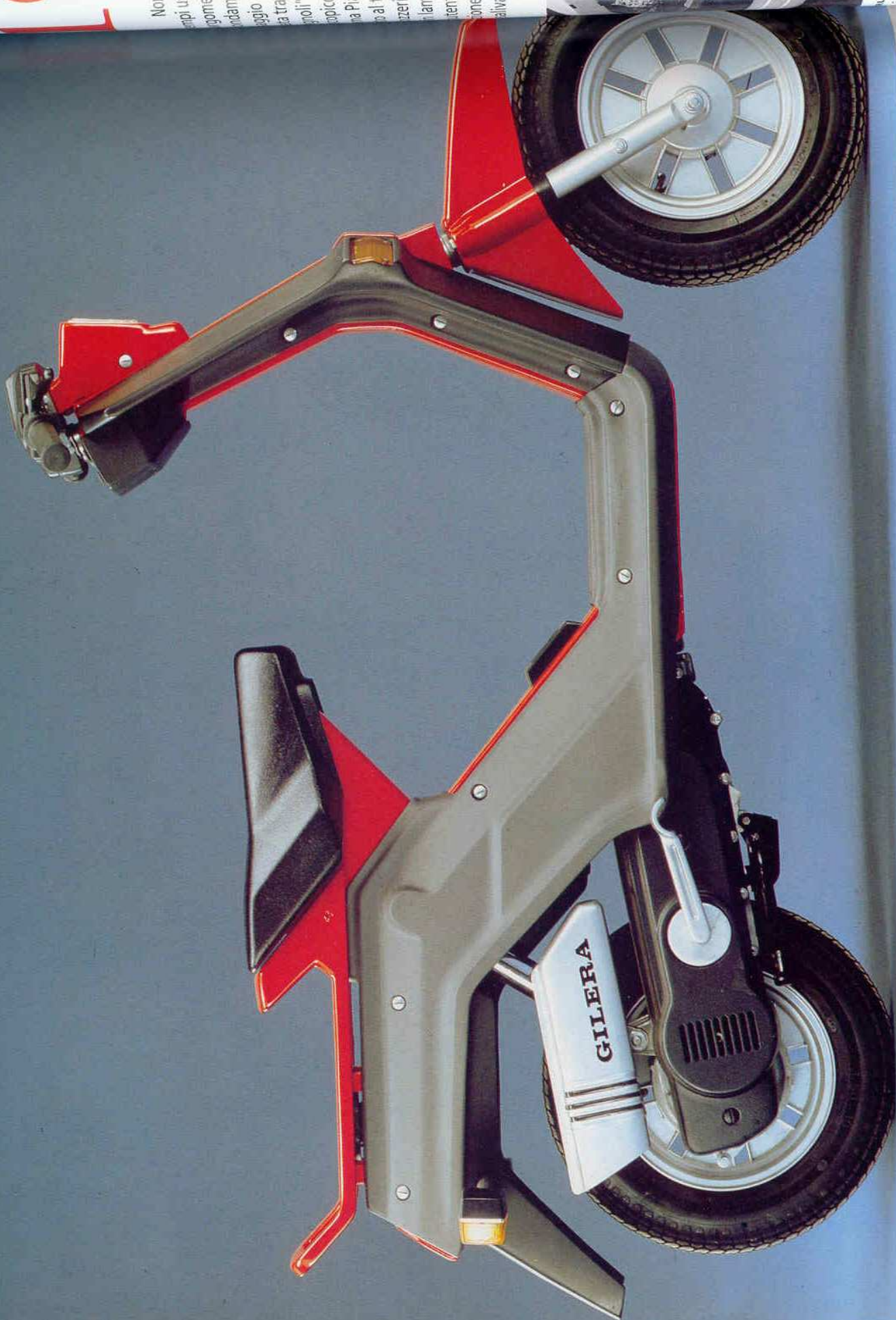
UNA PAGINA pubblicitaria su Motociclismo (1983) dove viene data precedenza al modello cross rispetto a quelli stradali.

La sospensione Power-Drive della moto di Michele Rinaldi: possiamo definirla la sintesi delle esperienze condotte dal Reparto Corse Gilera dall'inizio dell'avventura mondiale fino tutto il 1983. Con questo sistema si erano raggiunti rapporti di escursione 1:4÷1:5, con la possibilità di intervenire sulla taratura della sospensione non solo agendo sull'ammortizzatore (frenatura idraulica, precarica e tipo di molle), ma anche sostituendo i leveraggi che comprendevano il parallelogramma deformabile di reazione.

Una C2 del 1983 era ancora più simile alle macchine "ufficiali". Oltre al monoammortizzatore con il sistema "Power-Drive", il telaio aveva uno sviluppo differente della triangolazione posteriore. Curiosamente, la targa portanumero (che faceva parte integrante della carrozzeria) non aveva la consueta forma a disco, ma era squadrata.



Il telaio della C2 era tubolare a doppia culla chiusa e costruito in acciaio al cromo-molibdeno (25CrMo4).



"Disegno ultramoderno e motore frizzante", così Motociclismo definiva lo scooter GSA 50 nella prova su strada dell'ottobre 1982: all'epoca questo styling era davvero attraente.

Non avevano avuto un
ampi usciti nei primi anni S
gommento, ovviamente seg
ondamente diverse. Ora, su
aggio e corsa 38,4x43 e cor
a tramite ventola, ottent
goli" Vale e Toledo. Diet
appico sulla sinistra della
a Piaggio la sospensione
o al telaio con silentblo
zzeria era completament
lamiera stampata a sez
tentica primizia per que
one. Nel 1982, il prezzo
alivano a 924.000 per il

RUOTA POSTERIORE ERA
IN LEGA LEGGERA E IL
RIORMENTE). L'AMMO
NIDENZA LA PROTEZION



Ecco all'opera la Gilera 250 NCR: Motociclismo la definì "pantera formata a maggio 1985", si rivolgeva soprattutto ai diciottenni sportivi dell'epoca.

1985-1987

La grande incompresa

Nel 1985, dopo il successo delle motoleggere RV e Arizona, la Gilera affrontava anche il tema delle 250 stradali con una monocilindrica a 2 tempi, la RV 250 NGR. La sigla significava Road Generation New Generation Rotary Valve, cioè moto da strada nuova generazione a valvola rotante. Il motore derivava da quello delle 250 di litro da cross, con raffreddamento a liquido e ammissione a farfalla rotante, con l'aggiunta di un contralbero di bilanciamento che garantisse maggior confort di guida. Il telaio era a doppia culla chiusa a tubi quadrati, con la forcella anteriore munita di dispositivo anti-dive e la forcella posteriore c'era una sospensione Mono-Drive con ammortizzatore regolabile. I freni erano 3 dischi da 240 mm, 2 davanti e 1 dietro. La moto era destinata agli smanettoni che non desiderassero le comodità, visto che era offerto come optional l'ammortizzatore elettrico: il risultato delle vendite non fu esaltante, anche se il prezzo era piuttosto caro fin dall'inizio con 4.683.550 lire che dopo pochi mesi balzarono a 5.197.000 lire.



LE LINEE SLANCiate E BEN COORDINATE della NUOVA Gilera 250: una delle doti di pregio come l'espansione a terminale di scappamento. Sui due lati della semi-careatura, protetti da portelli circolari, erano accessibili i bocchettini di riempimento del liquido refrigerante e del lubrificante per la lubrificazione automatica separata.



LA STRUMENTAZIONE ERA completa ed elegante: da sinistra, il tachimetro con i due contagiri totali e parziale, il termometro del liquido di raffreddamento e il contagiri con zona rossa a 8.500 giri.

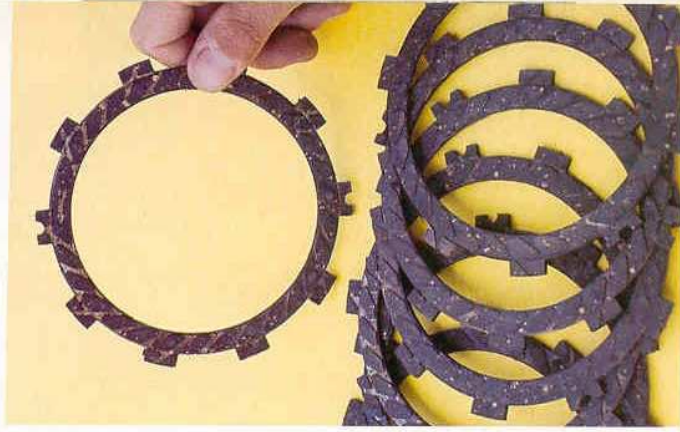
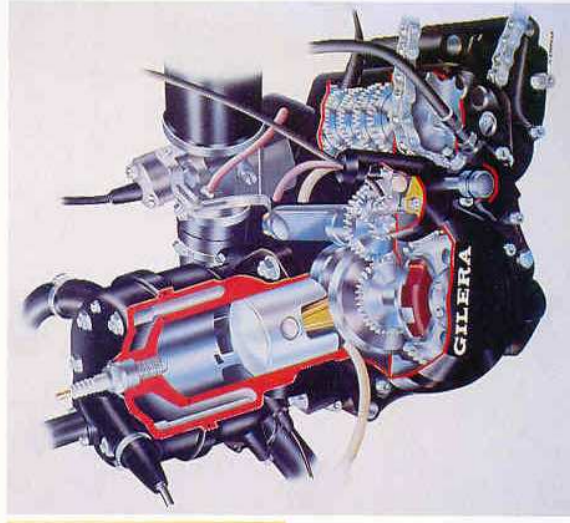


A destra, la robusta frizione multidisco in bagno d'olio realizzata dalla Adler. Per la prima volta su un 250 monocilindrico, il comando avveniva idraulicamente e non richiedeva regolazioni.

Sopra, ecco il sistema Gilera di sospensione posteriore Mono-Drive: si trattava di un complesso che, pur seguendo la strada della progressività, la interpretava originariamente nella sistemazione dei leveraggi. Essi erano esterni per contenere la larghezza del forcellone arretrandone, nel contempo, il perno. Erano ovvi i vantaggi in termini di rigidità: la Casa di Arcore aveva anche dedicato lunghi studi al dimensionamento delle biellette.



Nel "trasparente" di Nando Carrega, è ben visibile il contralbero alle spalle del cilindro per limitare le vibrazioni. Particolarmente sfioracchiato il cilindro: contava infatti 8 luci di travaso più 3 di scarico. La canna era in lega leggera con riporto superficiale indurente in nichel-silicio CERMETAL.



1985-1988

Le moto che hanno fatto la Storia

Dakota 350

Il ritorno al 4 tempi in grande stile della Gilera, avvenne nel 1985. Erano ormai 15 anni che la Casa di Arcore non proponeva più un motore a 4 tempi di cubatura oltre i 125 cc: al Salone milanese di novembre, ecco arrivare la Dakota 350 una enduro stradale che puntava molto sul propulsore. Il nuovo monocilindrico era infatti a distribuzione bialbero a quattro valvole e aveva il raffreddamento a liquido con miscelazione a tre vie comandate da termostato ed elettroventola. La Dakota era la base di partenza di una vera e propria generazione di modelli, a cominciare dalla Dakota 500, che porteranno la Gilera ai vertici commerciali e agonistici dell'enduro di grossa cilindrata. Quando la moto cominciò a essere commercializzata, nel settembre 1986, costava 5.600.000 lire a cui si aggiungevano 375.000 per l'eventuale avviamento elettrico.

LA DAKOTA 350 IN UN BEL SALTO PER EVIDENZIARE LE CAPACITÀ FUORISTRADA. NELLA FASE DI MASSIMA ESPANSIONE DELLE ENDURO, LA GILERA REALIZZAVA UN MODELLO DI SPICCATA PERSONALITÀ MECCANICA E DI STYLING.



Scheda tecnica

Motore: monocilindrico a 4 tempi, raffreddamento a liquido con termostato a tre vie; distribuzione bialbero con cinghia dentata e quattro valvole. Alesaggio per corsa 80x69,4 mm, cilindrata 348,8 cc. Rapporto di compressione 9,5:1. Accensione elettronica CDI con anticipo automatico. Alimentazione con due carburatori Dell'orto con diffusore da 25 mm e pompa di ripresa. Lubrificazione a carter umido con pompa a ingranaggi. Avviamento a pedale con dispositivo di decompressione automatico (elettrico in optional).

Trasmissione primaria ad ingranaggi, frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Cambio a 5 rapporti; riduttore interna: 2,38 in prima, 1,55 in seconda, 1,14 in terza, 0,90 in quarta, 0,75 in quinta. **Ciclistica:** telaio a culla aperta in tubi quadri in acciaio e rinforzi in lamiera scatolata; parte posteriore smontabile.

Sospensioni: forcella idraulica; diametro steli 38 mm, corsa 240 mm; posteriore a forcellone oscillante in lamiera scatolata, monoammortizzatore progressivo sistema Gilera Power-Drive, corsa ruota post. 220 mm. Cerchi in lega leggera; pneumatico anteriore 90/90x21, posteriore 4.60x17. Freni: anteriore a disco in acciaio inox Ø 260 mm; pinza flottante con due pistoni; posteriore a tamburo da 160 mm.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.140, larghezza 800, altezza sella 860, interasse 1.480, peso a vuoto 152 kg (senza avviamento elettrico).

Prestazioni: velocità massima 145 km/h; potenza CV a 7.750 giri.

LA DAKOTA VIENE
ANCHE PROPOSTA IN
VERSIONE 500 (A SINI-
STRA, NELLA FOTO).
LA POTENZA SALE A 44
CV A 7.250 giri e la
velocità a 160 km/h.
SEMPRE NELLA FOTO,
MA A DESTRA, LA VER-
SIONE ER, PIÙ FUORI-
STRADISTICA.



edamento a
zione bialbero
lesaggio per
Rapporto di
nica CDI con
due carbu-
pompa di ripre-
pompa a ingra-
tivo di decomp-
nal).
zione a dischi
pporti; valizio-
onda, 1,14 in
Ciclistica:
sciaio e rinforzi
montabile.
netto steli 38
llone oscillante
tore progressivo
ta post 220
co anteriore a
: anteriore a
a flottante con
160 mm.
enza 2.140, lar-
sse 1.480, peso a
trico).
cm/h; potenza 33



SOTTO, UNA LINEA DAVVERO AVVENIRISTICA CARATTERIZZATA DA
FORME QUADRATE E LINEE TESE PER UNA ENDURO MOLTO "STRADA-
LE" e di buon successo commerciale. LA DAKOTA ERA ANCHE
CONFORTEVOLE SIA PER IL PILOTA SIA PER I PASSEGGERO GRAZIE AD
UNA SELLA ABBONDANTE E SOFFICI SOSPENSIONI.



RISPETTANDO LA
FILOSOFIA DEL
DOPPIO USO ECCO
LA DAKOTA 350
SULL'ASFALTO.
PRECISA E LEGGE-
RA SI QUIDAVA
MOLTO BENE
ANCHE SULLE
CURVE IN RAPIDA
SUCCESIONE E SI
MANTENEVA STABI-
LE ANCHE ALLA
MASSIMA VELOCITÀ.

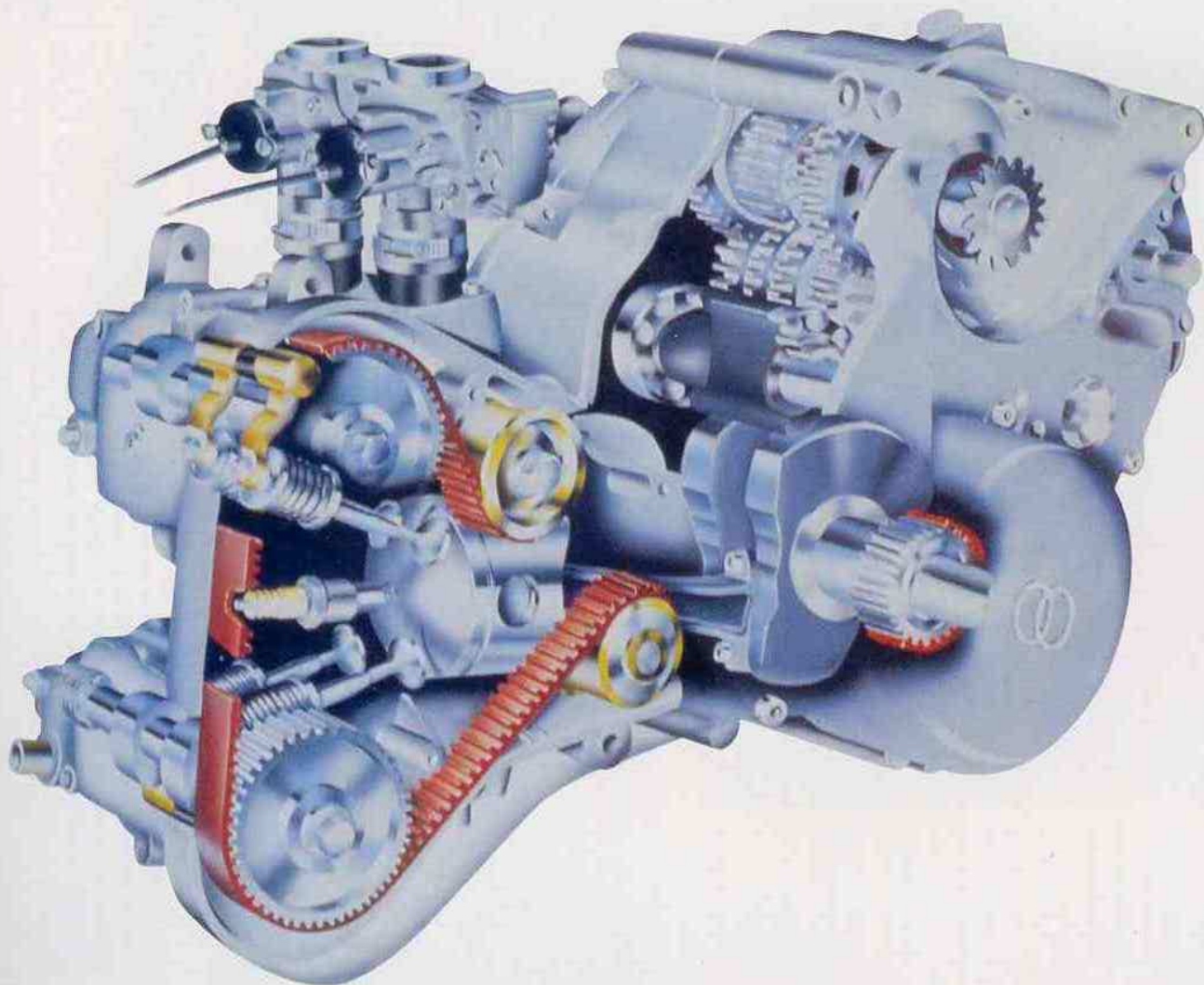


akota 3

Il motore della Dakota è
dare gli alberi della distrit
un contralbero di equilibra
vivano all'elevato conten
entazione a due carburat
alla frizione a comando
capacitiva e alla duplice
o. Anche la ciclistica, per
elevato: il telaio era un m
e quadra, una struttura d
e della moto, sia quello p
confermava le possibilità
350 cc, ma sopportava e
ra sino ad arrivare a 600



Il motore della Dakota 350 in
"trasparenza". Evidente la
distribuzione bialbero con il
comando a cinghia dentata,
il contralbero antivibrazioni,
i due carburatori di cui uno con
pompa di ripresa. Le quattro
valvole inclinate tra di loro di
15° sono da 29 mm per
l'aspirazione e 26,5 per lo
scarico. Notare la posizione
centrale della candela e la
camera di combustione raccolta
per una rapida propagazione
del fronte di fiamma, a tutto
vantaggio di un miglior
rendimento termodinamico.

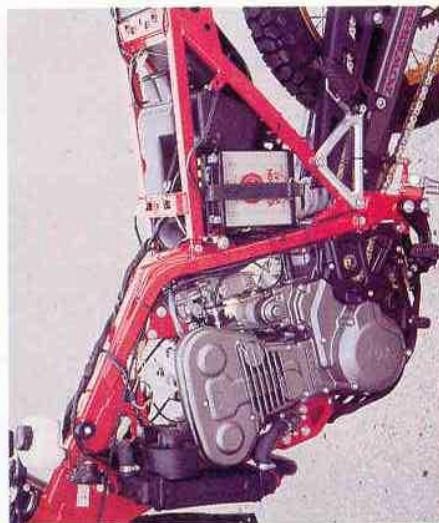
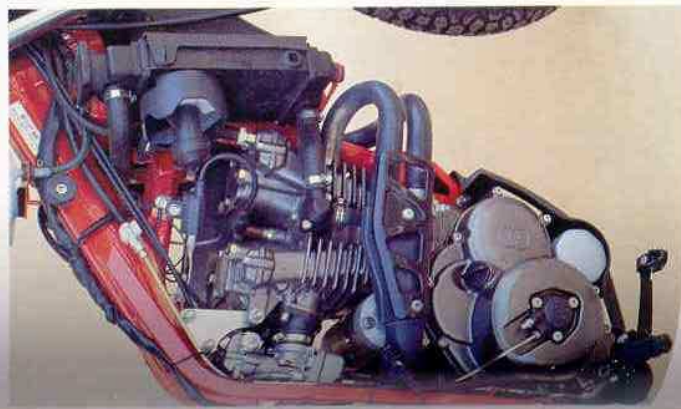


Dakota 350: La tecnica

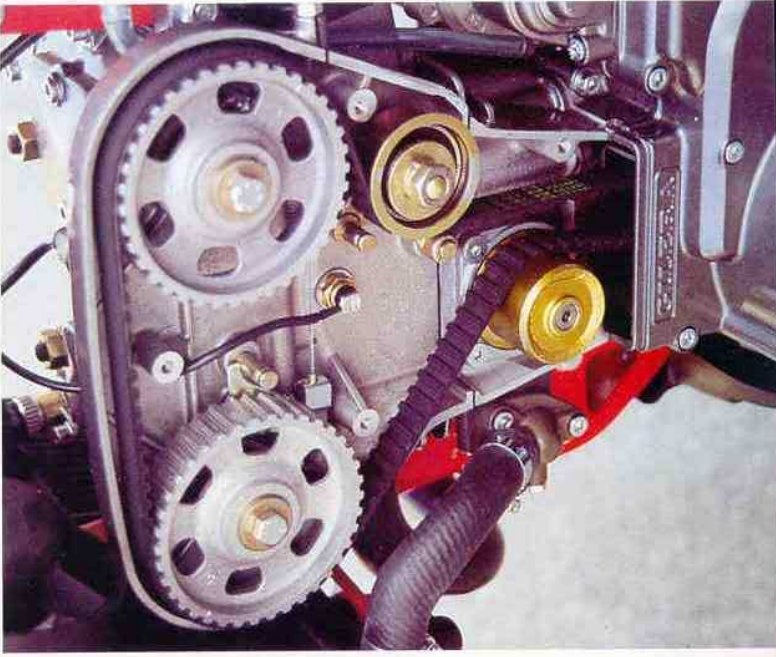
Il motore della Dakota aveva una cinghia dentata a comandare gli alberi della distribuzione, valvole inclinate tra loro di 15° e un contralbero di equilibratura: tutte caratteristiche che contribuivano all'elevato contenuto tecnico del propulsore assieme all'alimentazione a due carburatori di cui uno dotato di pompa di riserva, alla frizione a comando idraulico, all'accensione elettronica a carica capacitiva e alla duplice possibilità di avviamento, a pedale o elettrico. Anche la ciclistica, per non parlare dello styling, era di un livello elevato: il telaio era un monoculla aperto in tubi di acciaio a sezione quadrata, una struttura che permetteva sia l'impegno turistico graduale della moto, sia quello più pesante del fuoristrada. Il motore da 350 cc confermava le possibilità dei progetti a motori modulari. Era nato da 350 cc, ma sopportava egregiamente un congruo aumento di cilindrata sino ad arrivare a 600 cc nelle ultime versioni.



L'imbiellaggio del motore della 500 (nella foto sotto) differiva da quello della 350 per i contrappesi circolari rispetto a quelli a "mannaia" della 350. Il cilindro, per entrambe le cilindrate, aveva la canna in alluminio con riporto al Gilsil, il pistone aveva un mantello particolarmente ridotto nell'altezza.



Semplice, efficace e robusto il telaio a monoculla aperta: in evidenza la parte posteriore imbullonata e completamente asportabile, le piastre portapedane del passeggero in lega e fissate con viti e la compattissima articolazione della sospensione posteriore. Sul lato destro del motore il comando idraulico della frizione, il termostato e una delle due ventole di raffreddamento dei radiatori.



Nella foto a destra, sotto una cartella di plastica leggera, infrangibile e fonoassorbente, si accedeva al comando della distribuzione effettuato con una cinghia dentata il cui dorso, nella corsa di discesa, azionava la pompa dell'acqua.

1986

Le moto che hanno fatto la Storia

KZ 125

Definita da Motociclismo la "top model" delle 125" la KZ, abbinava un look da supersportiva a novità tecnologiche. Se lo styling era connotato dall'integrazione della semi-careatura con la scocca superiore, il motore era il vero clou della moto. Confrontato con il precedente mono a 2T raffreddato a liquido, il propulsore della KZ vantava un'inedita valvola di scarico, la APTS che univa i vantaggi della camera di risonanza a quelli della valvola parzializzatrice e la variazione della fasatura. Il motore aveva 26 CV (per una velocità oltre 150 km/h). Era la 125 più potente e veloce prodotta in Italia.

Scheda tecnica

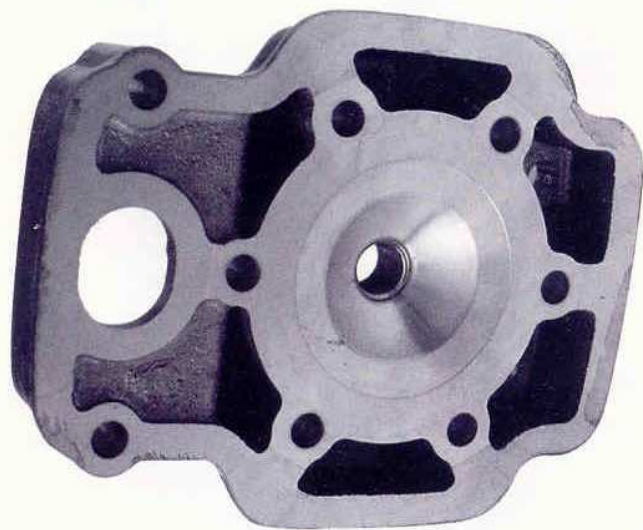
Motore: monocilindrico a 2 tempi inclinato in avanti di 15°, cilindro in alluminio, canna con ribordo al Gilnisi; alesaggio a corsa 56x50,5, cilindrata 124,38 cc. Rapporto di compressione 13:1. Ammissione lamellare, valvola APTS allo scarico, contralbero di bilanciamento comandato da ingranaggi. Raffreddamento a liquido con circolazione forzata, radiatore d'alluminio e pompa centrifuga. Accensione elettronica Motoplat a scarica capacitiva; anticipo variabile, candela Bosch W20CC (GT300) oppure Champion N84, distanza fra gli elettrodi 0,6 mm. Lubrificazione con pompa a portata variabile Milani, capacità serbatoio separato 1,3 litri. Alimentazione a benzina super, capacità serbatoio 13 litri di cui 3,5 di riserva. Carburatore Dellorto PHBH 28, diametro diffusore 28 mm, getto massimo 130, getto minimo 48, getto avviamento 65, getto freno aria 100, peso galleggiante 11,3 gr, spillo conico X39 alla terza tacca, polverizzatore 264 DG, valvola gas 50; vite aria aperta di 2 giri. Avviamento a pedale, elettrico in optional. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio, 6 dischi conduttori e 5 condotti. Cambio a 6 rapporti sempre in presa e con innesti frontali; rapporti interni: 2,250 (13/36) in prima, 1,866 (15/28) in seconda, 1,400 (20/28) in terza, 1,130 (23/26) in quarta, 0,960



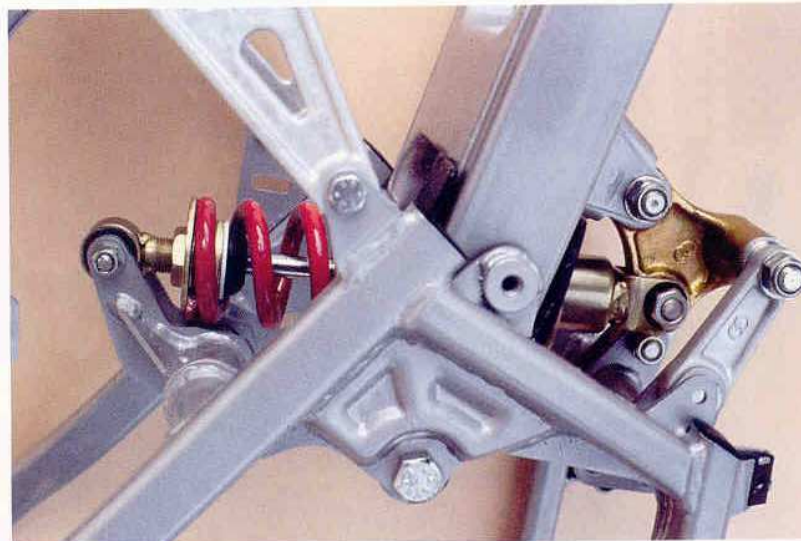
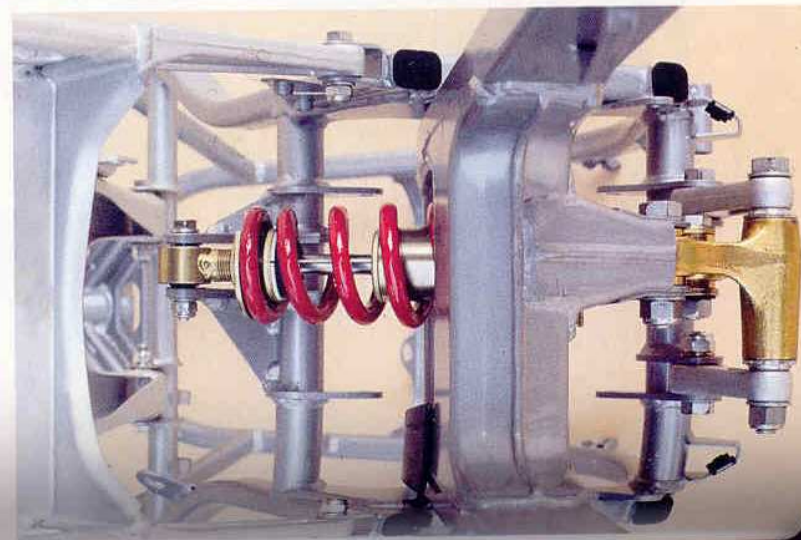
Foto di gruppo con i
TESTER di Motociclismo
DURANTE LA PROVA DELLA
GILERA 125 KZ (NOVEM-
BRE 1986): COSTAVA
4.495.000 lire,
COMPRESO il comodo
AVVIAMENTO elettrico.

(25/24) in quinta e 0,833 (24/20) in sesta. Capacità coppa 1,2 litri (Agip 15W/50) da sostituire ogni 8.000 chilometri. Trasmissioni: primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 3,05 (Z 20/61); secondaria a catena Regina 126 EB passo 1/2", lunghezza 1.603 mm, rapporto 2,875 (16/46). Impianto elettrico: a 12V, generatore Motoplat a quattro poli 120W, batteria Yuasa 9Ah (5,5Ah senza l'avviamento elettrico). **Ciclistica:** telaio a doppia culla chiusa, in tubi d'acciaio a sezione rettangolare, inclinazione canotto di sterzo 26°, avancorsa 88 mm. Sospensioni: forcella Paioli o Forcella Italia con steli da 36 mm, anti-dive regolabile, escursione 125 mm, forcellone scatolato in acciaio, su boccole e sospensione progressiva Power-Drive con ammortizzatore CortecCosso regolabile nel precarico della molla, escursione ruota 133. Cerchi d'alluminio Grimeca da 2.15-16 anteriore e posteriore; pneumatici tubeless da 100/80-S 16 anteriore e 120/80-S 16 posteriore. Freni: ant a disco da 240 mm con pinza flottante a doppio pistoncino parallelo; post a disco, uguale diametro e pinza a semplice pistoncino. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza max 2.000, larghezza manubrio 650, altezza sella 760, altezza min da terra 140, interasse 1.350, peso a vuoto 122 kg. **Prestazioni:** velocità max oltre 153,2 km/h; potenza 23,77 CV a 9.250 giri, consumo 20,8 km/l.

LA TESTA RECAVA SUL
davanti LA CAMERA
di risonanza e il
relativo coperchio
LA CAMERA di COM-
bustione EMISFERICA;
ERA CARATTERIZZATA
da un'AMPIA CORON-
a periferica di soius
e dalla cupoletta
centrale per
migliorare il pro-
cesso di combusti-
one dei GAS e CONSE-
guentemente un migliore
rendimento.



IL TELAI AVEVA UN ANDAMENTO DIAGONALE COME SU ALCUNE SOSTITUITE MAXI GIAPPONESI DELL'EPOCA ED ERA COMPLETA-
TO DALLA MENSOLE REQUISITA SEMISCALATA IN LAMIERA D'ACCIAIO, INBULLONATA ALLE TRAVI SUPERIORI
E FACILMENTE SMONTABILE. DA NOTARE IL SERBATOIO DI PLASTICA E IL GIRO, MOLTO ADERENTE, DELL'ESPANSIONE.



Nella NUOVA
SOSPENSIONE POSTE-
RIORE PROGRESSIVA
POWER-DRIVE, ERE-
DITATA DALLE ESPE-
RIENZE CROSSISTI-
CHE DELLA CASA,
L'AMMORTIZZATORE
CORTE & COSSO ERA
REGOLABILE NEL
PRECARICO DELLA
MOLLA TRAMITE
GHIERA E CONTRO-
GHIERA FILETTATA.
ERA COMPRESSO
VERSO L'ALTRO DALLE
2 BIELLETTE LATERA-
LI E DAL BILANCIERE
INFERIORE.



L'ATTIVITÀ NELLE COMPETIZIONI E LE VITTO-
RIE RELATIVE HANNO SEMPRE FATTO DA BASE
ALLE CAMPAGNE PUBBLICITARIE GILERA:
PUNTUALE ECCO LA PAGINA SU
MOTOCICLISMO (QUESTO È UN FASCICOLO
DEL 1986).

gip 15W50)
a denti drit-
2", lunghez-
ratore
amento ele-
e rettangole-
forcella
ne 125 mm.
er-Drive con
sione riota
eumatici
a disco da
uguale dia-
ghezza max
140, mie-
2 km/h;

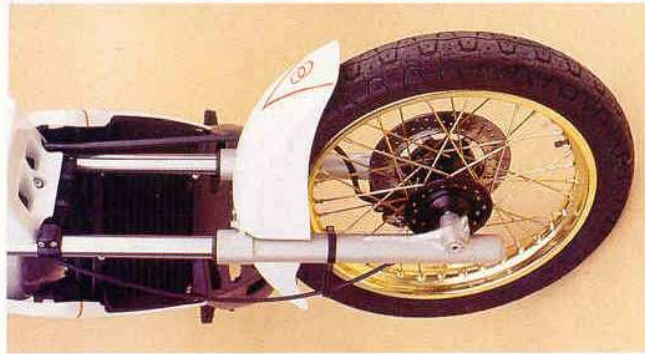


Nuovo look per la 125 Fast Bike, definita da Motociclismo "la 125 universale": la moto era più votata all'impiego stradale perché ruote e sospensioni ponevano qualche limite all'uso fuoristrada. Il concetto di stile e la dotazione tecnica anticipava però le Supermotard.

1987

Fast Bike

Nel 1987, lo stesso propulsore utilizzato per la 125 KZ venne impiegato per l'enduro Gilera Fast Bike, cioè la prima 125 che si poteva definire un mezzo "totale". Questo era la moto auspicata da più parti per avere facilità di uso in città e sufficiente velocità per i lunghi spostamenti extra urbani, ma nello stesso tempo agilità nelle strade tortuose ed economia nei costi di gestione. Sul mercato queste moto erano già disponibili ma, visto che nella stragrande maggioranza dei casi erano usate sull'asfalto e non su polverosi sentieri, la Gilera aveva pensato di galvanizzarne questa particolare destinazione. Il motore aveva ricevuto una diversa rapportatura del cambio, la ciclistica si avvaleva di uno stile "supermotard", con la ruota anteriore da 18" e quella posteriore da 17 che, complice l'inclinazione di sterzo e la lunghezza della forcella, dava una fisionomia piuttosto esclusiva alla moto. Uscì anche un modello da 200 cc, a ulteriore riprova che la modularità del motore non metteva a repentaglio le caratteristiche di robustezza e affidabilità del modulo base. Costava 3.930.000 più 255.000 di supplemento per l'eventuale avviamento elettrico.



IL CRUSCOTTO della Fast Bike era completo, facile da leggere e bene illuminato nella guida notturna: nel contagiri, a destra, si trovavano l'indicatore per la temperatura



del liquido di raffreddamento e le spie per la riserva dell'olio, per la lubrificazione separata e l'abbagliante. La "zona rossa" del contagiri iniziava a 9.000 giri, ma il motore rendeva al massimo 500 giri più sotto. Nel tachimetro, a sinistra, il livello del carburante e le spie per le luci e gli indicatori di direzione.



IL MOTORE ERA LO STESSO MONTATO NELLA produzione Gilera 125 (stradale, enduro e rally): ERA UN CONDENSATO DELLE PIÙ RECENTI TENDENZE TECNOLOGICHE DEI MOTORI A 2 TEMPI DI ULTIMA GENERAZIONE. OLTRE AL RAFFREDDAMENTO A LIQUIDO CON CIRCOLAZIONE FORZATA, L'INDUZIONE LAMELLARE, L'ACCENSIONE ELETTRONICA CON ANTICIPO ANCH'ESSE ELETTRONICO, LA LUBRIFICAZIONE SEPARATA E IL CONTRALBERO ANTIVIBRAZIONI, QUESTO PROPULSORE MONTAVA IL NUOVO SISTEMA APTS DI REGOLAZIONE AUTOMATICA DELLA POTENZA CHE AGIVA CONTEMPORANEAMENTE SULL'ALTEZZA DELLA LUCE DI SCARICO E SU UNA CAMERA DI RISONANZA POSTA SOPRA IL CILINDRO E COMUNICANTE CON IL CONDOTTO DI SCARICO.



Nella doppia pagina (Motociclismo, 1987), il messaggio pubblicitario fa chiaramente riferimento alla versatilità del mezzo.

TIPICAMENTE STRADALE L'AVANTRENO CON RUOTA DA 18", PNEUMATICI Pirelli a sezione ribassata, PARAFANGO avvolgente e la forcella e piastra in ALLUMINIO di irrigidimento tra i foderi. IL FRENO A disco (240 mm) disponeva di una pinza flottante a doppio pistoncino parallelo. La sospensione posteriore aveva un sistema di progressione inedito e denominato "Monodrive".

E' STATA UNA DELLE PRIME Supermotard ad ESSERE PRESENTATA SUL NOSTRO MERCATO, MA E ARRIVATA TROPPO PRESTO RISPETTO AI GUSTI DEI MOTOCICLISTI DI QUEGLI ANNI. VENNE VENDUTA ANCHE NELLA cilindrata di 200 cc.



Come la Fast Bike, anche la
ore delle 125 KZ e KK, ovvia
ante il look da fuoristrada e
la Rally montava un serba
e su lunghe distanze nei d
ne (la forcella con steli de
il monoammortizzatore
re un aspetto da racing-re
nece, l'ennesima variante
sione lamellare, valvola
amento. Lo styling ne fi
ata all'impiego sull'asfa
strada leggero. La force
sione di 220 mm), mer
ammortizzatore avev
so da 240 mm con pin
io posteriore era a tar
5 CV a 8.500 giri, la Ne
LA GILERA 125 RRT
NEBRASKA VENN
definita d
Motociclismo (MAR
1987) UNA MO
ENDURO "NUC
DIMENSIONE",
INTERPRETAVA
SPICCATO PERSON
l'ultimo strillo c
moda, quella afri
abbigliandosi
UN'ESTESA CAREN
FRON
Si proseguir
ANCHE NELLA
Modelli dedic
STATI AM



La Rally nasceva sull'onda delle gare d'orientamento, ovvero i motorally che nascevano in quegli anni in Italia. Questa Gilera derivava da quella che aveva vinto il campionato 125 nel 1987 con Roberto Mandelli, che poi diventerà uno dei migliori piloti italiani nei rally d'Africa.

1987

Voglia di rally

Come la Fast Bike, anche la 125 RC Rally nasceva con lo stesso propulsore delle 125 KZ e KK, ovviamente modificato: la nuova Gilera, nonostante il look da fuoristrada era un'enduro stradale. Per giustificare il nome, la Rally montava un serbatoio come quello delle moto destinate alle gare su lunghe distanze nei deserti. Anche le sospensioni a lunga escursione (la forcella con steli da 41 mm aveva una corsa di 280 mm mentre il monoammortizzatore ne aveva una da 240 mm) contribuivano a offrire un aspetto da racing-replica alla moto. La RRT Nebraska 125 era, invece, l'ennesima variante Gilera sul tema del motore 2 tempi con ammissione lamellare, valvola sullo scarico APTS e contralbero di bilanciamento. Lo styling ne faceva una moto dalla linea originale e destinata all'impiego sull'asfalto, senza rifiutare qualche escursione nel fuoristrada leggero. La forcella anteriore aveva gli steli da 35 mm (escursione di 220 mm), mentre la sospensione posteriore a monoammortizzatore aveva una corsa di 200 mm. Il freno anteriore era a disco da 240 mm con pinza flottante a doppio pistoncino, mentre quello posteriore era a tamburo da 140 mm. Con una potenza massima di 25 CV a 8.500 giri, la Nebraska raggiungeva i 132 km/h.

La Gilera 125 RRT

Nebraska venne definita da Motociclismo (marzo 1987) una moto

enduro "nuova dimensione", che interpretava con spiccata personalità "l'ultimo strillo della moda, quella africana, abbinandosi con un'estesa carenatura frontale".

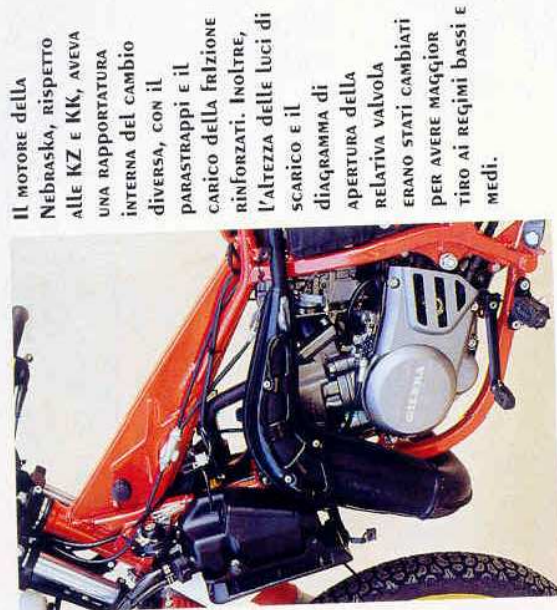
Si proseguiva così anche nella serie di modelli dedicati agli STATI AMERICANI.



Facile in fuoristrada, La Rally aveva un motore potente per la categoria e derivato da quello delle sportive KZ e KK.



Ancora una doppia pagina pubblicitaria per Motociclismo (1987): l'accento è ancora sulle prestazioni e la grafica è dividente.



Il motore della Nebraska, rispetto alle KZ e KK, aveva una rapportatura interna del cambio diversa, con il parastirapi e il carico della frizione rinforzati. Inoltre, l'altezza delle luci di scarico e il diagramma di apertura della relativa valvola erano stati cambiati per avere maggior tiro ai regimi bassi e medi.

Nei confronti delle KK e le KZ il motore per la Rally aveva una diversa cassetta d'aspirazione e un sistema di scarico adatto all'uso fuoristrada: il risultato era maggior potenza e coppia ai bassi regimi.



La parte frontale del motore e la zona sottocarter avevano un'ampia copertura con funzioni aerodinamiche e di protezione. Il forcellone era sciolto in lamiera d'acciaio, ed era montato su boccole. La sospensione progressiva Power-Drive aveva un ammortizzatore Corte&Cosso oleopneumatico regolabile nel precarico della molla (l'escursione della ruota era di 200 mm).



1988

Le moto che hanno fatto la Storia

MX-1 125

Presentata da Motociclismo come "nuovo orizzonte delle 125 sport stradali", la Gilera MX1 arrivò nel 1988 in quel segmento di mercato dove già la Casa di Arcore si era introdotta 5 anni prima con la RV, la KZ e la KK. La novità più importante era costituita dal telaio bitrave scatolato con il motore elemento portante e un nuovo forcellone in alluminio a sezione differenziata. La moto era carenata: il profilo era stato studiato nella galleria del vento della Pininfarina. Il richiamo alle competizioni era ben presente nella linea e nella colorazione di questa moto: per esempio, la grafica aveva tabelle portanumero disegnate sulla parte anteriore della carenatura e sul codino in puro stile GP. Un altro riferimento "da corsa" era lo scarico a doppio silenziatore. Nella prova di Motociclismo la velocità massima era stata di oltre 156 km/h; la MX-1 costava 5.250.000 lire, compreso l'avviamento elettrico.



LA MX-1 125: il nuovo progetto Gilera è una piccola "superbike" per i sedicenni smanettoni dell'epoca. A conferma della bontà del progetto, il 5 giugno 1988 una MX-1 batte a Nardo i record sui 1.000 km non-stop che quelli sulle 6, sulle 12 e sulle 24 ore.

Scheda tecnica

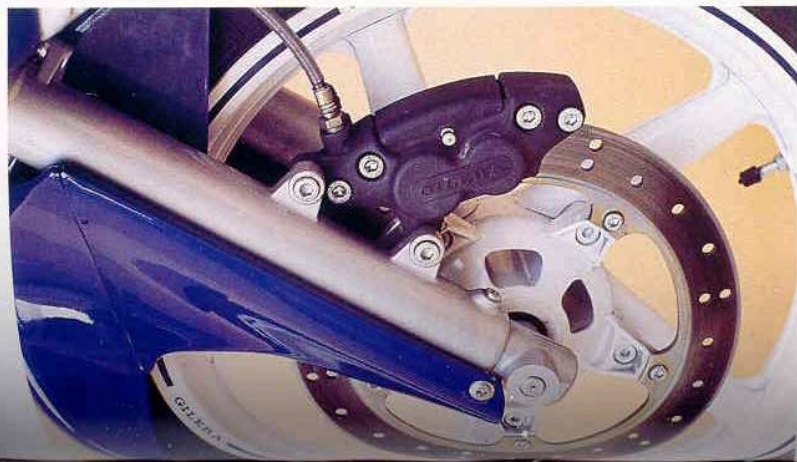
Motore: monocilindrico a 2 tempi, cilindro in alluminio con riporto al Gilsil, raffreddato a liquido con pompa di circolazione, ammissione lamellare e valvola parzializzatrice allo scarico APTS-2. Contralbero antivibrazioni. Avviamento a pedale (elettrico in optional). Alesaggio e corsa 56x50,6 mm, cilindrata 124,38 cc. Rapporto di compressione 13:1. Accensione elettronica a scarica capacitiva ad anticipo automatico variabile. Alimentazione: carburatore Dellorto da 28 mm alimentato con pompa elettrica nel serbatoio. Capacità serbatoio 17 litri di cui 2,5 di riserva. Lubrificazione separata con pompa dosatrice, capacità serbatoio 1,2 litri. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio. Cambio a 6 rapporti sempre in presa e innesti frontali. Valori rapporti interni: 2,84 in prima, 1,86 in seconda, 1,40 in terza, 1,13 in quarta, 0,96 in quinta e 0,83 in sesta. **Ciclistica:** telaio doppio trave laterale scatolato in acciaio ad alta resistenza. Struttura posteriore smontabile e in lega leggera. Cannotto di sterzo inclinato di 26°, avancorsa 80 mm. Sospensioni: forcella teleidraulica Margocchi con steli da 35 mm di diametro ed escursione di 130 mm. Forcellone in alluminio pressofuso con sospensione posteriore Power-Drive Gilera con monoammortizzatore Boge regolabile nel precarico della molla, escursione ruota 125 mm. Cerchi in lega leggera da 16", pneumatici tubless da 100/90-16 anteriore e 120/80-16 posteriore. Freni: a disco da 260 anteriore e 240 posteriore. **Dimensioni:** lunghezza 1.950, larghezza manubrio 700, altezza sella 795, altezza minima da terra 155, interasse 1.310, peso a vuoto 118 kg. **Prestazioni:** potenza 28 CV a 10.000 giri, consumo 20,8 km/litro.



...BATOIO ERA STATO
...ERA IN MATERIA
...SIONE POSTERIO
...ATORE TRAMITE
...BENZINA AL CAR

il nuovo
a è una pic-
" per i sedi-
i dell'epoca.
LA BONTÀ DEL
giugno 1988
A Nardo i
DO km non-
6, sulle 12

pompa di
zioni.
orto di com-
me: carbu-
2,5 di riser-
bagno d'o-
seconda,
tolau in
li 26°,
sione di 130
tizzatore
natici tube-
piano elec-
Dimensioni
terra 155,
tro.

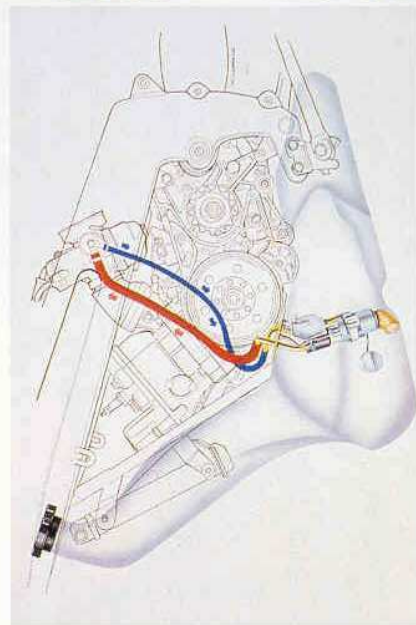


All'insegna della massima aerodinamicità era l'avantreno della MX1, con il filante parafango che carenava la forcella sia per evitare turbolenze sia per indirizzare meglio l'aria al radiatore. La ruota da 16" aveva razze cave e bordo arrotondato, sempre per migliorare la resa aerodinamica. C'era un solo freno a disco con pinza a 4 pistoncini dal diametro differenziato. La forcella aveva una piastra di irrigidimento tra i foderi per evitare torsioni in frenata.

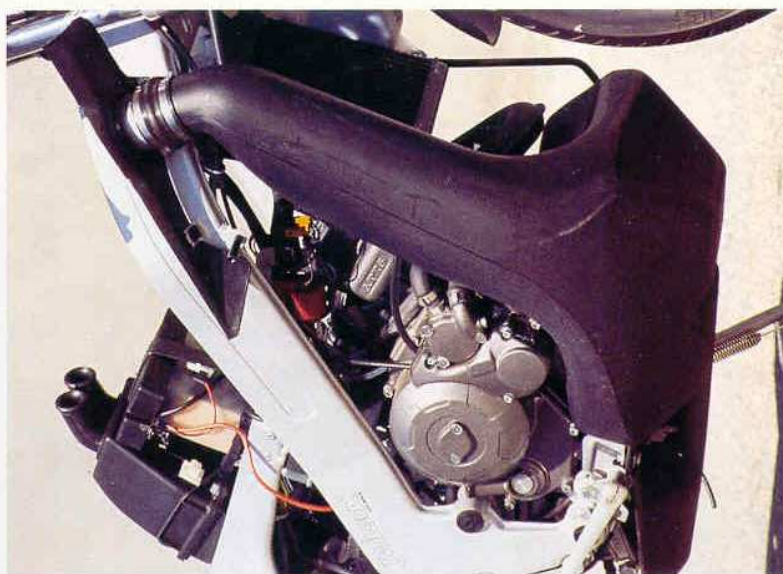
Al retrotreno c'era un disco di diametro inferiore a quello anteriore, sempre con una pinza a doppio pistoncino. Molto bella e funzionale era la regolazione ad eccentrico della catena. La sospensione era quella progressiva del sistema Power-Drive con biellismi in lega leggera e ammortizzatore Bogie regolabile nel precarico della molla. Nel poggiapiedi di sinistra del passeggero c'era il gancio per custodire il casco del passeggero.



Il serbatoio era stato messo sotto il motore per abbassare il baricentro (mentre in quello "finto" c'era spazio per il casco o il filtro): era in materiale plastico antiurto, conteneva 17 litri di carburante e si protendeva sotto il motore allungandosi fino alla sospensione posteriore. Il carburante veniva introdotto da un tappo sul lato destro all'interno della carenatura ed era inviato al carburatore tramite una pompa elettrica. Un circuito di ritorno (chiarmente illustrato nel disegno) manteneva costante la quantità di benzina al carburatore.



I riferimenti alla ricerca tecnologica della Casa di Arcore sono sempre stati integrante delle campagne pubblicitarie: questa doppia pagina su Motociclismo (1988) è l'ennesima conferma.



99

La Gilera XR1 era stata pr
in vendita agli inizi della
100 lire (+ 295.000 lire per
ente basata sulla preceder
la presentava come la var
era simile ed erogava 27
pazzata dallo stabilizzator
serbatoio (22 litri) che sce
cuito di raffreddamento. L
slide-down con 230 mm
ne utilizzava come unità
una corsa utile di 210
ia in tubi quadri. La succ
nata della XR1 di cui con
ing e costava 5.100.000. A
realistiche", la R1 e la R1S,
motoristrada di 125 cc..

ANCIA" della XR1 e la
edelli c'erano piccole
edino MENO PRONUNCIATI

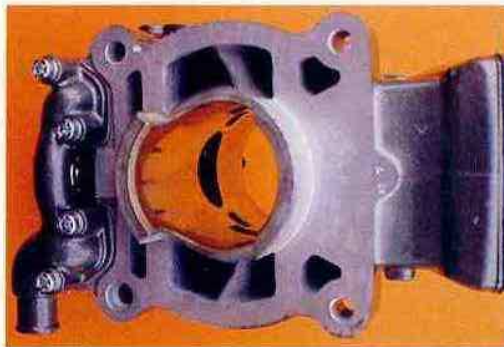


"Gilera XR1 e sogni Dakar", così Motociclismo titolava nel maggio 1988 le impressioni di guida della nuova 125 di Arcore che, sotto vesti "Africane", offriva il top della tecnica enduro.

1990 Enduro evolute

La Gilera XR1 era stata presentata al Salone di Milano nel 1987 e posta in vendita agli inizi della primavera successiva. Costava 4.465.000 lire (+ 295.000 lire per l'avviamento elettrico optional) ed era pagamente basata sulla precedente enduro RRT Nebraska. La Casa di Arese la presentava come la variante da fuoristrada della MX-1. Il motore era simile ed erogava 27,5 CV a 9.500 giri, mentre la linea era caratterizzata dallo stabilizzatore a "becco" sulla ruota anteriore e dal grosso serbatoio (22 litri) che scendeva ad avvolgere anche il radiatore del circuito di raffreddamento. Davanti c'era una forcella Paioli del tipo upside-down con 230 mm di escursione mentre dietro il forcellone utilizzava come unità elastica un ammortizzatore Boge che garantiva una corsa utile di 210 mm. Il telaio era a doppiaculla continua in tubi quadrati. La successiva Gilera XR2 era la versione aggiornata della XR1 di cui conservava le caratteristiche meccaniche e lo styling e costava 5.100.000. Altre enduro più leggere e "specialistiche", la R1 e la R15, ampliarono la gamma delle entrofuoristrada di 125 cc.

La "pancia" della XR1 e la bella linea della XR2 (a destra). Tra i 2 modelli c'erano piccole differenze relative all'estetica con un codino meno pronunciato e il "becco" sotto il faro anteriore.



IL MOTORE DELLA Gilera XR1 AVEVA LA VALVOLA ALLO SCARICO CILINDRICA E LA CAMERA DI RISONANZA. L'AZIONAMENTO DELLA VALVOLA AVVENIVA CON SISTEMA MECCANICO A MASSE CENTRIFUGHE, IN BASE AL REGIME DI ROTAZIONE, MA LA VALVOLA CILINDRICA INTERVENIVA SULLA LUCE PRINCIPALE E SULLE 2 SUPPLEMENTARI. IL CILINDRO AVEVA 4 TRAVASI PRINCIPALI, 3 SUPPLEMENTARI E 3 LUCI DI SCARICO. LA TESTA, IN UN SOLO PEZZO, RECAVA INCORPORATA LA CAMERA DI RISONANZA ED ERA CARATTERIZZATA DA UNA RILEVANTE SPORGENZA.

Moto+grandi spazi=
VERA AVVENTURA:
QUESTO IL MESSAGGIO
IMPLICITO DELLA
CAMPAGNA
PUBBLICITARIA 1988
RELATIVA ALLA XR1.



1989

Le moto che hanno fatto la Storia

RC 600

La Gilera RC 600 era la nuova versione "da battaglia" (come scriveva Motociclismo nell'ottobre 1989) dell'enduro di Arcore, cioè l'alternativa alla più pacifica e turistica XRT del 1988. Era adatta a un impegno fuoristradistico più pesante e veniva proposta in due versioni di cui una più "stradale" (dotata di avviamento elettrico e pneumatici dal doppio uso) e una "pronta gara", alleggerita dell'avviamento elettrico ed equipaggiata con pneumatici artigianali per l'enduro professionale. Venne presentata nel 1989 e nel corso degli anni ricevette parecchi affinamenti tra cui un nuovo diffusore dei due carburatori (da 28 a 29 e infine 30 mm) con la potenza che passava dagli iniziali 48 CV a 7.250 giri ai 53 CV a 7.500 giri dell'ultima edizione (1993).



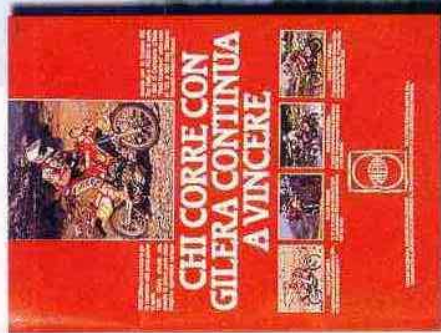
Scheda tecnica

Motore: monocilindrico a 4 tempi, inclinato in avanti di 14°, cilindro in lega leggera con riporto Ni-Si, alesaggio e corsa 99x74 mm, cilindrata 569 cc, rapporto di compressione 10:1, distribuzione con due alberi a camme in testa con bilancieri interposti e 4 valvole: diametro aspirazione 34, scarico 31. Accensione Nippondenso elettronica a scarica capacitiva (CDI), anticipo automatico variabile, candela Champion A4 HC, distanza tra gli elettrodi 0,5-0,6 mm, due fusibili da 15A. Alimentazione a benzina super, capacità serbatoio 13 litri di cui 3 di riserva. Carburatori: due Teikei a depressione; diametro diffusore: sinistro 29, destro 28, getto massimo 140, getto minimo 46, getto avviamento 68, polverizzatore 2,6, valvola gas 5,5, spillo conico 5C 55 3/5. Raffreddamento a liquido con pompa di circolazione e termostato, capacità circuito 1,3 l, radiatori in alluminio. Lubrificazione forzata con pompa a ingranaggi; controllo livello olio ogni 500 km, capacità coppa 2 l (2,2 l con filtro). Frizione a dischi multipli in bagno d'olio con comando meccanico, 5 molle a spirale con carico di 23,6 kg in sede (22 mm), 7 dischi condotti e 8 conduttori. Cambio a 5 rapporti a ingranaggi sempre in presa con innesti frontali, rapporti: 2,38 in

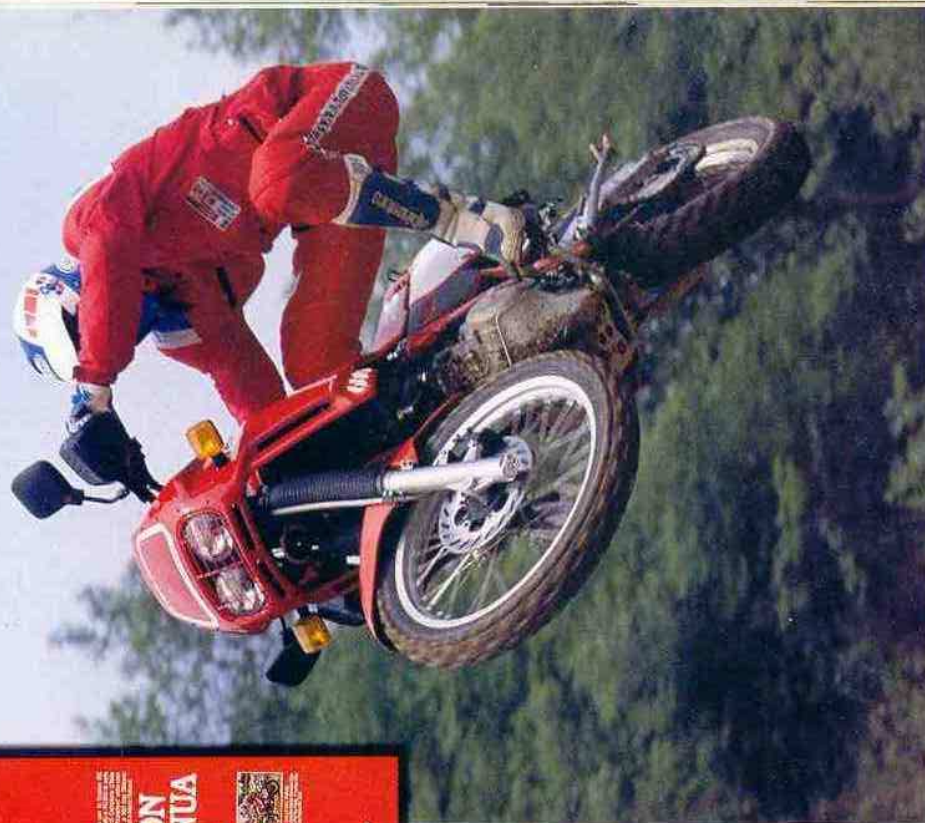
prima (31/13), 1,55 in seconda (28/18), 1,14 in terza (24/21), 0,91 in quarta (21/23), 0,76 in quinta (19/25). Trasmissioni: primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,33 (33/77), finale a catena rapporto 3,07 (14/43); catena Regina Industria 108 perni. Impianto elettrico: tensione 12V, generatore Nippondenso 180W, batteria Yuasa 12V 3Ah per avviamento a pedale, 12V 14Ah per avviamento elettrico. **Ciclistica:** telaio monotrave a culla chiusa in tubi a sezione quadrata con rinforzi in lamiera scatalata; inclinazione canotto di sterzo 29°. Sospensioni: forcella Marzocchi con steli da 40 mm, foderi in alluminio, escursione 280 mm; forcellone in alluminio, monoammortizzatore Boge regolabile nel precarico molla, escursione ammortizzatore 100 mm, escursione ruota 260 mm. Cerchi Sanremo in lega leggera, anteriore 1.85x21, posteriore 2.50x17. Pneumatici: versione gara Pirelli anteriore MT17 90/90x21, posteriore Trailmax anteriore 90/90x21, avviamento elettrico Dunlop. Freni: anteriore Brembo a disco, diametro 260 mm, spessore 4,5 mm, pinza flottante a doppio pistoncino parallelo; posteriore Grimeca a disco, diametro 220, spessore 4,5 mm, pinza a singolo pistoncino. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.240, larghezza manubrio 840, altezza massima 1.200, altezza sella 920, altezza pedane 530, altezza minima da terra 280, interasse 1.510, peso a vuoto 141 kg (senza avviamento elettrico). **Prestazioni:** velocità massima 160 km/h; potenza 48 CV a 7.250 giri; consumo 20 km/litro.

"Versatile in 4 tempi", così Motociclismo del settembre 1991 definiva la RC 600 che già aveva esordito con successo in rally italiani e africani.

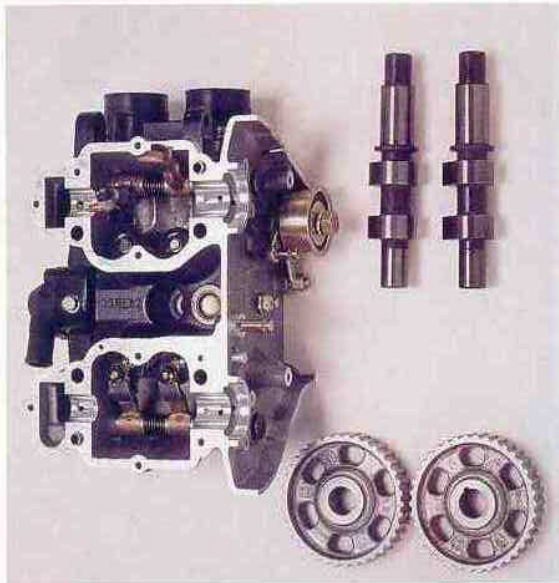
All'avantreno c'era una forcella Marzocchi con steli coperti da soffietti parapolvere; il disco anteriore adottava una pinza flottante a doppio pistoncino ed era ampiamente asolato per smaltire velocemente il calore e gli accumuli di fango. Il parafango era ridotto al minimo indispensabile per non interferire con il flusso di aria diretto ai radiatori.



A destra, un passaggio davvero acrobatico con questa potente enduro e la pubblicità su Motociclismo: siamo nel 1990 e le grandi competizioni rally-raid sono ormai patrimonio della Casa di Arcore.



Il cilindro era realizzato in lega leggera e la canna aveva un riporto al carburo di nichel e silicio per aumentarne la durezza superficiale. Le quarnizioni erano impiegate solo tra testa e cilindro e tra cilindro e basamento: in tutti gli altri punti di giunzione, come tra coperchio punterie e testa o tra un carter e l'altro, le superfici erano a contatto diretto e la loro perfetta tenuta era assicurata da un calibrato valore di serraggio dei bulloni con l'aiuto dell'interposizione di Loctite. A sinistra, i due alberi a camme in acciaio trattati lavoravano ognuno su due supporti ricavati direttamente nella testa senza interposizione di bronzine; erano azionati dalla cinghia per mezzo di due pulegge in alluminio e muovevano dei bilancieri a dito in acciaio ramato montati con accoppiamento diretto su assi da 12 mm. Le superfici dei bilancieri, dove agivano i lobi delle camme, erano cromate per ridurre gli attriti.



4 in terra
ta (19/25),
ti, rapporto
14/43);
lettico; ten-
teria Yuasa
per avvia-
cula chiusa
scatolata;
i: forcella
nio, escur-
rimontizza-
ione ammu-
Derchi
steriore
riore
7, versione
; 90/90x21,
a disco,
tante a dop-
isco, dia-
stioncino,
10, larghez-
za sella
za 280,
viamento
km/h;
tto.

Dopo la serie Da mercato nel settore de ro ad allora feudo inco apponesi, con la nuova mensionata, molto ber rore aveva le carte in agemonia dei nipponic sione di 350 cc: solo l to che dividevan tore era il 4 tempi bi raffreddamento a liquic 74 mm (per la 600), 5.1 e una potenza di 2 apporti. La moto era d ausa del grosso spoiler on il serbatoio. Costav 336.000 lire la 350. Il egui il 350) fu sviluppa a Gilera definiva quest otociclismo titolava l "West", con un gioco d oniera. La 600 Nord costava (1993) 7.400.00



Le XRT 350 e 600 erano moderne enduro che sintetizzavano la possibilità dell'utilizzo turistico e quella che derivava dall'esperienza delle moto dei grandi rally-raid africani.

1988-1993

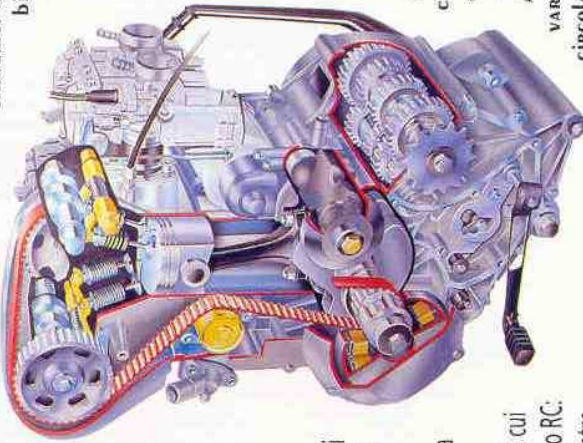
Quattro tempi avventurosi

Dopo la serie Dakota, il gruppo Piaggio-Gilera sferrò l'attacco al mercato nel settore delle maxi-enduro monocilindriche, fino ad allora feudo incontrastato delle Case

giapponesi, con la nuova XRT 600. Generosamente dimensionata, molto ben realizzata, la nuova moto di Arcore aveva le carte in regola per tentare di spezzare l'egemonia dei nipponici. Era stata proposta anche nella versione di 350 cc: solo la cilindrata era diversa tra le due moto che condividevano ciclistica ed equipaggiamento. Il motore era il 4 tempi bialbero a 4 valvole con

raffreddamento a liquido: l'alesaggio e la corsa erano di 98x74 mm (per la 600), con un rapporto di compressione di 9,5:1 e una potenza di 47 CV a 7.000 giri. Il cambio era a 5 rapporti. La moto era dominata dallo styling insolito, a causa del grosso spoiler anteriore alla carenatura integrata con il serbatoio. Costavano 7.425.000 lire la XRT 600 e 6.536.000 lire la 350. Il successivo modello Nordwest 600 (a cui seguì il 350) fu sviluppato sulla base della rinnovata enduro RC: la Gilera definiva questa moto una "enduro-stradale", mentre Motociclismo titolava l'articolo di presentazione "Passaggio a Nordwest", con un gioco di parole che echeggiava lontane avventure di frontiera. La 600 Nordwest costava 8.500.000 lire, mentre la 350 costava (1993) 7.400.000 lire.

IL PROPULSORE DELLE XRT ERA UNO DEI PIÙ SOFISTICATI MONOCILINDRICI A 4 TEMPI: IL BIALBERO A 4



VALVOLE CON COMANDO A CINCHIA DENTATA ERA ALIMENTATO DA DOPPIO CARBURATORE CON POMPA DI RIPRESA, MENTRE L'ACCENSIONE ELETTRONICA ERA A SCARICA CAPACITIVA CON ANTICIPICO AUTOMATICO VARIABILE. ALLA CICLOLAZIONE DELL'OLIO PROVVEDEVA UNA

POTENTE POMPA A INGRANAGGI.

IL RETROTRENO DELLE XRT AVEVA IL FORCELLONE IN LAMIERA SCATOLATA A SEZIONE VARIABILE PER DARE MAGGIORE ROBUSTEZZA ALLA ZONA PIÙ SOLLECITATA. LA SOSPENSIONE POWER-DRIVE AVEVA UN AMMORTIZZATORE OLEOPNEUMATICO.



LA SEMPRE PIÙ CRESCENTE "SPECIALIZZAZIONE" IN CAMPO MOTOCICLISTICO PORTAVA LA GILERA A PRESENTARE (1991) I MODELLI NORDWEST CHE IMPIEGAVANO UNA CICLISTICA MOLTO PARTICOLARE: ENTRAMBE LE RUOTE ERANO DA 17" CON L'ESCURSIONE DELLE SOSPENSIONI ANTERIORE E POSTERIORE LIMITATA A 150 MM. ANCHE L'IMPIANTO FREMANTE ERA STATO MODIFICATO CON UN DOPPIO DISCO ALL'AVANTRENO (270 MM).



ANCHE LA NORDWEST "PASSAVA" PER UNA DOPPIA PAGINA PUBBLICITARIA SU MOTOCICLISMO (1993): LA RIVISTA SCRIVEVA, PERÒ, CHE QUESTA MOTO AVEVA UNA "ESTETICA AMBIGUA E SIMILE A CERTI TRASFORMAZIONI DA SUPERMOTARD, ANCHE SE LARGAMENTE ISPIRATA A QUELLA DELLE MODERNE ENDURO".



ECCO LA COPERTINA CHE MOTOCICLISMO AVEVA DEDICATO ALLE XRT NEL 1988. TRE ANNI DOPO È LA VOLTA DELLA NORDWEST.

1988

Le moto che hanno fatto la Storia

Saturno Bialbero

35 anni dopo aver sperimentato la prima Saturno bialbero (era il 1953 e la moto superava i 200 km/h, grazie ai suoi 45 CV a 8.000 giri), la Gilera la faceva rinascere: destinata inizialmente al mercato giapponese, la moto era dotata, previe modifiche, del monocilindrico 500 che aveva debuttato nella serie Dakota. A coordinare la progettazione c'era, come per il modello degli anni Cinquanta, l'ingegner Sandro Colombo. Il motore bialbero era a 4 valvole e aveva un solo carburatore con diffusore da 40 mm al posto dei 2 da 25 mm, con conseguente nuova testata a un solo condotto. La frizione era ora a comando meccanico e non idraulico e il monocilindrico vantava una potenza di 44 CV a 7.000 giri. Il telaio era in tubi dal disegno a traliccio a culla aperta. Verniciata di rosso, come si addiceva a una moto che si richiama ai nostri modelli da corsa degli anni Cinquanta-Sessanta, la Saturno Bialbero fu prodotta in 1.000 esemplari per il mercato nipponico e in 100 per quello italiano. Costava 8.500.000 lire.

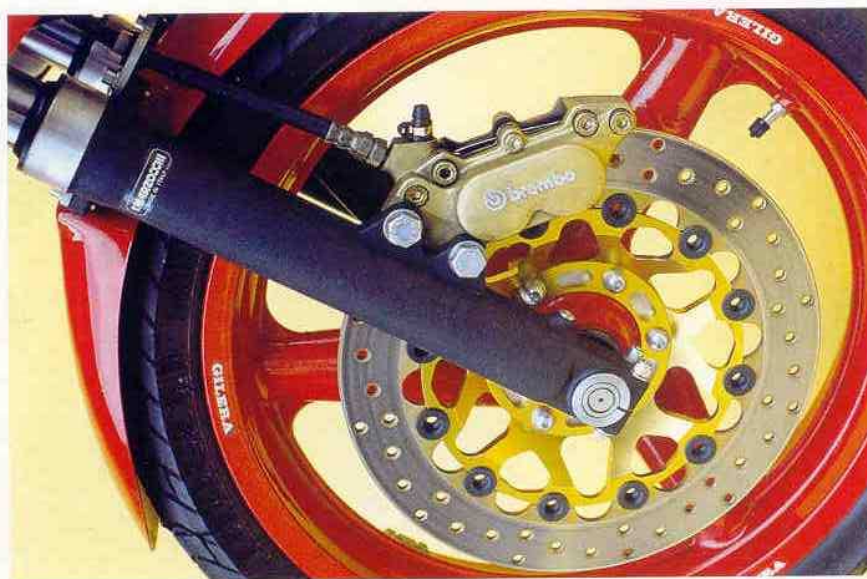


LA SATURNO BIALBERO del 1988: NONOSTANTE il cupolino, LA NUOVA MOTO SEMBRA ANTICIPARE LE FUTURE TENDENZE DEI MODELLI "NAKED", CON MOTORE E TELAIO PERFETTAMENTE A VISTA.

Scheda tecnica

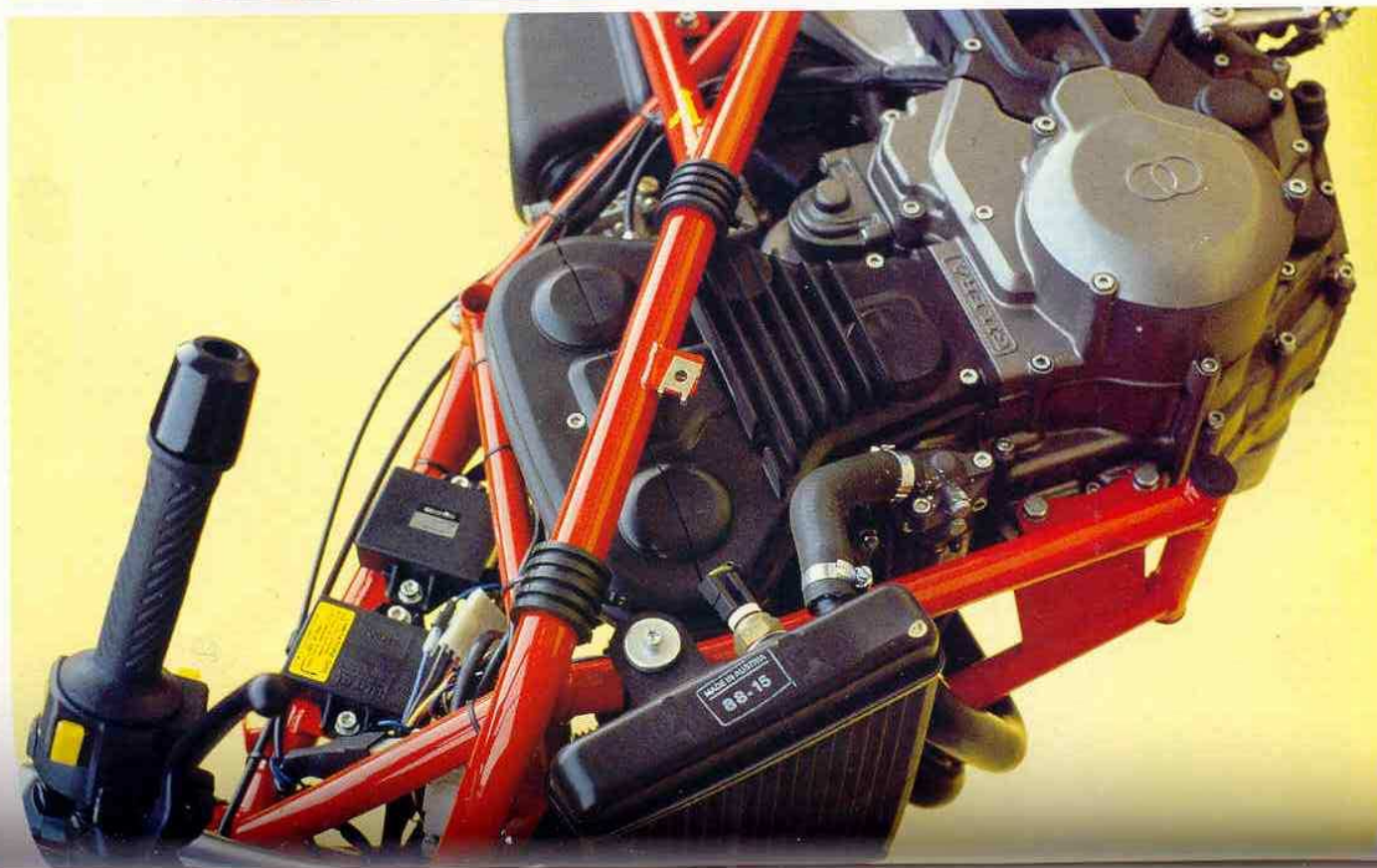
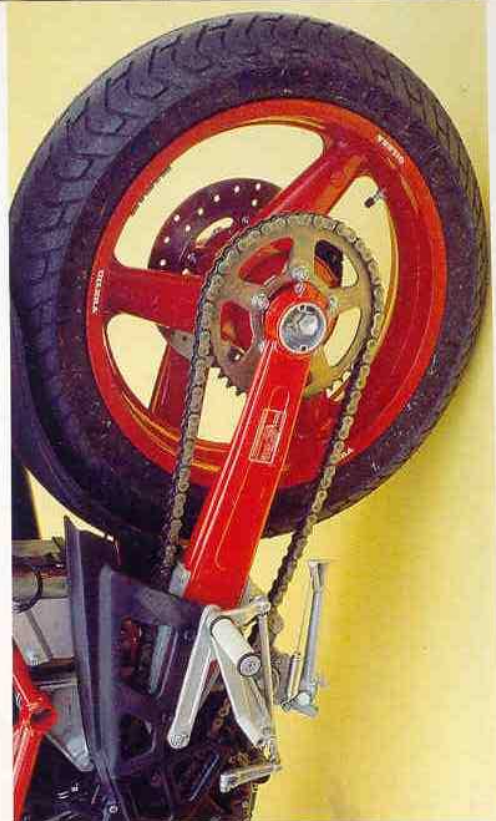
Motore: monocilindrico a 4 tempi raffreddato a liquido con cilindro in lega leggera e canna al Gihisil. Distribuzione bialbero comandata da cinghia dentata. Alésaggio e corsa 92x74 mm, cilindrata 491,9 cc, rapporto di compressione 9,6:1, potenza massima 44 CV a 7.000 giri, coppia massima 4,7 kgm a 6.000 giri. Carburatore Dellorto PHM 40 VS con diffusore da 40 mm, accensione elettronica. Lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi. Trasmissione primaria a ingranaggi a denti dritti (rapporto 2,33), finale a catena (rapporto 2,86). Frizione multidisco in bagno d'olio con comando meccanico. Cambio a 5 marce, valori rapporti interni: 2,38 in prima, 1,55 in seconda, 1,14 in terza, 0,91 in quarta, 0,76 in quinta. **Ciclistica:** telaio a traliccio con canotto di sterzo inclinato di 25°30', avancorsa 89,7 mm. Sospensioni: anteriore, forcella Marzocchi con steli da 40 mm ed escursione 120 mm, posteriore, sistema Power-Drive con monoammortizzatore Marzocchi regolabile nel precarico della molla, escursione ruota posteriore 130 mm. Cerchi Marvic da 3,00-17 ant e 4,00-17 post. Pneumatici radiali da 110/70 ant e 140/70 post. Freni: disco Brembo anteriore da 300 mm, disco posteriore da 240 mm con pinza Grimeca. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza massima 2.030, interasse 1.410, larghezza manubrio 910, larghezza pedane 360, altezza manubrio 900, altezza sella 790, altezza pedane 360, altezza minima da terra 220, peso a secco 145 kg. **Prestazioni:** velocità massima oltre 180 km/h.

All'avantreno (a sinistra) una forcella idraulica Marzocchi con steli da 40 mm e 120 mm di escursione ruota. Dietro, la sospensione seguiva lo schema Power-Drive delle sportive 125: il forcellone oscillante era in acciaio stampato, con il monoammortizzatore Marzocchi oleodinamico regolabile nel precarico molla, con 130 mm di escursione della ruota posteriore.



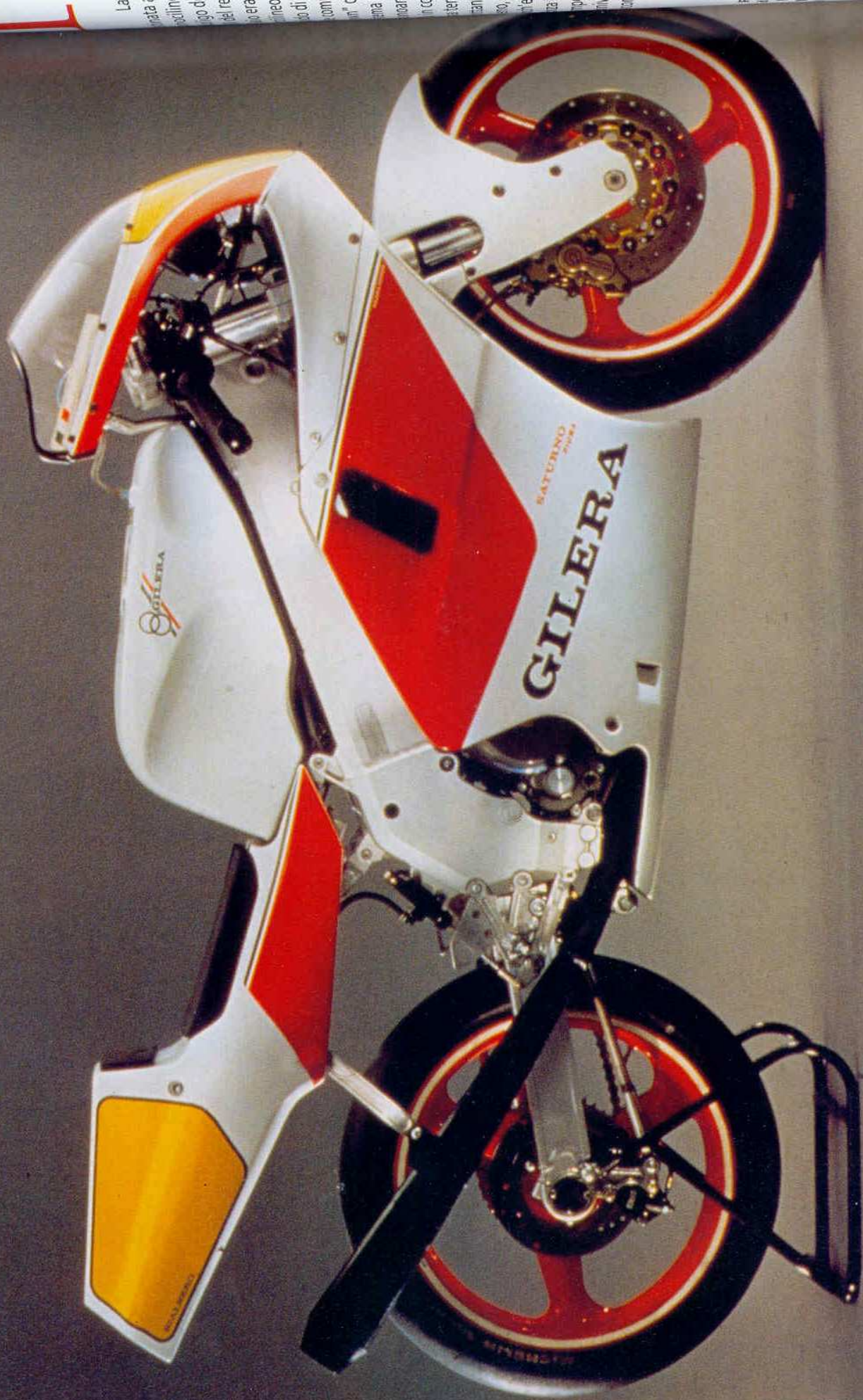
Il cruscotto della Saturno era a fondo bianco con scritte nere di grande leggibilità "racing".

A sinistra, in primo piano il bialbero della Saturno. Le quattro valvole erano inclinate di 15° e comandate da cinghia dentata, mentre l'accensione era Nippondenso e l'avviamento elettrico. Per la lubrificazione c'era una pompa a ingranaggi, mentre il raffreddamento era a liquido con pompa di circolazione mossa dalla cinghia dentata.



Bialbero
monostante
la nuova
anticipazione
tendenze
"naked",
e telaio
te a vista.

Distribuzione di comando
ore Del
Ingrana-
Frizione
in prima,
to di sterzo
nn ed
precarico
tatti
nn con
ambro
na da



LA Gilera Saturno Piuma del 1990: il nome era un ovvio riferimento al top della vecchia gamma da corsa del dopoguerra.

1990 Saturno Bialbero: un nome famoso

La Saturno Bialbero del 1990, nella versione Piuma, era stata al Campionato italiano della formula Supermono, per moto monocilindriche a 4 tempi senza limitazione di cilindrata e con l'unico limite del peso minimo fissato a 110 kg. Il motore era quello della RC nel recente trionfo alla Parigi-Dakar nella classe Silhouette. Il motore era il Twin-Box in lega leggera (che congiungeva in modo unico il canotto di sterzo con il fulcro del forcellone), ben più robusto di quello a traliccio in tubi tondi d'acciaio e perciò più adatto alle competizioni. La forcella anteriore era una Marzocchi "upside down" da 40 mm (corsa di 100 mm), mentre dietro lavorava il solito forcellone Power-drive a progressività variabile, con il suo ammortizzatore completamente regolabile nella parte idraulica, in compressione sia in estensione. L'impianto frenante consisteva in un sistema di dischi Brembo "Serie oro": quelli all'avantreno erano a pinze e avevano un diametro di 260 mm, con pinze ricavate dal blocco dei pistoncini di diametro differenziato e la pompa radiale a pignone ricavata dal pieno, mentre dietro c'era un disco da 210 mm a pignone e doppio pistoncino. Oltre alla versione destinata alle competizioni, dalla Bialbero si era ricavato il tipo "Bialbero per festeggiare gli 80 anni della Casa di Bialbero" che la livrea era nera con filettature color oro.



DUE BELLE IMMAGINI DELLA SATURNO PIUMA IN MOVIMENTO: IL MOTORE ERA GIÀ STATO MONTATO SULLA GILERA UFFICIALE CHE, NEL 1989, AVEVA PARTECIPATO E VINTO CON TARDOZZI ALCUNE GARE RISERVATE ALLE MONOCILINDRICHE. LA SATURNO PIUMA ERA VENDUTA, DIETRO PRENOTAZIONE, A 18.000.000 DI LIRE.



TRA LA SATURNO BIALBERO NORMALE (1988) E LA PIUMA, C'ERA STATA LA "560" (1989). PREPARATA AL REPARTO ESPERIENZE DI ARCORE (CON ALLA TESTA L'INGEGNER FEDERICO MARTINI) PESAVA POCO PIÙ DI 110 kg (COL CARBURANTE) E SUPERAVA I 215 km/h. IL MOTORE ERA RIMASTO QUELLO DELLA SATURNO DI SERIE, SOLO LEGGERAMENTE MODIFICATO, ED UGUALE ERA IL FORCELLONE. I CERCHI ERANO MARCHESINI AL MAGNESIO MONTAVANO PNEUMATICI slick radiali: davanti c'era una coppia di dischi Brembo da 280 mm, al posto del vecchio singolo da 300 mm.

Secondo Motociclismo (giugno 1989), la SP01 era una "Gilerà estrema": come la "sorellina" SP02 aveva un motore molto "appuntito" per un normale impiego stradale quotidiano.



Alle MXR e X
affantissimo anno de
annovata dei modelli
10.000 esemplari in It
ic Top Rally), una be
motore basato su pri
ammissione lamella
dichiarati 35 CV a 10.
SP01 (venduta a 5.80
molto migliorata nel
del resto alla sorella
passeggero, le frecce
contachilometri per
italiano, peraltro, fir
la SP02 costava 5.99

Spoziata dalla
voluminosa espas
era infulcrato d
dell'aria. Sotto
il passaggio di c



1989-1990

Sport Production

Alle MXR e XR2 lanciate agli inizi della primavera 1989 (era l'ottantesimo anno della Casa) la Gilera fece subito seguire una gamma rinnovata dei modelli da 125 cc: nel 1988 ne furono venduti circa 10.000 esemplari in Italia. La serie iniziava con la SP01 (e con la enduro RC Top Rally), una bella supersportiva stradale realizzata attorno a un motore basato su principi e tecnologie modernissime (tra cui l'ammissione lamellare diretta nel carter) e per il quale venivano dichiarati 35 CV a 10.600 giri, su 116 kg di peso a vuoto. Nel 1990 la SP01 (venduta a 5.800.000 lire) venne sostituita dalla SP02, versione molto migliorata nelle sospensioni. A questa nuova "piccola GP", come del resto alla sorella più vecchia, era sufficiente togliere le pedane del passeggero, le frecce, il cavalletto laterale, gli specchietti e il contachilometri per correre nella Sport Production, nel cui Campionato italiano, peraltro, fin dal 1989 i risultati alla Gilera non erano mancati. La SP02 costava 5.990.000 lire completa di avviamento elettrico.



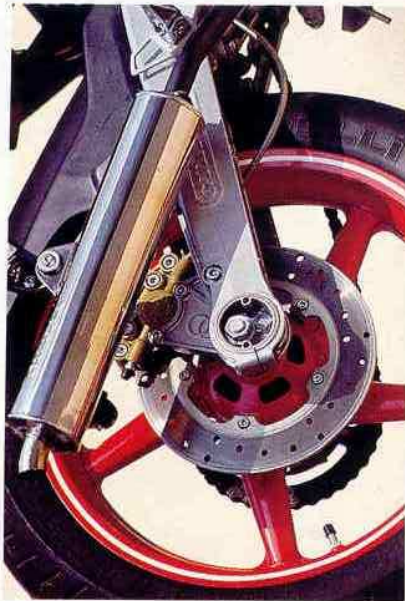
Spostata dalla carenatura ecco il motore dell'SP01: aveva una voluminosa espansione che correva sotto il motore. Il serbatoio era infulcrato dietro per essere sollevato e accedere al filtro dell'aria. Sotto il filtro, c'era una paratia che impediva il passaggio di calore e di acqua nella zona di "aspirazione".



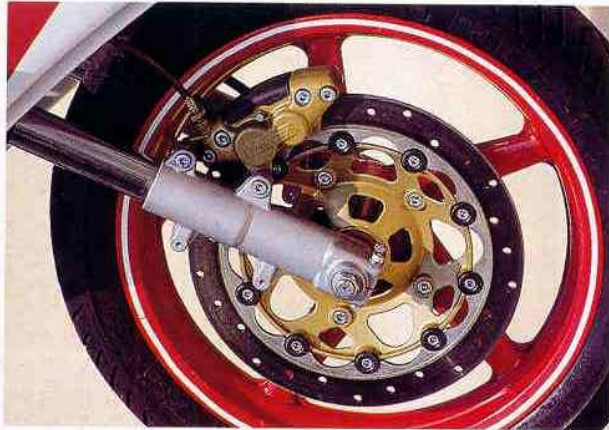
Il grosso freno a disco flottante da 300 mm occupava quasi tutta la circonferenza della ruota anteriore (sopra). Dietro ce n'era uno da 240 mm, con il forcellone scatonato in lega leggera. Il registro della catena a eccentrico era molto funzionale.



In primo piano, sulla copertina di Motociclismo del giugno 1989, la SP01 con il suo look da pista, mentre dietro è la RC Top Rally 125.



Sulla SP02, all'avantreno c'era una forcella teleidraulica Marzocchi a steli rovesciati. Il disco era lo stesso della SP01 con la pinza a 4 pistoncini, come al retrotreno (2 pistoncini): per entrambi i freni, c'erano tubazioni di tipo aeronautico che, a



quelle tradizionali in gomma, permettevano un migliore feeling con la leva e una frenata costante anche dopo un uso intenso, non essendo sottoposte alle dilatazioni.

1991

Le moto che hanno fatto la Storia

CX 125

Era stata battezzata CX, in omaggio al coefficiente aerodinamico, la concept-bike Gilera da 125 cc presentata a sorpresa al Salone di Milano del 1989. Al di là dello styling avveniristico, montava una sospensione anteriore del tutto inedita in campo motociclistico. Le prime dichiarazioni di Arcore al riguardo ("Si tratta di uno studio per una futura stradale che comunque non arriverà prima della fine del 1991") furono confermate: il modello andò in produzione 2 anni dopo l'esposizione del prototipo alla mostra milanese e fu messa in vendita a 6.300.000 lire. Non ebbe molto riscontro nella clientela, forse per il prezzo superiore alla concorrenza, ma più probabilmente perché il target giovanile di riferimento si aspettava da una ottavo di litro la solita supersportiva race-replica. Era, invece, una vera e propria granturismo stradale forte del monobraccio anteriore pressofuso Single Suspension System con un ammortizzatore unico centrale. Rispetto a una forcella tradizionale, pesava circa il 13% in meno, con una rigidità torsionale superiore del 40%, minori effetti giroscopici, maggiore semplicità e rapidità di rimozione della ruota e un migliore posizionamento in asse del disco del freno sistemato al centro (tra l'altro, in frenata, il disco così posizionato permetteva l'eliminazione del momento torcente).

Styling filante e futuribile, tutto slanciato in avanti, per la Gilera 125 CX disegnata da Luciano Marabese. Il designer aveva già realizzato anche la KZ e la KK oltre alla serie XRT.



Scheda tecnica

Motore: monocilindrico a 2 tempi, ammissione lamellare. Valvola allo scarico APTS-2 con comando elettromeccanico, contralbero antivibrazioni. Alesaggio e corsa 56x50,5 mm, cilindrata 124,38 cc. Rapporto di compressione 13:1. Raffreddamento a liquido con pompa di circolazione. Regolazione della temperatura mediante termostato e miscelatore a tre vie. Carburatore Dellorto VHSA 32 mm, con diffusore da 32 mm di diametro, valvola piatta e Venturi ellittico, lubrificazione separata. Accensione elettronica a scarica capacitiva e anticipo automatico variabile. Frizione multidisco in bagno d'olio. Cambio a 6 rapporti con innesti frontali, ingranaggi sempre in presa; rapporti 2,845 in prima, 1,86 in seconda, 1,40 in terza, 1,13 in quarta, 0,96 in quinta e 0,87 in sesta.

Ciclistica: telaio Twin-box in acciaio, canotto di sterzo inclinato di 26°. Sospensioni: avantreno con ruota a sbalzo e forcella monobraccio con ammortizzatore Paioli con stelo da 45 mm ed escursione 100 mm; posteriore forcellone monobraccio in pressofusione di lega d'alluminio, monoammortizzatore e sistema Power-Drive ed escursione ruota 135 mm. Cerchi dalla forma lenticolare in lega leggera da 3,50x17 ant e 4,00x17 post. Pneumatici radiali da 120/60 ant e 150/60 post. Freni a disco Grimeca con l'anteriore da 300 mm di diametro e pinza a doppio pistoncino dal diametro differenziato, disco posteriore da 240 mm. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 1.930, larghezza manubrio 630, altezza sella 780, interasse 1.370, peso a vuoto 127 kg.

Prestazioni: velocità massima, potenza e consumi non dichiarati.

UNA VISTA DI TRE QUARTI DELLA CX: SOTTO LA CARENATURA SIQILLATA CHE AVVOLGEVA IL telaio Twin-box e il motore, la monoscocca era stata studiata in modo da accogliere ergonomicamente le gambe del pilota, con conseguente risultato di grande protettività per lo stesso, mentre per il passeggero restava una piccola sella nel codone.



PRIMO PIANO, L'AVANTRENO CON RUOTA A SBALZO E FORCELLA a braccio: SU SPECIFICHE Gilera, il progetto era stato realizzato dalla Paioli e consisteva in una forcella a braccio a V, un concetto derivato dai carrelli degli aerei. Le ruote in lega leggera (ANCHE LA POSTERIORE ERA A SBALZO) erano quasi completamente carenate sul lato destro per migliorare l'aerodinamica di questa specialissima 125.

SOTTO, IL MOTORE DELLA CX ERA RAFFREDDATO A LIQUIDO E STRETTAMENTE DERIVATO DA QUELLO DELLA SP02, CON LA VALVOLA ALLO SCARICO A CONTROLLO ELETTRO-MECCANICO E IL CONTRALBERO ANTIVIBRAZIONI. NELLA PROVA DI MOTOCICLISMO (6-1991) QUESTO MOTORE EROGAVA (ALLA RUOTA) 30,61 CV A 10.750 GIRI E SPINGEVA LA CX A 163,4 km/h.



SOPRA, POSTERIORMENTE, C'ERA UN NUOVO FORCELLONE MONOBRACCIO OTTENUTO IN PRESSOFUSIONE DI LEGA D'ALLUMINIO: SUL LATO ESTERNO OSPITAVA LA CORONA DELLA TRASMISSIONE, MENTRE ALL'INTERNO C'ERA LO SPAZIO PER IL FRENO A DISCO CHE, GRAZIE ALLA CAMPANATURA DELLA RUOTA, ERA AL CENTRO DEL CERCHIO.



LA 503, PIÙ CHE UN CICLOMOTORE UNA PICCOLA MOTO D'AVANGUARDIA: TELAIO, SOSPENSIONI E COMPONENTISTICA (OLTRE A PROPULSORE E STYLING) FACEVANO AMPIO RIFERIMENTO ALLE 125 SPORTIVE DI ARCORE.

1991-1993 Piccola GP

Mancava nel listino della Casa di Arco un bel "cinquantino" mirino dedicato alla clientela giovanile, quindi, quella stessa che seguiva con passione le imprese dei campioni del Mondol Mondiale. La piccola 503 fu infatti da Motociclismo (dicembre 1991) un "magico mix", visto che derivava dalle sorelle maggiomaggiori da 125 cc, Crono e CX. Ma allora la 503, cioè 50 a 3 marce: il moto il motore era un monocilindro a 2 tempi, con alesaggio e corsa di 39x41,8 mm, un rapporto di compressione di 12,5:1, una potenza di 1,5 CV (Codice) e una velocità (sempre Codice) di 40 km/h. Il puntol punto di forza era il telaio del tipo Twin Box, formato da un bitrave diagonale a culla chiusa in acciaio e con il codino posteriore in tubi, cotubi, con la sospensione posteriore a sistema Power-Drive. Anche le ruote echette echeggiavano il mondo delle moto in pista, con l'anteriore da 16 e quella posteriore da 17, entrambe con pneumatici tubeless: i cerchi e cerchi erano a 5 razze. Non avevano carenatura e cupolino "racing". Messa in vendita dal luglio 1991, la 503 costava 4.100.000 lire (40 lire (con avviamento elettrico).



A sinistra, il freno anteriore a disco da 270 mm, abbondantemente forato per assicurare una buona frenata anche con la pioggia; la forcella teleidraulica era una Paioli con steli da 32 mm e l'escursione di 110 mm. Dietro c'era un disco da 210 mm, con il forcellone in fusione di alluminio: il leveraggio del monoammortizzatore assicurava 110 mm di corsa alla ruota.



Le pagine della pubblicità su Motociclismo (1992) inseriscono la 503 nella gloriosa e lunghissima storia della Casa di Arco.



Sopra, il compatto monocilindrico della 503: aveva un contralbero di bilanciamento, l'ammissione lamellare diretta nel carter e l'avviamento elettrico. Era particolare la conformazione del collettore di scarico con andamento a salire per limitare lo sviluppo totale.



La strumentazione aveva il contagiri e il termometro del raffreddamento raggruppati a destra, mentre il tachimetro-contachilometri era separato sulla sinistra. Le spie erano 4: folle, anabbagliante, indicatori di direzione e riserva.



1991-1992

Le moto che hanno fatto la Storia

RC750R

L'impegno della Gilera nelle "maratone" africane era avvenuto, fino al 1991, con i modelli RC 600 più o meno elaborati. Commentava al riguardo, nell'aprile di quell'anno, l'ing. Federico Martini, responsabile tecnico della Marca di Arcore: "Correre senza cambiare motore e telaio costituisce un messaggio di affidabilità assoluta verso il pubblico". A un certo punto però, la Gilera Corse di Velate decideva di cambiare rotta e a fine anno era pronta la RC750R, la nuova moto per i grandi rally che, facendo sempre riferimento alle caratteristiche tecniche della vecchia RC 600, le sviluppava fino alla massima potenzialità. Il motore era totalmente inedito, anche se sempre del tipo monocilindrico con distribuzione bialbero a 4 valvole e raffreddamento a liquido. Diverse, data la maggiore cilindrata, le misure di alesaggio e corsa mentre rimanevano anche l'albero a gomiti monolitico con biella a cappello e l'accensione elettronica digitale, mentre, a differenza di quella della 600 a bagno d'olio, la frizione della 750 era a secco. Nuovo anche il telaio, un doppio culla continua di acciaio al cromo-molibdeno al posto del monoculla di tubi a sezione quadrata della RC 600. Per far fronte ai nuovi consumi, in funzione dell'incremento delle prestazioni e delle grandi distanze di gara, al serbatoio carburante principale ne venivano affiancati 2 laterali.



LA RC750R, l'arma Gilera per vincere la classifica assoluta della Dakar. Qui è con Luigino Medardo al "Tunisia" del 1992. Questa enduro era un vero prototipo costruito in magnesio, titanio, parti ricavate dal "pieno". Alla fine della sua carriera venne sperimentata anche una versione con iniezione elettronica e 3 candele d'accensione.



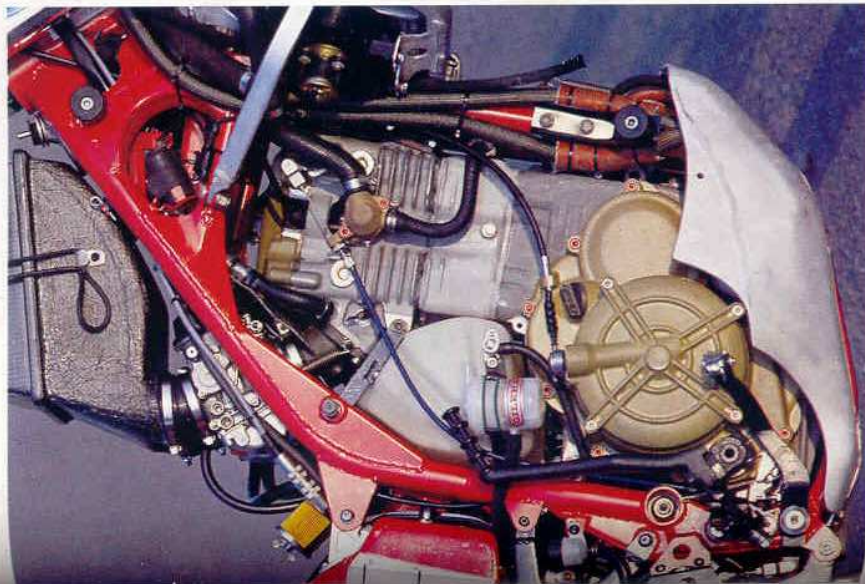
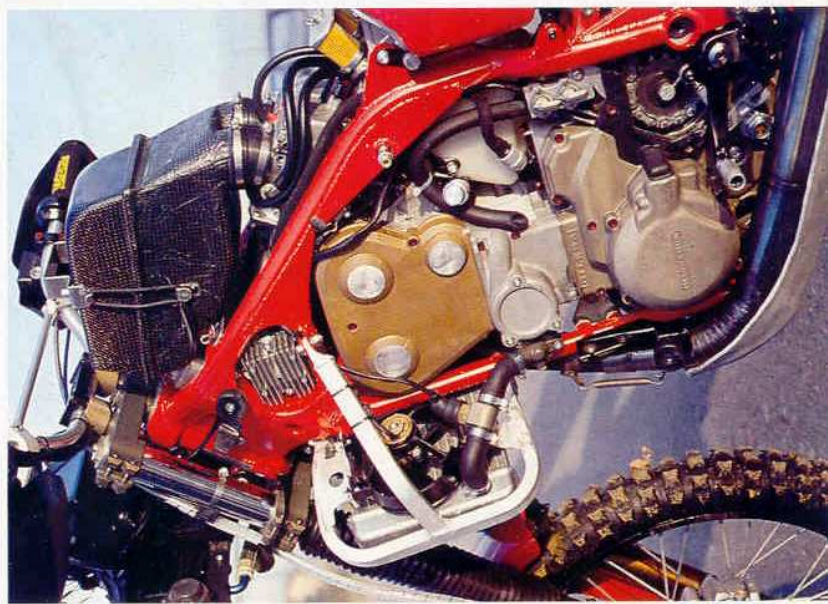
Scheda tecnica

Motore: monocilindrico a 4 tempi raffreddato a liquido, alesaggio x corsa 105,5x85 mm, cilindrata 743,04 cc, rapporto di compressione 9,5:1, distribuzione bialbero a 4 valvole con bicchierini e comando a cinghia dentata. Accensione elettronica con anticipo variabile, lubrificazione con olio nel carter, alimentazione supercarburante, capacità serbatoio benzina 60 litri, due carburatori Mikuni a depressione da 38 mm di diametro. Frizione a dischi multipli a secco, trasmissione primaria a ingranaggi, secondaria a catena, cambio a 5 velocità. Potenza max da 68 CV a 76 CV secondo la fasatura degli assi a camme. **Ciclistica:** telaio a doppio trave laterale in acciaio. Sospensioni: forcella Kayaba con steli da 46 mm di diametro ed escursione 300 mm; forcellone in lega leggera a profilo differenziato e ammortizzatore Kayaba, escursione ruota post 295 mm. Freni a disco da 300 mm ant e 240 mm post. Pneumatici Michelin da 90/90-21 ant e 140/90-18 post. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza max 2.295, larghezza max 890, altezza sella 920, interasse 1.527, peso in assetto di gara, senza carburante, 180 kg.

LA RC750R VENNE STUDIATA NELLA GALLERIA DEL VENTO DELLA PININFARINA PER OTTIMIZZARE LA CARROZZERIA E I SERBATOI LATERALI. LE MOTO CHE CORREVANO A DAKAR POTEVANO ARRIVARE ANCHE A 180 km/h sulla sabbia.



I due cerchi Gilera sulla sabbia del Confinante Nero in una pubblicità di Motociclismo (1992): il messaggio faceva giustamente leva sui trionfi della 600R.



LA DISTRIBUZIONE ERA SEMPRE BIALBERO CON COMANDO A CINQIANTATA DAL PROFILO ARROTONDATO E DALLA DURATA NOTEVOLMENTE SUPERIORE A QUELLA DI SERIE, LE VALVOLE AVEVANO UN ANGOLO DI 30° TRA DI LORO E DIAMETRO DI 41,4 mm PER L'ASPIRAZIONE E 36 PER LO SCARICO. NOTARE ANCHE IL CARTER MOTORE FUSO IN TERRA E I COPERCHI LATERALI IN MAGNESIO. DUE I CARBURATORI MIKUNI A DEPRESSIONE DA 38 mm DI DIAMETRO. IL PISTONE DELLA MAHLE AVEVA UNA SOLA FASCIA DI COMPRESSIONE E SOLI 40 mm DI ALTEZZA DEL MANTELLO MENTRE LA BIELLA ERA PANKL.

1

Er
assoluta ne
della nuov
neanche co
di Tunisia
silhouette:
vittorie ass
anno, Man
di classe e
assoluto al
Alla vigilia
la tredices
alla fine, M
tra le Silho
assoluto, m
vincerà nell
Marathon
all'undices
'91, Medar
Silhouette,
delle nuove
1991-'92 Pa
Glera part
moto deriv
nuove mot
delle RC750
Faraoni, la
seguiva la r
dell'edizion
e produttiv

LUIGINO MEDARDO NEL
"FARAONI" DEL 1991 CON LA
RC750R. SARÀ FERMATO
DALLA ROTTURA DELLA CINGHIA
DI DISTRIBUZIONE.



1991 Faraoni e Dakar

Era stata l'esigenza di avere un'arma decisiva per la vittoria assoluta nelle grandi corse in terra d'Africa a motivare la realizzazione della nuova RC750R, anche se i risultati alla Gilera non erano mancati neanche con la "vecchia" RC 600. Si era cominciato nel 1989 al Rally di Tunisia (2-9 aprile) con il primo posto di Medardo nella classe S'houette: otterrà anche il settimo posto finale, dopo 3 vittorie assolute di tappa. Nello stesso anno, Mandelli otteneva la vittoria di classe e il nono posto assoluto al Rally dei Faraoni. Alla vigilia di Natale, partiva la tredicesima Parigi-Dakar: alla fine, Medardo sarà primo tra le Silhouette e ottavo assoluto, mentre Mandelli vincerà nella categoria

Marathon (per moto rigorosamente di serie) terminando all'undicesimo posto assoluto, dopo 1 vittoria di tappa. Alla Dakar del '91, Medardo sarà settimo dopo 2 vittorie di tappa e la vittoria tra le Silhouette, mentre Mandelli finirà nono assoluto. La meta principale delle nuove 750 era la successiva Parigi-Dakar, diventata per l'edizione 1991-'92 Parigi-Città del Capo: si concluderà con il ritiro delle due Gilera partite (ci sarà, però, ancora una vittoria con Medardo tra le moto derivate di serie), ma già prima c'era stato l'insuccesso delle nuove moto al Faraoni. Nella primavera '92, arrivava il primo trionfo delle RC750R: Medardo si aggiudicava il Rally di Tunisia. Al successivo Faraoni, la vittoria di Picco confermava la bontà del progetto, ma seguiva la rinuncia di Gilera alla Parigi-Dakar, dopo i fatti luttuosi dell'edizione precedente. Era il triste preludio alla chiusura agonistica e produttiva del 1993.

Medardo nel 1991 con la RC750R. A destra: la prima vittoria di Medardo alla Dakar del 1991.



Una volta spogliata dalle abbondanti sovrastrutture, la RC 600 sembra una scultura moderna. In evidenza l'air-box in fibra di carbonio e la cartella della distribuzione che nasconde la cinghia dentata.



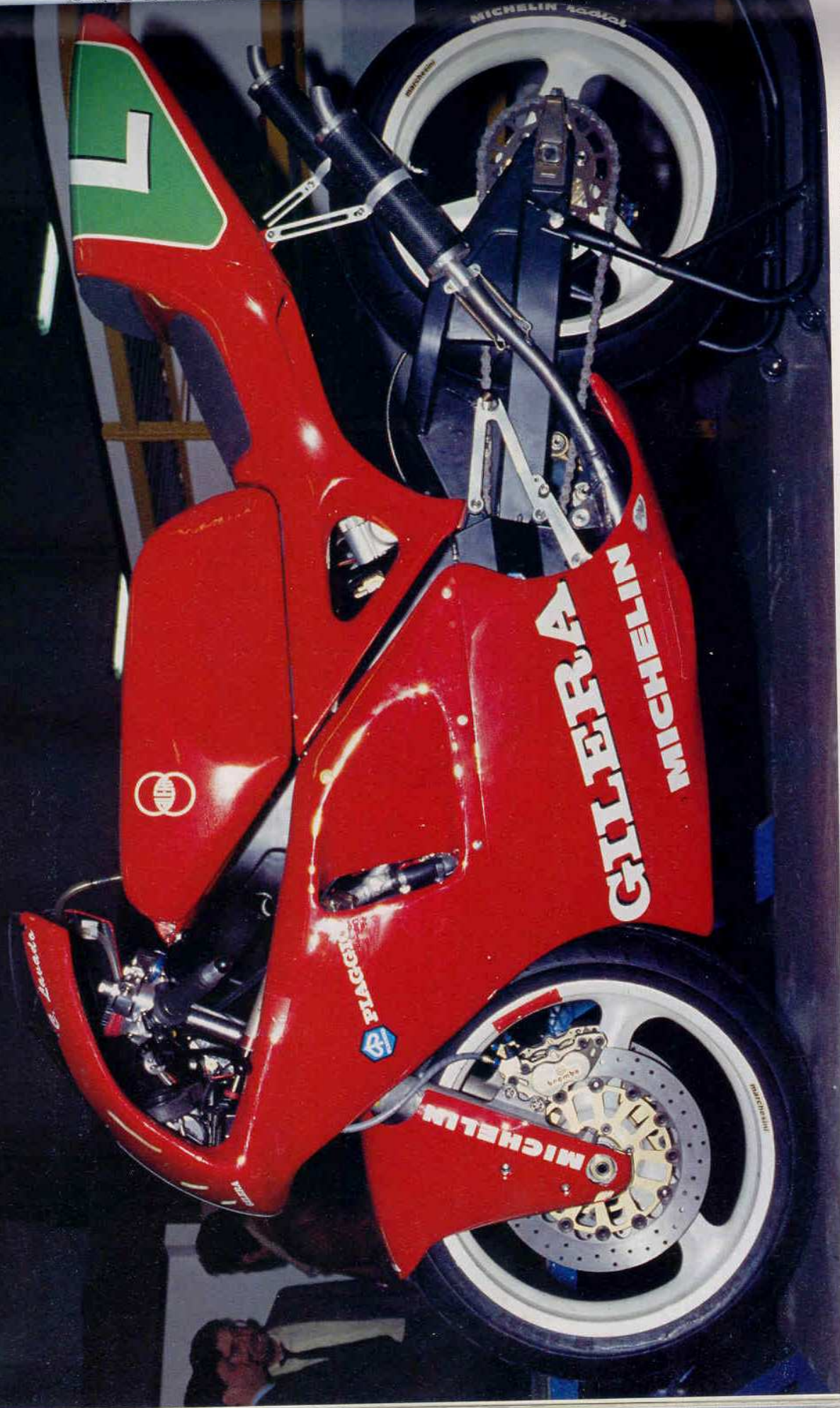
I tre "africani" della Gilera: dall'alto in basso Luigiino Medardo, Franco Picco e Roberto Mandelli.



Con questa RC 600 Luigiino Medardo ha vinto la "speciale" più lunga della Parigi-Dakar (da Chat a Tumu) del 1991.



Le RC 600 della Dakar 1991: questa enduro, definita da motociclisti "regina delle monocilindriche", lascerà il posto alla RC750R.



Ecco la Gilera del ritorno ai Gran premi: la 250 bicilindrica destinata a Carlos Lavado (notare la L) già campione del mondo della 250 nel 1983 e nel 1986.

1992

Il ritorno alle corse

Se ne era parlato da tanto tempo, ma finalmente era arrivato l'annuncio (21 febbraio 1991): la Gilera tornava a correre nel Mondiale. Le parole esatte sono state: "Il ritorno della Gilera al Mondiale di velocità è il fiore all'occhiello della Piaggio. È stato deciso per confermare il ruolo di questo Marchio tra i leader mondiali e per offrire alla produzione di serie i positivi riflessi delle corse, banco di prova estremo. Tra le varie classi è stata scelta la 250 perché attualmente è la più competitiva. L'obiettivo è scendere in pista con test privati entro il 1991, partecipare a qualche GP nel '92, essere presenti nel '93. Con un budget di 7 miliardi per il '91." Al vertice della piramide c'era l'ingegner Masut, direttore Pianificazione progetti ed esperienze alla Piaggio ed ex direttore tecnico alla Gilera, con al reparto corse l'ingegner Federico Martini, ex Bimota e Ducati. La base era stata fissata a Velate non lontano dalla fabbrica di Arcore.

Emblematica la signtografia all'interno del Reparto corse con Carlos

Lavado:
Liberati e Duke facevano buona guardia dalla famosa foto del GP di Monza nel 1956. Il motore era un V di 75° con un solo albero motore con i denti di manovella falsati di 30° e un contralbero di bilanciamento.



Tra le sofisticate apparecchiature di Velate il CAD per la progettazione, calcolo e disegni dei vari particolari. Sullo schermo a destra appare l'immagine di una biella. La potenza del motore bicilindrico era di 94CV all'albero a 12.500 giri con capacità di allungare fino a 13.500.



Carlos Lavado (a destra) insieme al compagno di squadra Philippe Ruqgia: i due piloti della ripresa agonistica.



Carlos Lavado in prova a Monza nei tanto attesi primi giri di collaudo della Gilera 250 GP.



Ecco il "cuore" del grande ritorno alle gare: la struttura di 2.000 metri quadri del Reparto Corse di Velate, a una decina di chilometri da Arcore, quindi non troppo lontano dai vecchi stabilimenti di Giuseppe Gilera.

1992-1993

Le moto che hanno fatto la Storia

250 GP

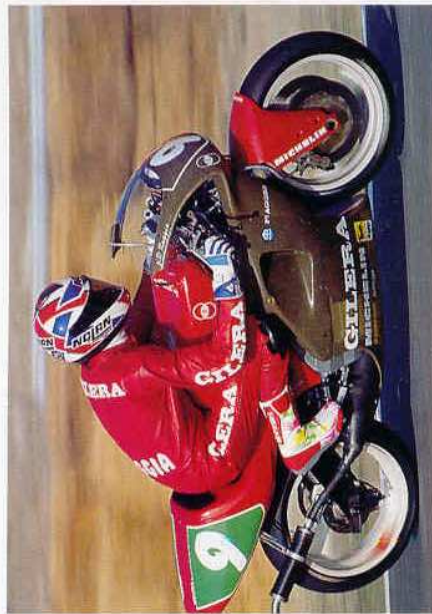
Il motore della 250 era un bicilindrico a V longitudinale di 75° con contralbero di bilanciamento. In più, l'ammissione lamellare a 6 petali, valvole allo scarico controllate dalla centralina dell'accensione elettronica. La V di 75° permetteva un albero a gomiti leggerissimo, con 3 supporti di banco su cuscinetti a sfere (di ceramica). I carburatori da 40 mm erano stati costruiti espressamente per la Gilera dalla Dellorto mentre i cilindri avevano 7 luci più 3 di scarico. Le valvole parzializzatrici allo scarico erano a ghigliottina e chiudevano soltanto lo scarico principale lasciando aperti i 2 booster laterali, l'alberino di bilanciamento era in titanio, la frizione in titanio e alluminio, mentre le parti di acciaio (bielle, albero motore, cambio) erano state rifuse sotto vuoto. Il telaio di alluminio pesava 10 kg. Nel 1993, arrivavano Gramigni e Casoli al posto di Lavado e Ruggia, a guidare la 250 GPR. L'albero a gomiti era diventato a 4 supporti e il cambio estraibile. Per il telaio nuove misure caratteristiche e la possibilità di regolazione della posizione del fulcro del forcellone. Rivisitati anche i freni: davanti, c'erano adesso 2 dischi diversi, uno in acciaio e uno in fibra di carbonio. L'air-box aveva una diversa presa dell'aria e cambiavano anche la carenatura, il cupolino e il serbatoio. Nonostante tutte le novità, i risultati non arrivarono e, a stagione neppure conclusa, la Gilera decideva l'abbandono delle corse. Alla fine del 1993, prima del Salone di Milano, anche gli stabilimenti di Arcore saranno chiusi e la produzione Gilera trasferita a Pontedera.



IL 1993 È L'ANNO DI ALESSANDRO GRAMIGNI, CAMPIONE IRIDATO IN CARICA DELLA 125. ALLA FINE DELLA INCOMPLETA STAGIONE DI GARA RIUSCIRÀ A PIAZZARSI SOLO IN 31 ESIMA POSIZIONE.

Scheda tecnica

Motore: 2T 2 cilindri a V di 75° longitudinale, un solo albero motore, raffreddamento a liquido. Ammissione lamellare nel carter, valvola APTS allo scarico. Alesaggio 56mm, corsa 50,7 mm, cilindrata totale 249 cc. Rapporto di compressione 16:1. Potenza e coppia massima non dichiarata. Due carburatori Dellorto da 40 mm a valvola piatta; accensione elettronica CDI digitale. Alimentazione miscela al 3,5%. Frizione multidisco a secco, cambio estraibile a 6 rapporti. Peso motore 23 kg. **Ciclistica:** telaio in lega leggera a doppio trave laterale. Inclinazione canotto di sterzo 22° (variabile di $\pm 2^\circ$). Forcella Kayaba regolabile in compressione, estensione e precarico molla; molla forcella in titanio; forcellone in alluminio sciolato con sospensione progressiva Power-drive. Ammortizzatore Kayaba regolabile in estensione e compressione; molla in titanio. Cerchi Marchesini in lega di magnesio da 3.50x17" anteriore e 5.25x17" posteriore. Pneumatici Michelin. Freni Brembo: anteriore doppio disco in ghisa da 290 mm o in fibra di carbonio da 272 mm con pinza a 4 pistoncini; posteriore disco in ghisa con pinza a doppio pistoncino. **Dimensioni (in mm) e peso:** interasse 1.320, peso a secco 95 kg.



A DESTRA, JEAN-PHILIPPE RUGGIA NEI TEST INVERNALI DEL 1992 CON LA CARENATURA GREZZA IN MATERIALE COMPOSITO. IL PILOTA FRANCESE ACCUMULERÀ SOLO 6 PUNTI E IL SEDICESIMO POSTO ALLA FINE DEL MONDIALE DI QUELL'ANNO. ANCHE CARLOS LAVADO (A SINISTRA) NON SI PUÒ DIRE SODDISFATTO DEL SUO ANNO "MONDIALE" CON LA GILERA: APPENA 4 PUNTI IRIDIATI.



LA CICLISTICA ERA CONVENZIONALE CON FORCELLA KAYABA E SOLUZIONI MISTA ALL'AVANTRENO CON UN DISCO IN ACCIAIO E UNO IN CARBONIO. LE PRESTAZIONI DELLA 250 GP ERANO VICINE A QUELLE DELLA CONCORRENZA, MA CI FURONO PROBLEMI DI PARTENZA CHE PENALIZZARONO IL RISULTATO FINALE. DAL 1993 IL PROPULSORE VENNE AFFINATO DAL TECNICO AUSTRIACO HARALD BARTOL ED VENNE MESSO AL BANCHE UN BOXER CON CILINDRI VERTICALI E OPPOSTI E INIEZIONE ELETTRONICA INDIRETTA. L'INIEZIONE VENNE SOSTITUITA DA DUE CARBURATORI DELLORTO A SEZIONE ELLITTICA (POI USATI DALLE APRILIA GP) PER PROBLEMI DI ALIMENTAZIONE NELLE VARIANTI. LA POTENZA DEL BOXER ERA DI 97 CV ALL'ALBERO. SOTTO, L'ULTIMA VERSIONE DELLA 250 CON MOTORE A 4 SUPPORTI DI BANCO.



CAMBIO DI PILOTI PER IL 1993 CON IL "MONDIALE" DELLA 125 ALESSANDRO GRAMIGNI C'È PAOLO CASOLI (SOPRA). ALLA FINE DI QUELL'ANNO CASOLI SI PIAZZERÀ IN 26ESIMA POSIZIONE.





CON UN RETROTRENO COSÌ (FORCELLONE OSCILLANTE MONOBRACCIO, RUOTA A SBALZO, FIANCATINE, PARAFANGO E CODINO CORSIAIOLI), IL BULLITT 50 SI PRESENTAVA PIÙ COME UNA VERA MOTO CHE UN CICLOMOTORE.

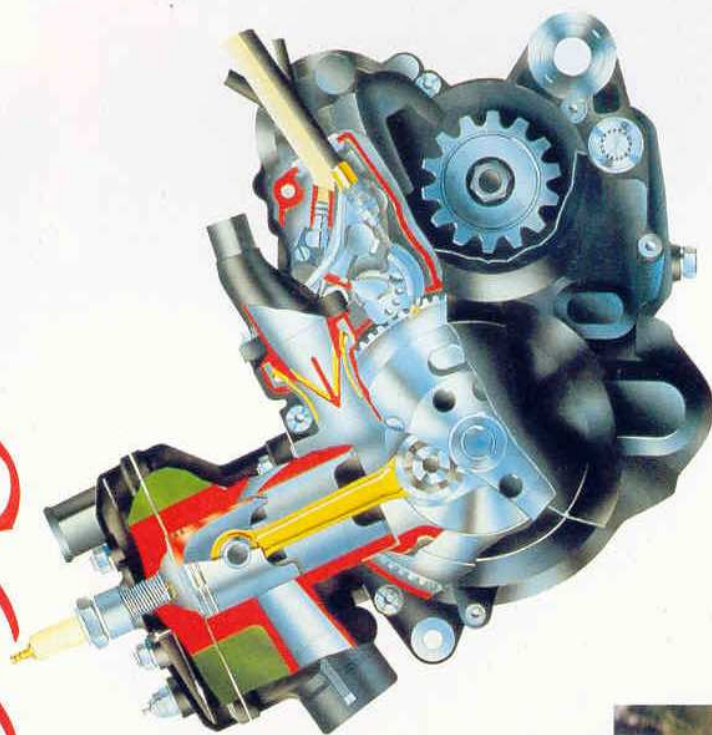
Nel 1990, nel pi
gia il Bullitt, modell
g, a cominciare da
tura bitrave diago
fronta corsaiola ge
gioro del "cinqua
uito da un disco i
40 mm. Il motore
edamento a liqu
ele. Costava 2.500
iamento elettric

l'impostazione
erale del Bull
"racing", ou
riquardava l
sizione di quic
ERA, INVECE,
TURALE E SI
ESTAVA A LUNG
RECURRENZE IN
LORI SENZA TR
ANCARSI. PECC
E LA LIMITATA
PIENZA DEL
ABATOIO (3,3
N PERMETTESS
HE PIÙ DI UN
FINAIO DI
ILLOMETRI CON
PIENO.

1990-1993

Bullit, il duro

Nel 1990, nel pur gremio panorama dei 50 cc, la Gilera creava il Bullit, modello innovativo sia per la parte tecnica sia per lo styling, a cominciare dal telaio "aperto" tipo tubone, ma con una struttura a trave diagonale scatolata di chiaro riferimento "racing". L'apparente corsaiola generale era sottolineata soprattutto dalla parte anteriore del "cinquantino", per non parlare dell'impianto frenante costituito da un disco anteriore da 240 mm e da un tamburo posteriore da 140 mm. Il motore aveva l'ammissione lamellare diretta nel carter, il raffreddamento a liquido e il cambio a 3 rapporti con comando a pedale. Costava 2.500.000 lire, con supplemento di 150.000 lire per avviamento elettrico.



Il disegno del motore evidenzia la struttura interna: il monocilindrico verticale a 2 tempi (alesaggio e corsa 39x41,8 mm, 1,5 CV Codice) con contralbero antivibrazioni era un nuovissimo propulsore di tipo "modulare", facilmente adattabile a vari tipi di esigenze di utilizzazione.

Il tamburo posteriore (a destra) era abbinato a un'insolita corona "disassata" verso l'interno. Le ruote erano in lega leggera e di disegno inedito.

Il disco anteriore aveva degli intagli tipo cross ed era protetto da una schermatura in plastica con feritoia per indirizzare l'aria di raffreddamento verso la pinza.



L'impostazione generale del Bullit era "racing", questo si ricuadrava la posizione di guida che era, invece, naturale e si prestava a lunghe percorrenze in città fuori senza troppo affaticarsi. Peccato che la limitata potenza del cinquantino (3,3 l) non permettesse di fare più di un centinaio di chilometri con il pieno.

Motociclismo (luglio 1990) ritolava così l'articolo con le impressioni di guida del Bullit 50: "Solo lui così". In alto, La pubblicità Gilera sulla rivista (1991) non faceva che sottolineare ulteriormente l'aspetto innovativo.





Erede "bonsai" delle RC di maggiore cilindrata, la Top Rally 50 era perfettamente a suo agio, oltre che nel traffico urbano, nel fuoristrada sportivo vero e proprio. Non era casuale che Motociclismo titolasse "Dynasty" il servizio relativo (aprile 1990).

Con
piccola, mo
presentata
motore pri
disposizio
La Rally ri
600 di ser
monotrav
per accen
era stata
strument
di una m
dalla Sic
150.000
messa i

EC
RE
SC

1990-1993 Rally e Sioux

Con la RC Top Rally 50, la Gilera torna alla vera, seppur piccola, moto adatta al fuoristrada quasi professionale. La nuova 50, presentata al Salone di Milano del 1989, vantava un tecnologico motore progettato ex novo anche per trarre profitto dalle recenti disposizioni legislative che avevano abolito la limitazione di potenza. La Rally ripeteva quasi perfettamente i motivi salienti della potente RC 600 di serie affermatasi alla Parigi-Dakar di quell'anno: il telaio era monotrave a doppia culla chiusa, con la parte posteriore smontabile per accedere facilmente al monoammortizzatore, ma tutta la ciclistica era stata studiata a un livello degno di una "racing". Anche la strumentazione era assimilabile, grazie anche all'ergonomia, a quella di una moto "africana". Alla fine del 1990, la RC Top Rally fu sostituita dalla Sioux prodotta fino al 1993: la prima costava 3.450.000 lire (più 150.000 lire per l'avviamento elettrico), mentre la seconda era stata messa in vendita a 3.900.000 lire.



Il telaio di stampo crossistico della Rally: i tubi erano a sezione quadrata e rettangolare. Dietro il canotto di sterzo, a sinistra il serbatoio dell'olio con sulla destra il radiatore.

Nuovo disegno per il motore (montato elasticamente) con ammissione lamellare diretta nel carter: il raffreddamento era a liquido, con pompa di circolazione regolata mediante termostato, mentre il cilindro era in lega leggera trattata al Gilnisil (alesaggio e corsa di 39x41,8 mm).



Ecco la Sioux: ereditava telaio e motore dalla Rally, ma per renderla più adatta anche a un più comodo utilizzo stradale si scelsero pneumatici di tassellatura ridotta e meno scolpita.



Avantreno e retrotreno della RC 50: i dischi erano intagliati obliquamente per migliorare le loro prestazioni sul terreno pesante. Il disco anteriore era ben protetto da una schermatura, mentre quello posteriore era scoperto.

1992-1993

Le moto che hanno fatto la Storia

GFR 125

"Aria da gara", così titolava Motociclismo la presentazione della Gilera 125 GFR (aprile 1993). La nuova ottavo di litro stradale di Arcore, in effetti, era esteticamente molto vicina alla contemporanea 250 GP, per non dire dell'impostazione di guida sportiva, con le pedane arretrate e rialzate, il manubrio piuttosto spiovente e la sella monoposto. La presentazione era avvenuta al Motor Show bolognese di fine 1992, sull'onda emotiva del ritorno della Casa alle corse di velocità. La nuova moto, rispetto alle precedenti 125, era stata rivisitata totalmente a cominciare dal motore che aveva carter, testata, cilindro, pistone e albero a gomiti di nuovo tipo, oltre che a un diverso impianto di raffreddamento, di scarico e a una nuova taratura del carburatore da 34 mm. Il telaio era del tipo Twin-Box, derivato direttamente da quello da Gran Premio per quanto riguardava geometria e distribuzione dei pesi. Fu preparata anche una versione Sport Production (SP) per l'omonimo campionato e una da enduro, la R. Commercializzata dal 1993, la GFR costava 6.460.000 lire.

Scheda tecnica

Motore: monocilindrico a 2 tempi raffreddato a liquido, aspirazione lamellare diretta nel carter. Alesaggio e corsa 56x50,6 mm, cilindrata 124,5 cc. Rapporto di compressione 13:1. Alimentazione a benzina super; carburatore Dellorto VHS 32 con diametro diffusore da 32 mm, lubrificazione separata con pompa a portata variabile. Cambio a 6 rapporti, accensione elettronica, avviamento elettrico. **Ciclistica:** telaio a trave diagonale in lega acciaio, sospensione anteriore con forcella "upside-down" con steli da 40 mm di diametro ed escursione 120 mm; sospensione posteriore con forcellone monobraccio in lega leggera e monoammortizzatore con leveraggio progressivo ed escursione ruota 135 mm. Freno anteriore a disco da 320 mm di diametro; freno posteriore a disco da 240 mm. Pneumatici da 110/70-17 ant e 150/60-17 post. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 1.960, larghezza 680, interasse 1.350, altezza sella 770, peso a vuoto 118 kg.



LA Gilera 125 GFR, MONOCILINDRICA DI SERIE, CHE ERA DIFFICILE DISTINGUERE DALLA QUINTE DISTINZIONE, A GRAN PRESSIONE DI LITRO, CASA DEL MIO, MODELLO UNICA QUESTO NELLA TERZA DISTINZIONE.

Il parafranco anteriore e la carenatura della nuova 125 Assoliggiavano a quelli della Gilera da gara, mentre il cupolino era stato ridisegnato. Non mancavano i vivaci colori "replica": bianco, rosso, verde, giallo, senza dimenticare la presenza di un solo sponsor tecnico.



Nel motore, rinnovato per l'80% rispetto alle precedenti ottavo di litro stradali, era scomparso il fastidioso "buco" di erogazione ai bassi regimi che affliggeva le precedenti versioni: ora era in grado di riprendere fin da 3.500 giri per raggiungere fluidamente quota 7.500, soglia dell'apertura della valvola parzializzatrice allo scarico. Da questo regime, un'ulteriore spinta fino a 12.000 giri (indicati) consentiva di vedere la lancetta del contagiri quasi in zona rossa: la relativa propensione all'allungo dei motori Lamellari consigliava un rapido cambio di marcia attorno a questa rotazione.



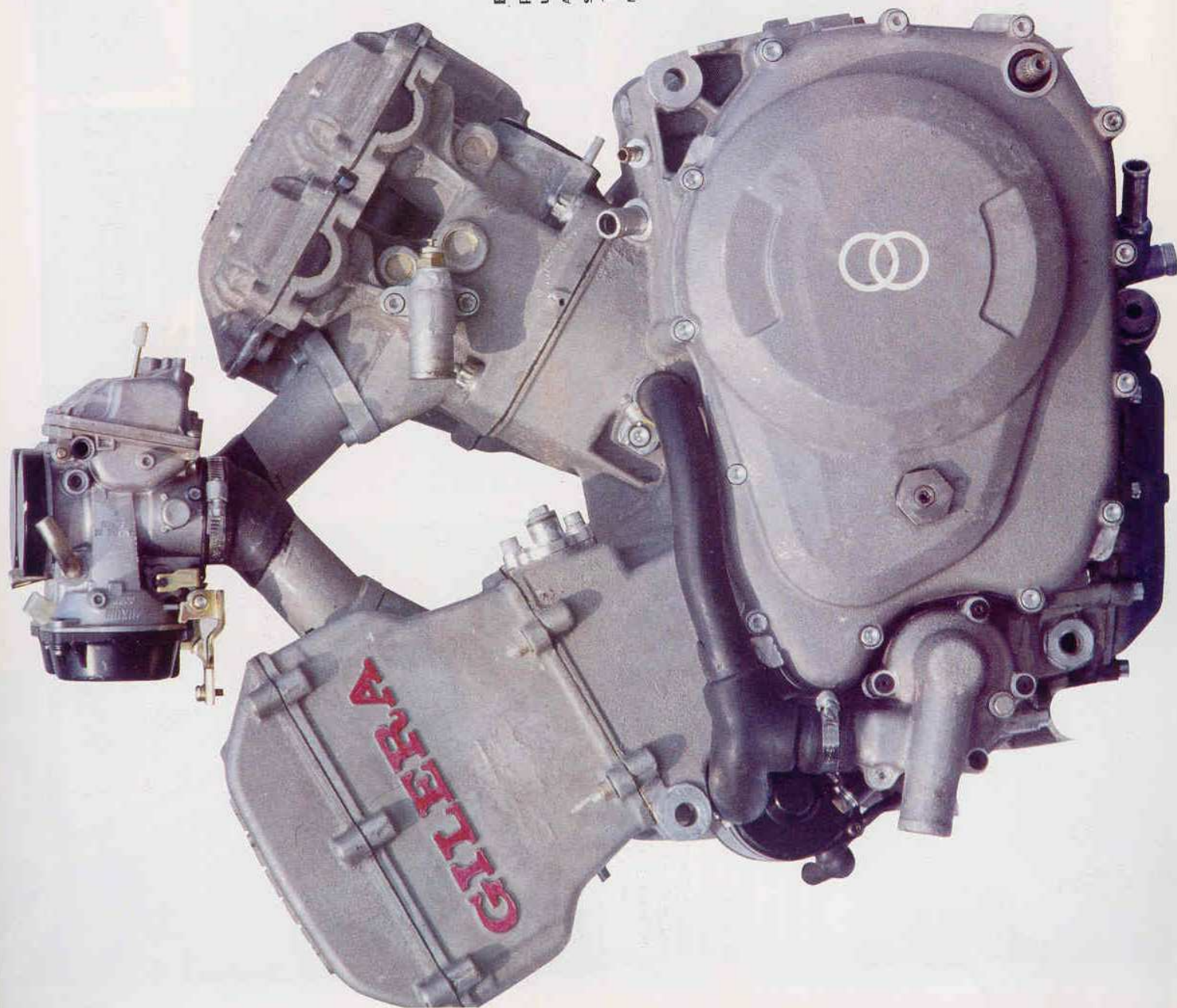
La forcella era a steli rovesciati da 40 mm di diametro e 120 mm di corsa e dotata di sistema antiaffondamento. L'ammortizzatore posteriore era a forcellone oscillante monobraccio con monomortizzatore oleopneumatico progressivo, dall'escursione alla ruota di 135 mm. Le ruote erano da 17" e montavano pneumatici superbassati (anteriore 110/70, posteriore 150/60). L'impianto frenante era a dischi con uno anteriore da 320 mm con pinza a doppio pistoncino di diametro differenziato, mentre il posteriore era da 240 mm a 2 pistoncini contrapposti.



Acc

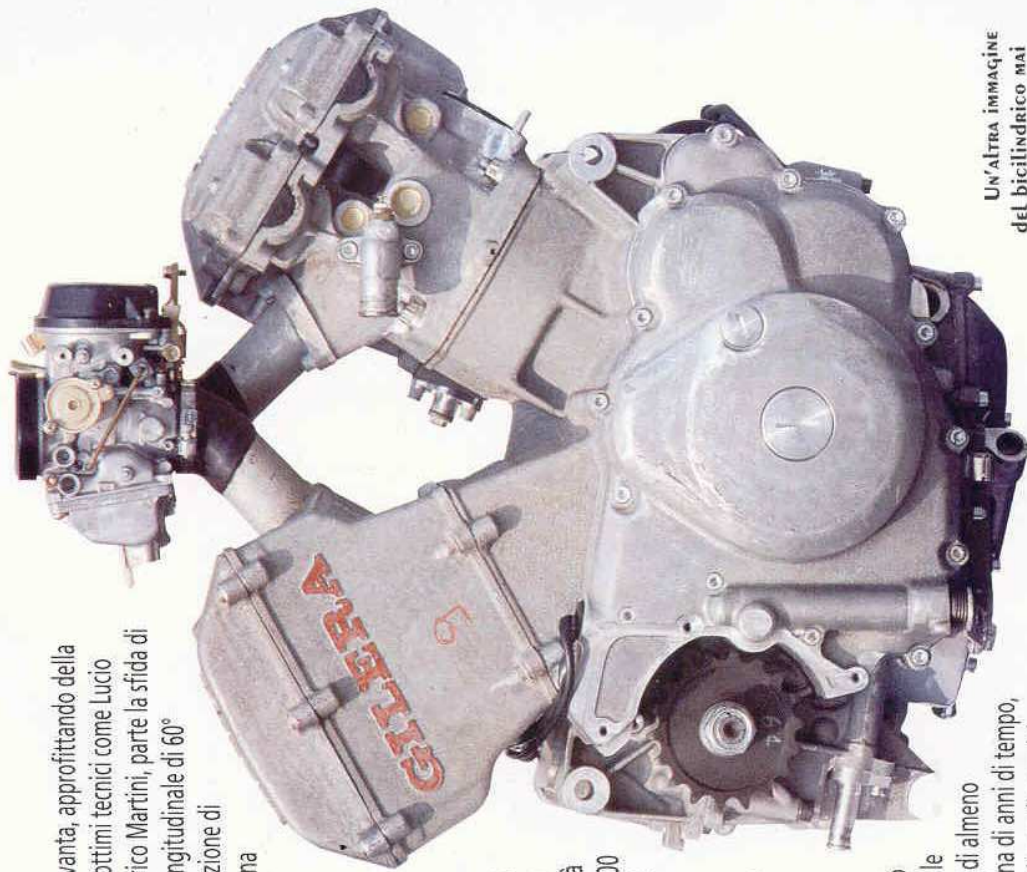
Alle
disponibilità
Masut, Fran
progettare
e 1000 cc d
serie sia all
bialbero q
cilindro co
"silenziosa
liquido, al
carburato
iniezione
con l'acce
carter un
cambio a
autore di
Turbo e z
1989 per
aveva la
questo f
insieme
molto p
sviluppi
l'enorm
per pro
moto. I
5.000 f
sempre
pubbli
Gilera
vedes
quello

Ecco il famoso motore da 1.000 cc
progettato a Velate: con un alesaggio e
una corsa di 100x63,5 mm, era
accreditato di 100 CV per la versione
stradale con possibilità di raggiungere i
140 CV per gli esemplari da impiegare
nelle competizioni Superbike.



Accadde a Velate: La 1000 mai nata

Alle soglie degli anni Novanta, approfittando della disponibilità in Piaggio-Gilera di ottimi tecnici come Lucio Masut, Franco Lambertini e Federico Martini, parte la sfida di progettare una bicilindrica a V longitudinale di 60° e 1000 cc destinata sia alla produzione di serie sia alle gare. Si trattava di una bialbero quattro valvole per cilindro con comando a catena "silenziosa", raffreddamento a liquido, alimentazione a carburatori a depressione o iniezione elettronica integrata con l'accensione, lubrificazione a carter umido con pompa a lobi e cambio a 6 marce. Lambertini (già autore della Morini 350 e della 500 Turbo e approdato in Piaggio nel 1989 per rimanervi fino al 1997) aveva lavorato assiduamente su questo progetto, principalmente insieme a Martini. Il motore era molto promettente e il suo sviluppo fu abbandonato per l'enorme investimento necessario per produrre e commercializzare le moto. Per ammortizzare le spese di almeno 5.000 pezzi si parlava di una decina di anni di tempo, sempre valutando positivamente l'accoglienza del pubblico. Ma nel 1993 sopraggiunse la chiusura degli stabilimenti Gilera e anche se ciò non avrebbe impedito che questa macchina vedesse la luce a Pontedera, in quegli ultimi anni il clima non era quello adatto per tentare questa nuova avventura.

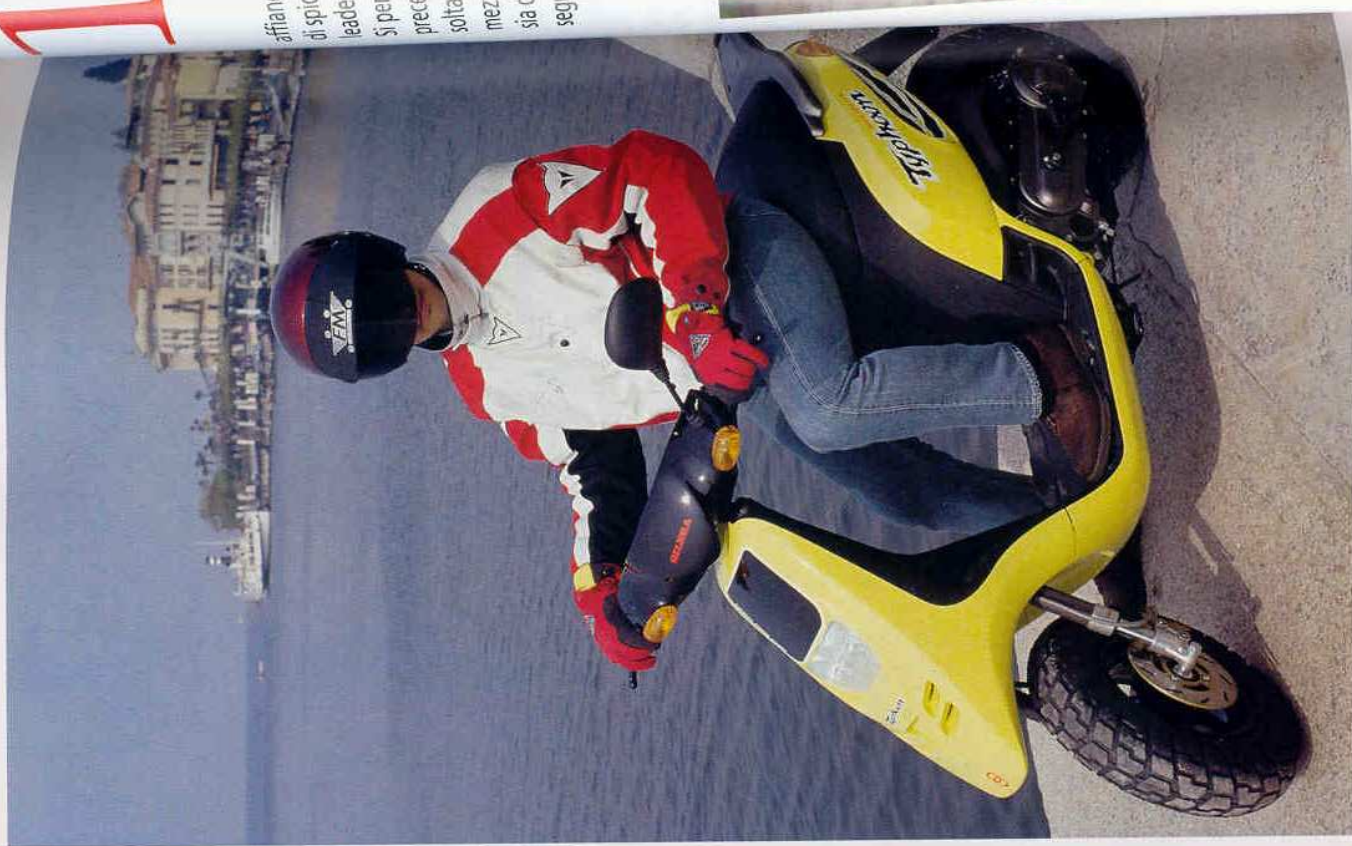


Un'altra immagine del bicilindrico mai

NATO: il CARTER ERA TAGLIATO ORIZZONTALMENTE CON I CILINDRI RACCHIUSI NELLA METÀ SUPERIORE, UNA TECNICA POI DIFFUSA SUI PROPULSORI GIAPPONESI DELLE POTENTI SUPERBIKE. LA DISTRIBUZIONE AVEVA LE CATENE POSTE UNA SULLA DESTRA E UNA SULLA SINISTRA, MENTRE I CARBURATORI MIKUNI ERANO A DEPRESSIONE, MA ERA PREVISTA ANCHE L'INIEZIONE.

NONOSTANTE L'ATMOSFERA ATTORNO AL VECCHIO MARCHIO NEI PRIMI ANNI NOVANTA NON FOSSE ESATTAMENTE OTTIMISTA, NON MANCAVA IL SOSTEGNO DELLE COPERTINE DI MOTOCICLISMO.





Lo Storm 50, il nuovo scooter Gilera che seguiva il diffusissimo Typhoon (a fianco): gli era rimasto simile nella linea e nella tecnica, ma modificato nel look, oltre che nei cerchi e nelle gomme.

Nel 1994, i
affiancargli lo Stor
di spiccata impron
leadership della C
si perdeva un po'
precedente, così
soltanto alla fasc
mezzo polivalen
sia durante il ter
seguita a fine '9

19

1993-1998

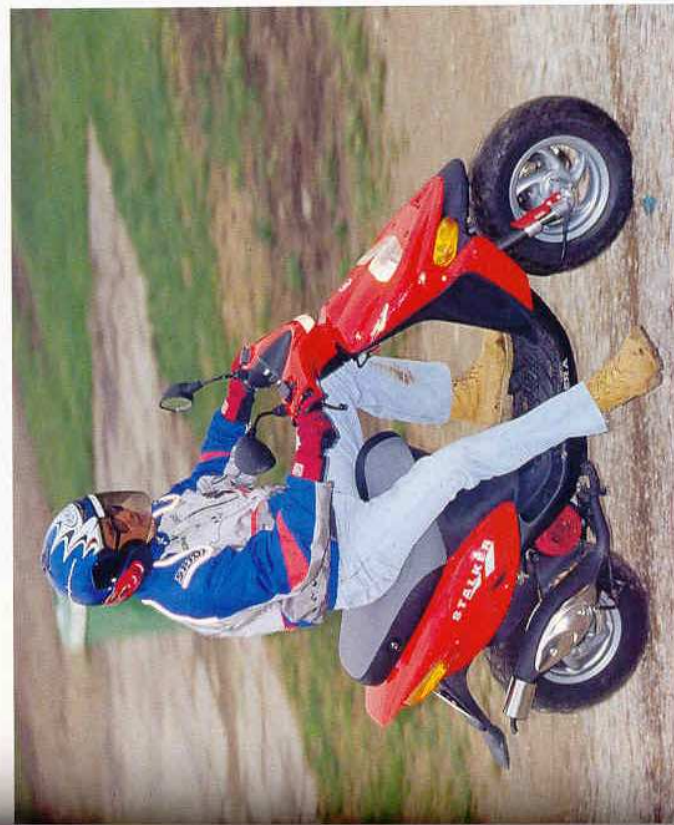
Si ricomincia dallo scooter

Nel 1994, il grande successo del Typhoon 50 spinge la Gilera ad affiancargli lo Storm, con ruote da 13" invece che da 10" e pneumatici di spiccata impronta stradale. Il nuovo scooter doveva consolidare la leadership della Casa nel settore, in particolare tra gli scooter sportivi. Si perdeva un po' l'impostazione fuoristradistica del modello precedente, così come cambiava il target di riferimento, non più legato soltanto alla fascia giovanile: il nuovo scooter si proponeva come mezzo polivalente, funzionale sia nell'impiego cittadino quotidiano, sia durante il tempo libero. Nel 1995, uscì la versione Easy Moving seguita a fine '97 dallo Stalker dall'estetica ancora più sportiva.

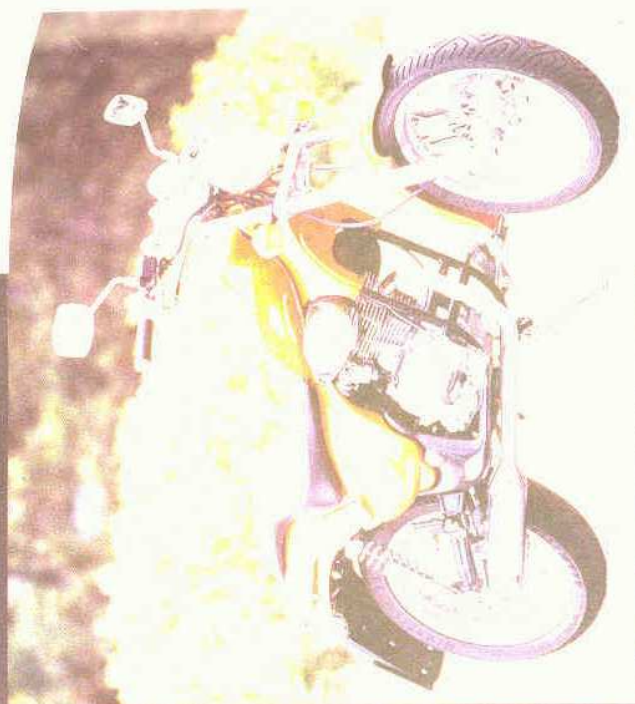


LA STRUMENTAZIONE dello STORM era chiara e ben leggibile: il buzzer degli indicatori di direzione era disponibile a richiesta.

IL RETROTRENO dello STORM evidenzia la solita sospensione posteriore con sistema MOTORE-TRASMISSIONE oscillante a fissaggio elastico e ammortizzatore idraulico sul lato sinistro (escursione di 70 mm).



DUE IMMAGINI dello Stalker 50 che ne esaltano la grande maneggevolezza e la capacità di muoversi anche fuoristrada. LE RUOTE SONO NUOVAMENTE da 10 pollici e lo scarico assume una forma ad espansione.



Tutti i *Procedimientos* Celler
 sono a 100 pesos. Fyler 50
 Il modo vinizzava Portogho
 Sella Charles Davidson
 e la casa di pienza
 della palazzina sal lano.
 500 m. di lano sopra,
 100 m. di lano 125.



1993-1999

Piccola aquila

Nel 1993, la Gilera ritornava nel mondo custom con la Eaglet 50, proposta in due versioni cromatiche dove all'avorio venivano abbinati il blu pastello o il bordeaux metallizzato. Il grosso serbatoio a goccia, la lunga e inclinata forcella sormontata da un ampio manubrio, la ruota anteriore da 18", la comoda sella appoggiata sui panciuti fianchetti e il ricurvo parafrangente che andava a sovrastare il generoso pneumatico posteriore da 160 erano tutti gli elementi caratteristici in puro stile yankee che caratterizzavano la moto. Una grossa novità tecnica era costituita dalla cassetta-filtro e dal ripostiglio-serbatoio olio che si contrapponevano lateralmente poco sotto il serbatoio benzina: era una soluzione molto intelligente perché nascondeva il piccolo motore monocilindrico, un po' troppo esiguo per una custom che si rispettasse. Questo propulsore che già equipaggiava altri modelli Gilera, come la 503 o il Bullit, era stato oggetto di profondo rinnovamento soprattutto al gruppo termico, al sistema di ammissione e al dispositivo di accensione. Costava 4.385.000 lire e restò in produzione fino al 1998, seguito dalla sorella maggiore, la Cougar 125, facilissima custom guidabile anche da chi ha la sola patente B.



Un telaio monotrave in tubi di acciaio "fasciava" il monocilindrico da 50 cc a 2 tempi della Eaglet, con aspirazione lamellare nel carter, lubrificazione separata, accensione elettronica e avviamento elettrico. Il raffreddamento era a liquido e un condotto del circuito provvedeva a portare l'acqua calda nella zona del carburatore (Dellorto SHA 14/12) per migliorarne il rendimento nelle partenze a freddo e nella brutta stagione.



La "piccola aquila" Gilera, custom Eaglet 50: strizzava l'occhio a Harley-Davidson. In la presenza di un motore a 50 cc, un serbatoio a goccia, un parafrangente ricurvo, un pneumatico posteriore da 160 mm, un pneumatico anteriore da 18", un manubrio largo, un cassetta-filtro, un ripostiglio-serbatoio olio, un cassetta-filtro, un ripostiglio-serbatoio olio, un cassetta-filtro, un ripostiglio-serbatoio olio.



Ciclistica sovradimensionata per la Cougar 125: forcella anteriore da 35 mm e freno a disco da 260 mm con doppio pistoncino; dietro, doppio ammortizzatore idraulico e freno a tamburo da 160 mm. Cerchi a raggi da 17" in alluminio.



IL MOTORE DELLA COUGAR: 4 tempi, 2 valvole monoalbero, accensione elettronica CDI e avviamento elettrico per 102 km di velocità massima. Cinque velocità per il cambio.

Motociclismo recita: "La Cougar si guida come una bicicletta, anzi l'avantreno è fin troppo leggero... L'impostazione della traiettoria in curva è rapidissima".



1997

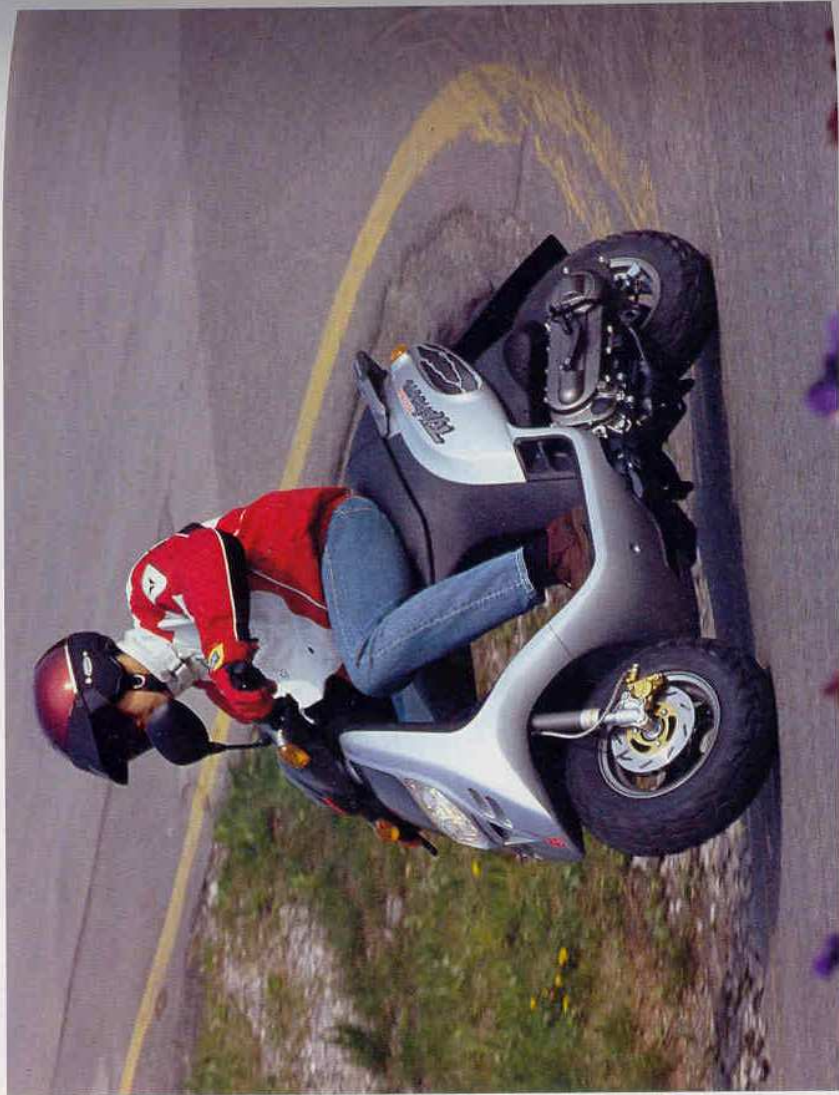
Le moto che hanno fatto la Storia

Typhoon 50

A 15 anni di distanza dal GSA 50, lo sfortunato scooterino Gilera precursore dei futuri modelli, nella primavera del 1993 faceva il suo ingresso nel mercato degli scooter dell'ultima generazione il Typhoon 50 prodotto dalla Piaggio con marchio Gilera. Era un mezzo dall'impostazione decisamente sportiva e dalle prestazioni più che brillanti. Veniva proposto inizialmente in tre differenti colorazioni, giallo pastello, grigio e nero metallizzati ed era venduto a 3.250.000 lire, più 70.000 di sovrapprezzo per il colore metallizzato. Il propulsore che equipaggiava il Typhoon derivava da quelli montati su altri scooter del gruppo Piaggio: gli aggiornamenti riguardavano il carter motore (per lasciare spazio al grosso pneumatico posteriore), il cilindro e la marmitta, nonché il sistema di aspirazione con una scatola-filtro più voluminosa. La potenza massima aveva così guadagnato circa 1 CV e tutta la curva di erogazione ne aveva tratto giovamento.

Scheda tecnica

Motore: monocilindrico a 2 tempi raffreddato ad aria forzata, alesaggio e corsa 40x39,3mm, cilindrata 49,4 cc, compressione 10,9:1. Aspirazione lamellare nel carter, lubrificazione separata con miscelatore automatico Mikuni; capacità serbatoio olio 1,5 l, accensione elettronica CDI, avviamento elettrico e a pedale, un carburatore da 12 mm con starter automatico, benzina super, capacità serbatoio 5,5 litri di cui 1,5 di riserva. Trasmissione primaria a ingranaggi, cambio automatico con variatore a pulegge espandibili e cinghia trapezoidale, frizione centrifuga automatica. Rap-



Il Typhoon 50:
Motociclismo
concludeva la sua
prova del giugno
1993 definendolo
"un infaticabile
veicolo urbano".
Divenne lo scooter
più Gilera più
prodotto e venduto
in Europa
con oltre 75.000
esemplari.

porto di trasmissione secondaria: 11/39 x 13/49. **Ciclistica:** telaio monotrave in tubi di acciaio a sezione tonda e particolari in lamiera stampata, sospensione anteriore a forcella up-side-down; sospensione posteriore a motore/trasmissione oscillante con ammortizzatore idraulico. Freni anteriori a disco da 190 mm con pinza a doppio pistoncino e comando idraulico; freni posteriori a tamburo da 100 mm. Ruote sia anteriore che posteriore da 3.50x10" con pneumatici tubeless 120/90x10". **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 1.800, larghezza 700, interasse 1.280, altezza sella 810, peso a vuoto 75 kg. **Prestazioni:** velocità massima secondo Codice; potenza 3 CV a 6.750 giri; consumo 1,9 litri per 100 km.

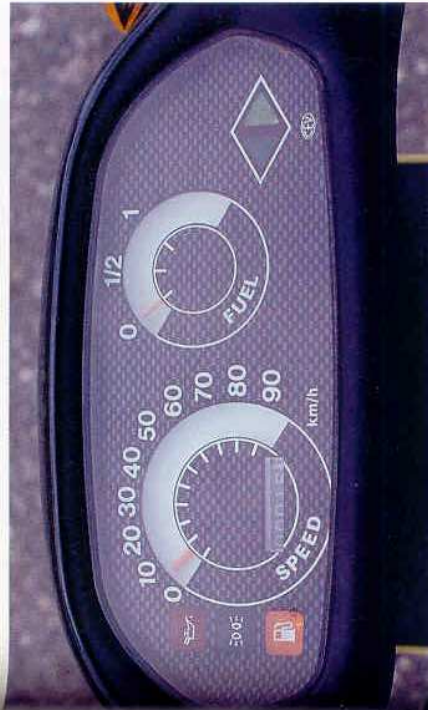


"LANCIATO" dalla copertina di Motociclismo (luglio 1995) ecco il Typhoon 125, il primo scooter Gilera di questa cilindrata, oltre che il primo scooter in assoluto ad avere un'impostazione sportiva adatta anche a escursioni fuoristrada. Nel servizio l'itinerario della "Via del nerario della 'via del sale' un lungo sterrato da Ventimiglia a Limone Piemonte sul confine con la Francia.



ne in
2 anteriori
allante
a doppia
ne sia
Dimensione
altezza
ice;

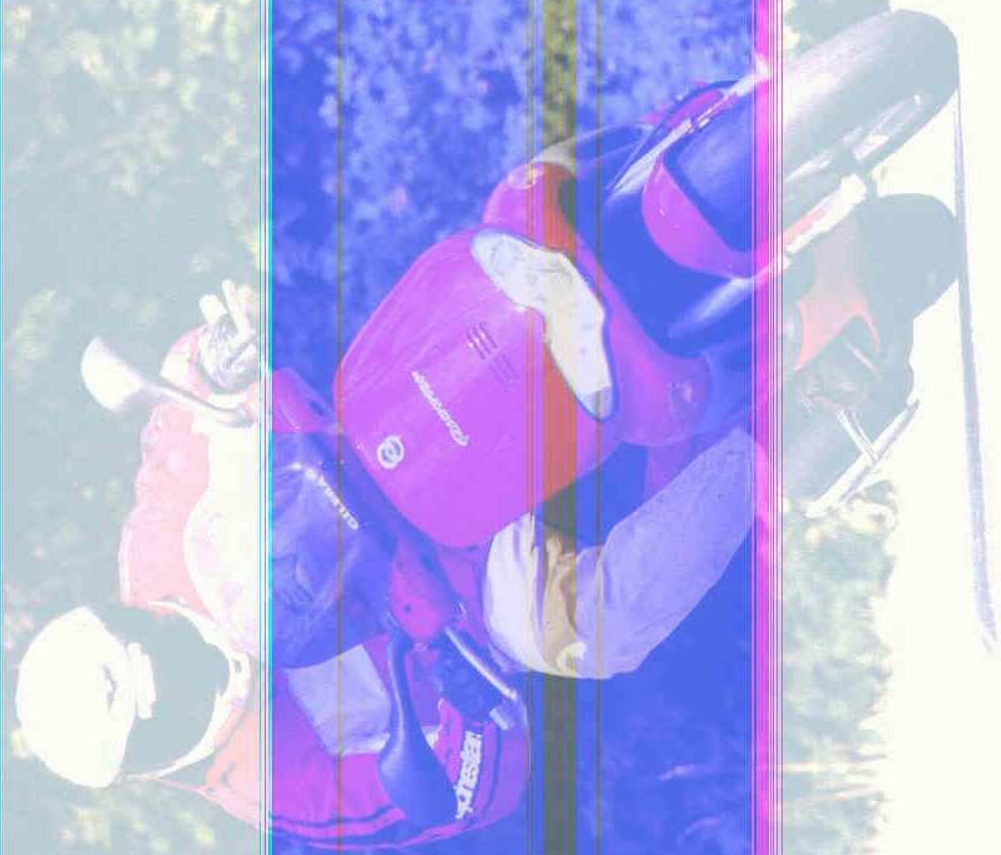
LA STRUMENTAZIONE del Typhoon comprendeva il livello del carburante: il CRUSCOTTO "RICORDAVA" la TRAMA della pregiata fibra di carbonio destinata ai mezzi da gara.



LA SOSPENSIONE ANTERIORE ERA UN'UNITÀ A STELI ROVESCIA TI DELLA SHOWA IN GRADO DI ASSICURARE UN'ESCURSIONE RUOTA DI 73 MM, MENTRE POSTERIORMENTE ERA STATO ADOTTATO, COME DI CONSUETUDINE, UN SISTEMA MONOBRACCIO CON MOTORE E TRASMISSIONE SOLIDALI CHE, OSCILLANDO, FUNGEVANO DA FORCELLONE; IL SOLO AMMORTIZZATORE IDRAULICO ERA POSTO A SINISTRA E L'ESCURSIONE DELLA RUOTA ERA DI 70 MM.



SOTTO LA SELLA C'ERA UN CAPIENTE VANO PORTACASCO: ERA L'UNICO PORTAOGGETTI DELLO SCOOTER. IN VISTA ANCHE I TAPPI PER IL RIFORNIMENTO DI BENZINA E OLIO.



Veloce, potente e stabile come una vera moto più che uno scooter. Il Runner mostrava, infatti, una precisione di guida inusuale per uno scooter.

caratteristica di
integrale e per
fosse effettuab
proprio sotto l
ammissione la
concezione, m
mm, era lung
colorazioni er
rame e grigio
ospitare clin
125 cc e da u

Il Runner V
definito dal
NOSTRA RIVI

con il dis
gli scot
in salin
avava
avdi sin
sa vera
scelte d
no al se
corot de
us il co

INSE
TRIANGOL
CENTRALE

1997 Runner 50/125/180

Il Runner 50 era considerato da Motociclismo un veicolo concettualmente "idito", mentre i progettisti ne parlavano come dello "scooter con il moto dentro". Aveva ruote grandi, posizione di guida moderatamente raccolta e un tunnel centrale rialzato che nascondeva un tubi di rinforzo che, unito al trave portante, formava una specie di telaio sulla chiusa. Dello scooter manteneva la caratteristica di avere sotto la sella un posto adatto per un casco integrale e per altri oggetti e il fatto che il rifornimento di carburante fosse effettuabile senza scendere dal mezzo perché il bocchettone era proprio sotto lo scudo frontale. Il motore, raffreddato a liquido e con ammissione lamella, era dotato di una trasmissione di nuova concezione, molto progressiva. Il Runner aveva un interasse di 1.290 mm, era lungo 1.830 mm e pesava a vuoto 94,2 kg. La gamma delle colorazioni era composta da rosso Gilera, nero carbonio, blu tempesta, rame e grigio moonlight. Il Runner 50, così com'era strutturato poteva ospitare cilindrate migliori: in effetti sarà seguito da una versione da 125 cc e da una da 180 cc.

IL RUNNER VENNE definito dalla vostra rivista "il più motociclistico degli scooter". Per salirci, lo si doveva scavalcare come una vera moto. Anche il telaio era di scuola motociclistica con il serbatoio carburante inserito nella triangolazione centrale.

Gruppo di famiglia in un esterno: nel luglio 1997, Motociclismo testava lo scooter Runner 50 al Tourist Trophy. Nella foto alla "succursale" di Velate, in attesa della partenza per l'isola inglese, il Runner è ripreso accanto a una mitica regina del TT, la 500 quattro cilindri.



Il cruscotto del Runner 50 ricordava da vicino quello del Piaggio Hexagon 125 ed era piuttosto completo: mancava solo l'orologio.



Il Runner 125: da come era abbondantemente strutturato il modello di 50, era facile prevedere le successive versioni.

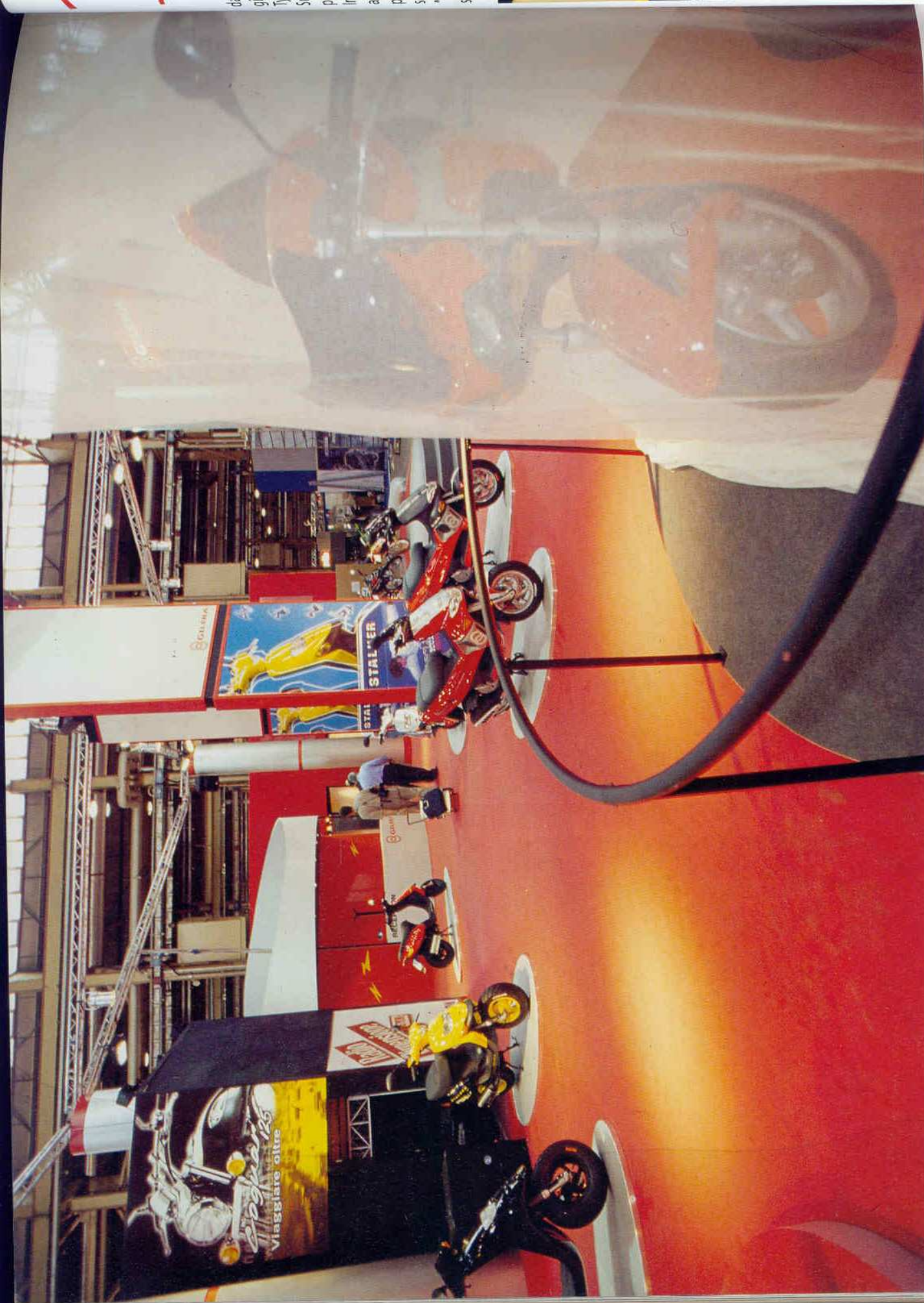


19

Al Salone d
dalla fondazione de
giovane con le nuc
Typhoon e con il co
Surfer, anello d'unic
proponeva una auc
Inoltre, lo Stalker 5
ai nuovi standard E
proponevano come
scooter sportivi. La
"tecnico" con un r
stradale, ma comp



La vocazione fu
sdoppiato, dal
linee. Il motore
il parafango in

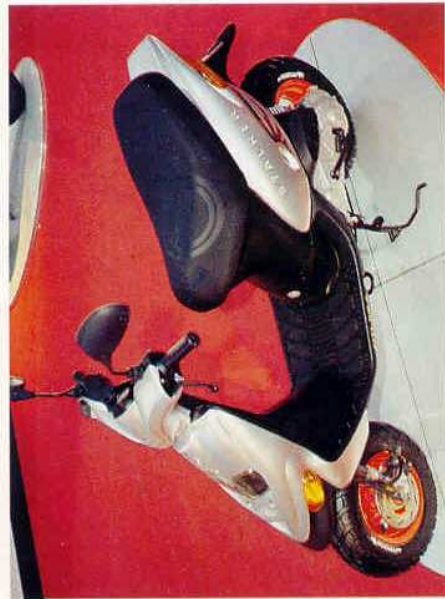


Lo stand della Gilera al Salone del Ciclo e Motociclo 1999: la capacità progettuale della Marca è "svelata" dal prototipo della DNA 50

1999

Le novità di Milano

Al Saloned Milano 1999, la Gilera arrivava proprio a 90 anni dalla fondazione della Casa. Oltre a strizzare l'occhio al target giovanile con le nuove colorazioni per i sempreverdi Stalker, Runner e Typhoon e con il completamento della gamma dei "cinquantini" con il Surfer, anello d'unione tra i radicali GSM e H@K, la Marca dei 2 anelli proponeva una audace "concept bike" disponibile da 50 a 180 cc. Inoltre, lo Stalker 50 usciva nella versione ecologica "kat", rispondente ai nuovi standard Euro 1, mentre le nuove Runner FX 125 e FXR 180 si proponevano come il binomio di riferimento della gamma degli scooter sportivi. La GSM (Gilera Super Motard) 50 si offriva al cliente "tecnico" con un misto di ciclistica da moto enduro e coperture da stradale, ma comportamento da moto "vera".



I RUNNER SONO ORA disponibili in nero e rosso pastello, in grigio metallizzato e in rosso con trattamento "reflex" per incrementarne la visibilità.

Sopra, lo Stalker 50, sempre rivolto al segmento di clientela tra i 14 e i 17 anni, è stato modificato in un solo dettaglio: la sella ribassata che ne migliorerà il confort e la nota maneggevolezza.



La vocazione fuoristrada dell'enduro Surfer 50, è sottolineata, oltre che dal telaio monotrave sdoppiato, dal design tecnico delle sovrastrutture e della piastra para-carter che ne sottolinea snellezza e leggerezza di linee. Il motore a 2T del "cinquantino" ha l'ammissione lamellare, l'accensione elettronica e raffreddamento a liquido. Dietro, il parafrangio in stile crossistico accoglie un portapacchi, mentre il cerchio in alluminio monta un pneumatico da 110/80-18.

La GSM 50, ovvero una piccola ma quintosa supermotard in grado di dare notevoli emozioni su strada. Riprende nella linea e nella componentistica le supermotard di maggiore cilindrata derivate dai mezzi da enduro.





Ecco il prototipo della DNA esposto al Salone di Milano del 1999. Questo specialissimo 50 era celato dietro un grande velo quasi trasparente per enfatizzare il mistero intorno al prototipo. Viene poi mostrato al Motorshow di Bologna alla fine dello stesso anno.

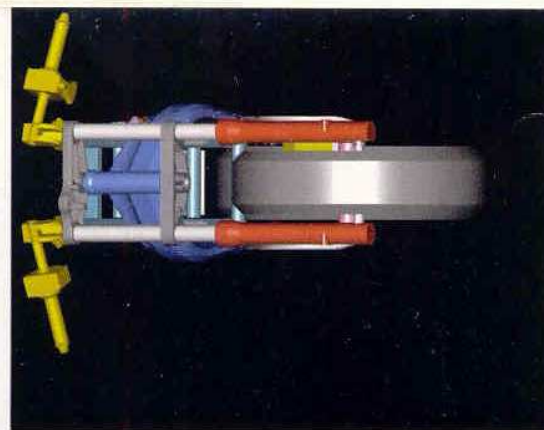
2000

DNA 50

Metà moto, metà scooter, anzi un nuovo concetto di veicolo che coniuga i vantaggi di entrambe le categorie. E' una scommessa per il futuro decisamente impegnativa che ha come scopo finale la creazione di un nuovo segmento di moto sportive. La DNA 50 esce dai soliti schemi della moto classica o dello scooter tradizionale, mostrando una linea assolutamente originale e comunque indirizzata verso l'utenza sportiva. La struttura del telaio in lamiera d'acciaio è abbondante, le ruote sono da 14 pollici, il serbatoio è in realtà un vano che può contenere il casco (un'altra Gilera, la MX-1 125 presentava una analoga soluzione) mentre il carburante ha un "vero" serbatoio davanti al motore, così si ottiene una ripartizione dei pesi (43% sull'anteriore e il restante 57% sul posteriore) più vantaggiosa rispetto ai normali scooter (40% sulla ruota davanti e 60% per quella dietro), il tutto per avere un comportamento motociclistico. La DNA potrà montare, grazie al suo generoso dimensionamento, anche motori di 125 e 180 cc e dare prestazioni decisamente entusiasmanti.

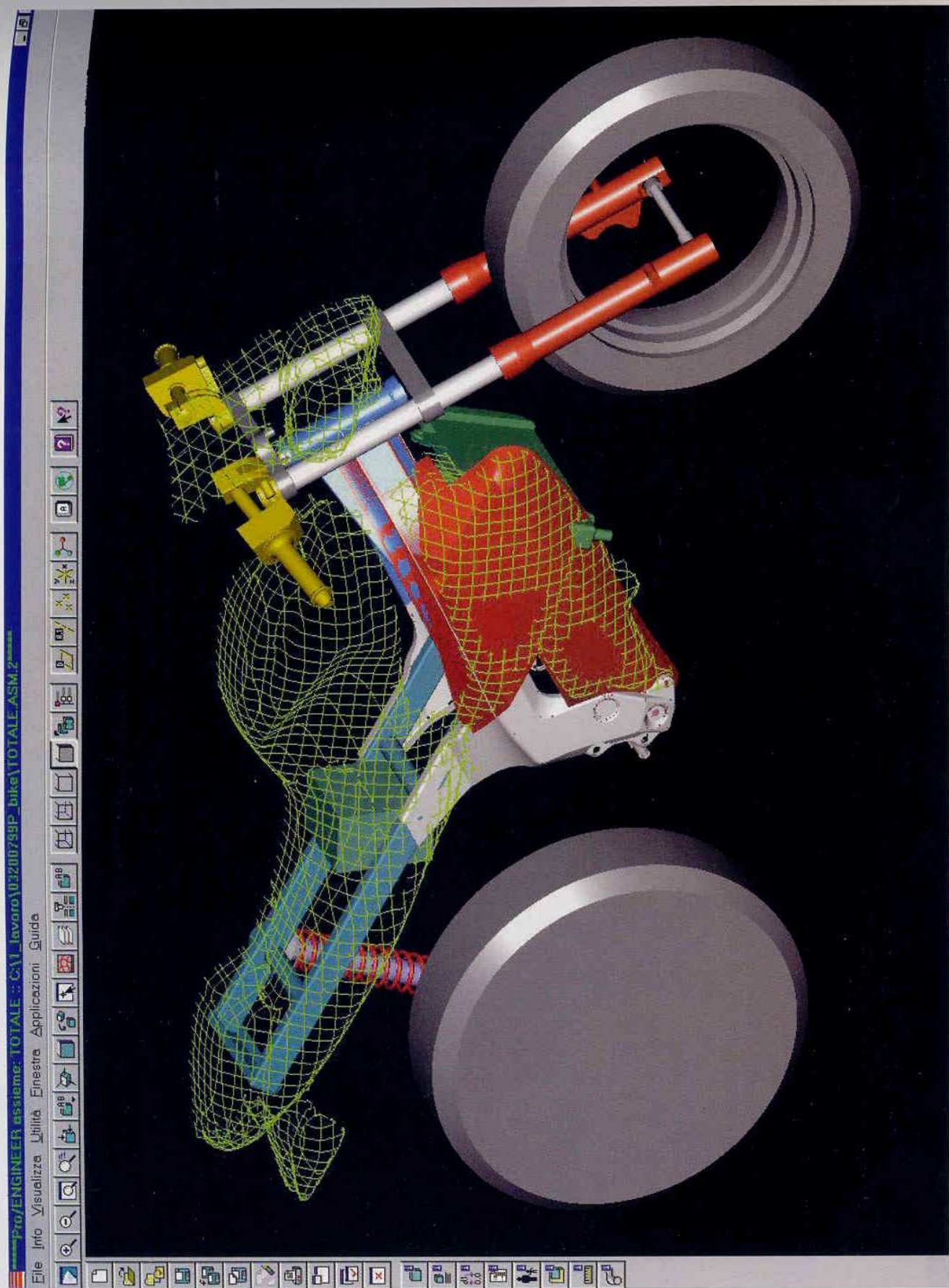


DECISAMENTE SPORTIVA LA CONFIGURAZIONE DI GUIDA CON I MEZZI MANUBRI SULLA TESTA DELLA FORCELLA; LA SELLA È ALTA 770 MM DA TERRA. IL CUPOLINO INGLOBA IL FARO E OCCULTA UNA STRUMENTAZIONE CON CONTAGIRI ANALOGICI MENTRE CONTACHILOMETRI, TACHIMETRO, INDICATORI DI TEMPERATURA E LIVELLO CARBURANTE SONO DIGITALI.



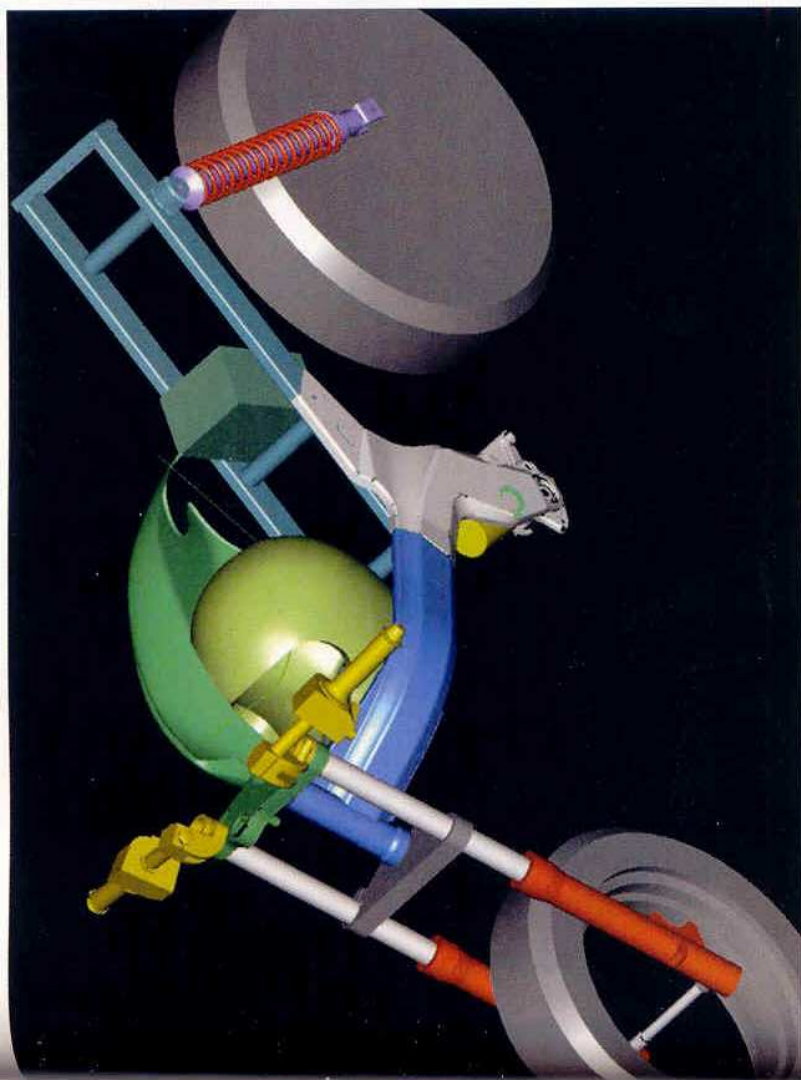
I CERCHI PRESSOFUSI IN LEGA LEGGERA HANNO DIAMETRO 14 POLLICI E MONTANO PNEUMATICI DA 120/70 PER L'ANTERIORE E 140/70 PER IL POSTERIORE MENTRE I FRENI A DISCO HANNO DIAMETRO DI 240 PER LA RUOTA AVANTI E 200 MM PER QUELLA DIETRO.

DUE VISTE AL COMPUTER DELLA NUOVA DNA CON LA CARROZZERIA LIMITATA AL MINIMO INDISPENSABILE. NEL FRONTALE, ECCO LA FORCELLA IDRAULICA CHE HA STELI DA 35 MM DI DIAMETRO. PER LA SOSPENSIONE POSTERIORE (CHE RIMANE DI TIPO SCOOTERISTICO) C'È UN SOLO AMMORTIZZATORE CHE PRESENTA LA POSSIBILITÀ DI REGOLARE IL PRECARICO DELLA MOLLA.

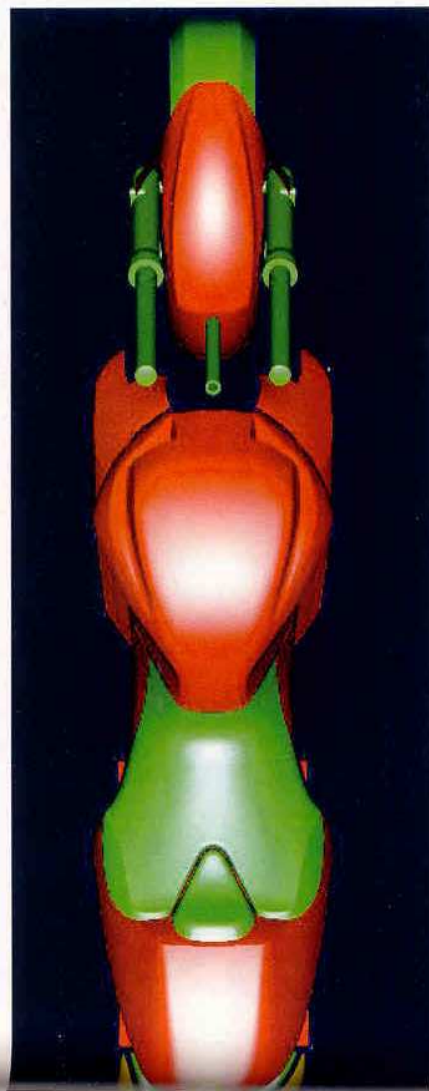


INTENSO È STATO L'USO DEL COMPUTER NELLA PROGETTAZIONE DELLA DNA 50, IN SPECIAL MODO PER VALUTARE LE MISURE DEL TELAIO E DEGLI ALTRI COMPONENTI DELLA PARTE CICLISTICA. L'INTERASSE È DI 1.330 MM, PRATICAMENTE QUELLO DI UNA SUPERSPORTIVA DELL'ULTIMA GENERAZIONE, MENTRE LA LUNGHEZZA TOTALE È DI 1.870 MM.

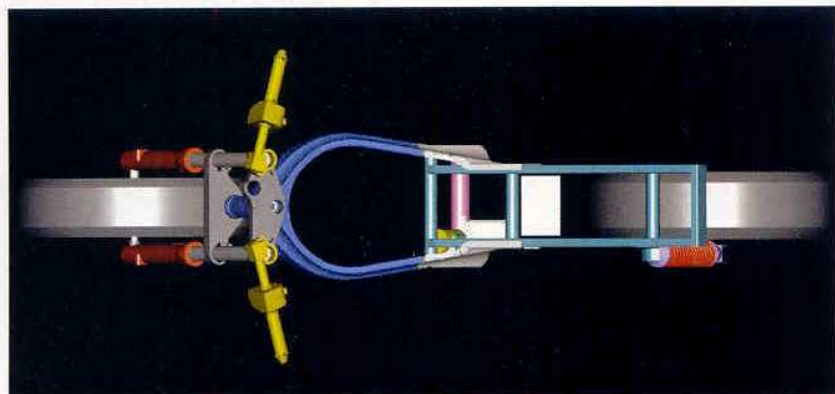
Ecco il finit
capienza è i
MANEGGEVOL



Ecco il finto serbatoio che in realtà serve da ricovero per il casco. Il vero serbatoio da 10 litri di capienza è piazzato davanti al motore nella zona inferiore del telaio e contribuisce a migliorare la maneggevolezza e abbassare il baricentro.



Il motore è raffreddato a liquido e dispone di alimentazione a lamelle nel carter. Alesaggio per corsa di 40x39,3 mm per una cilindrata di 49,4 cc, rapporto di compressione di 10,3:1, catalizzatore a due stadi e sistema di aria secondaria nello scarico, trasmissione a cinghia trapezoidale con variatore continuo dei rapporti e ingranaggi finali, frizione automatica centrifuga a secco.



Due viste computerizzate che evidenziano la snella silhouette della DNA 50 e la struttura superiore del telaio. La larghezza totale dei semimanubri è di 520 mm.

Un grande futuro

Quattro cilindri sportive, "mono" da supermotard, moto da turismo, ritorno alla regolarità (pardon all'enduro) e naked arrabbiate: questo è il futuro che ci auguriamo per la Gilera nel prossimo millennio. Non solo scooter e piccole moto quindi, ma una vera gamma che andrà a evolversi fino alle massime cilindrata. E' un augurio, ma qualcosa di più. Il Marchio Gilera è forte, è solido e non solo tra i ragazzi che usano il Typhoon e il Runner, e merita un ritorno in grande stile. Vi proponiamo una serie di nuove Gilera, realizzate dal designer Roberto Marabese dello studio Audis. In passato lo stesso studio ha realizzato numerose Gilera di successo: la KK e la KZ 125, la CX sempre 125 la linea della 250 GP, la Saturno degli anni 90 e le forme della RC 600, compresa la moto che ha corso alla Parigi-Dakar.



NAKED SPORTIVA IL CONCETTO DEL PROTOTIPO DEL DISEGNO È QUELLO DI UNA MOTO MANEGGEVOLE MA VELOCE E SPORTIVA, CON UN PICCOLO CUPOLINO A FAR DA MINIMO RIPARO. LA IMMAGINIAMO PESANTE NON PIÙ DI 160-170 KG, CON UN MOTORE QUATTRO CILINDRI DI 600 CC E UNA POTENZA VICINA AI 110 CV ALL'ALBERO. SOSPENSIONI TRADIZIONALI PER ANDARE SUL SICURO E UN TELAIO IN LEGA LEGGERA CON IL MOTORE USATO COME ELEMENTO STRESSATO DELL'INSIEME.



SUPERMOTARD Sull'onda del successo delle enduro trasformate in stradali ecco una Gilera "fun", divertente ai massimi livelli e facilissima da portare al limite. Il motore è quello della RC 600 aggiornato nella cilindrata sino a 650 cc con un cambio a 6 rapporti per galvanizzare al massimo le doti di ripresa fuori dalle curve. Il pilota ha una posizione in sella spostata verso la ruota anteriore per facilitare l'inserimento in curva. Anche in questa realizzazione un semplice telaio, in tubi d'acciaio e non in lega leggera, con il motore incastonato.

Un grande futuro



RITORNO ALL'ENDURO Ecco come immaginiamo la nuova enduro per rinverdire i successi della RC 600. Più sportiva e più votata al fuoristrada della precedente versione avrà un motore con carter "secco" e olio racchiuso nel trave centrale del telaio. Semplice nella immagine, ha un telaio dalla struttura a doppio trave laterale in lega leggera. Ne ipotizziamo anche la versione per il fuoristrada professionale, spogliata al massimo ma sempre dotata di avviamento elettrico.



NATA PER CORRERE QUESTA È L'ARMA DEL RITORNO ALLE COMPETIZIONI DELLA VELOCITÀ. NASCE PER GAREGGIARE NEL MONDIALE Supersport ed È UNA QUATTRO CILINDRI DI 600 CC CON ALIMENTAZIONE A INIEZIONE ELETTRONICA E UNA POTENZA IN VERSIONE COMPETIZIONE DI OLTRE 125 CV. SUPER AERODINAMICA NELLE FORME AVRÀ LA POSSIBILITÀ DI VARIARE RAPIDAMENTE L'ASSETTO E LA POSIZIONE DEL CUPOLINO OLTRE ALLA TARATURA DELLE SOSPENSIONI COMPRESO L'ALTEZZA DEL RETROTRENO E L'ANGOLO DEL CANNOTTO DI STERZO. TELAIO A DOPPIO TRAVE LATERALE IN LEGA LEGGERA, SOSPENSIONI ULTRAREGOLABILI E RADIATORI LATERALI PER DIMINUIRE L'IMPATTO FRONTALE.