

GILERA QUATTRO: TECNICA E STORIA

Conferenza di **Alessandro Colombo**

Milano, 13 febbraio 1993

Ringrazio i numerosi intervenuti a questa nostra conferenza ed in particolare la signora Giliola Gilera e i piloti della gloriosa quattro cilindri Gilera: Iniziando, in ordine di data, da Dorino Serafini, a Nello Pagani, ad Alfredo Milani, a Albino Milani, a Orlando Valdinoci. Purtroppo non è potuto intervenire, perché a letto con la febbre, Umberto Masetti.

Parlare della Gilera 4 cilindri è una cosa che mi è stata chiesta più volte dai soci della nostra Associazione ma che non avevo mai affrontato, anche per la mancanza del tempo necessario a riordinare le idee. L'occasione mi è stata data dal libro che ho scritto recentemente.

Motori a quattro cilindri nelle moto ce ne sono sempre stati. Il primo esemplare, quello del colonnello inglese Golden è addirittura del 1896. In Europa ci sono stati molti validi esempi come la FN costruita per diversi anni a cominciare dal 1904 alla Nimbus danese, costruita dal 1919 al 1960.

Ci sono stati anche esempi di 4 cilindri trasversali, montati di traverso, come ha fatto la Evert Hall montando il motore Binks ai primi anni del '900. In America il 4 cilindri ha avuto una grandissima fortuna perché le distanze e i mezzi economici ne hanno permesso un grosso sviluppo, così abbiamo avuto le Pierce, le Henderson, le ACE, le Miltor, le Cleveland, un'infinità di 4 cilindri, però tutti in linea longitudinale.

L'idea di usare un 4 cilindri disposto trasversalmente per una moto da corsa è nata nel 1923 a Roma, da due giovani ingegneri: Carlo Giannini e Piero Remor, che, appena laureati dall'Università di ingegneria di Roma, hanno deciso di fare uno studio per una moto da corsa con queste caratteristiche e hanno iniziato questi studi in un piccolo locale vicino alle Terme di Diocleziano.

Poi si è aggiunto il conte Bonmartini che aveva cercato di finanziare questa impresa e quindi è nata questa moto, che si chiamava GRB (Giannini, Remor, Bonmartini) che aveva appunto un 4 cilindri disposto trasversalmente con il cambio dietro rispetto al motore e quindi con ingombri trasversali ridotti.

Il segreto di questa disposizione, dato che un motore trasversale costituisce già un ingombro largo per una moto, era infatti quello di non aggiungere una trasmissione esterna che aumentasse ancora l'ingombro ma di prendere direttamente il movimento da uno dei volani tenendo il cambio in ombra al motore.

Questo concetto che è stato ripreso in epoca più recente dalle principali moto dell'industria giapponese, è nato in questa occasione.

La GRB come tale non ha avuto seguito ma l'ha avuto con un altro nome: "OPRA" che significa "Officine di Precisione Romane Autoveicoli", una società costituita dallo stesso conte Bonmartini con il sovvenzionamento di persone della nobiltà romana, tra cui il principe Lancellotti che era poi divenuto presidente dell'OPRA.

La OPRA ha realizzato una prima moto con distribuzione monoalbero nel 1927 che ha fatto una sola corsa: la corsa in salita Cecchina - Albano vinta da una persona che correva con lo pseudonimo di "Littorio". Non sono riuscito a sapere chi fosse questa persona che la rivista Motociclismo dice: «amata dalle folle e avvezza ai trionfi».

Nessuna tra le persone di una certa età, cui ho fatto vedere questa foto, ha saputo riconoscere chi fosse "Littorio".

Invece la versione Bialbero è stata iscritta al Gran Premio di Roma del 1928. Taruffi, che aveva messo a punto questa moto (era stato chiamato da Remor a provarla), pensava di poter correre lui al Gran Premio di Roma e invece hanno preferito darla a Faraglia, che allora era campione italiano. La moto si è ritirata quasi subito per piccoli inconvenienti.

Altre corse: è stata iscritta a Belfiore sempre nel 1928, dove Taruffi ha condotto la gara in testa e poi ha dovuto ritirarsi per una rottura e una biella e nel 1929 è stata iscritta ancora al Gran Premio Reale di Roma, Taruffi è stato secondo per un po' di tempo dietro Bandini, poi è stato costretto al ritiro.

Il concetto fondamentale alla base della costruzione della OPRA era quello di utilizzare questo motore per fare delle moto di serie. Hanno fatto qualche corsa solo per accontentare Taruffi che ci teneva, dopo che avevano dato la prima volta a Faraglia la moto, a poterla guidare. Avevano anche fatto dei progetti di una vetturessa, in cui questo motore doveva essere montato anteriormente in modo trasversale, con la trazione diretta ai semiassi, un po' quello che poi è avvenuto con la Mini, ma tutto è finito nel nulla; l'impresa ha chiuso la sua attività e per qualche anno non si è più parlato di 4 cilindri.

Il conte Bonmartini nel frattempo era amministratore della Compagnia Nazionale Aeronautica che costruiva aerei e motori d'aereo, soprattutto per l'Aeronautica Militare.

A un certo momento, nel '33, c'è stata una crisi di ordinazioni, o per lo meno i concorrenti più bravi della CNA, hanno saputo aggiudicarsi le ordinazioni dell'Aeronautica. Per riempire i vuoti che si erano creati in questa Compagnia, dal momento che l'ing. Giannini era progettista dei motori d'aereo della Compagnia Nazionale Aeronautica, hanno pensato

di rifare una 4 cilindri. È nata così quella che poi è stata conosciuta con il nome di "Rondine".

Nella diapositiva che presentiamo possiamo vedere il motore nella primissima versione che è stata ultimata nel 1934. Era un motore d'avanguardia per quei tempi, con questi cilindri inclinati a 30° in avanti e caratterizzato da una ispirazione automobilistica.

Vediamo il compressore Roots montato sopra al motore, vediamo un lungo sfiato verticale che poi si è dimostrato insufficiente e ha dovuto essere rifatto, il magnete che era un Vertex della Scintilla, montato posteriormente.

Il motore era fissato al telaio sulle flange ai lati del basamento e su un attacco posteriore ben visibile.

La pompa dell'acqua era montata sull'albero a camme, il compressore Roots a tre lobi e il gruppo cilindri e teste in blocco, con l'angolo tra le valvole di 96° ricorda molto un motore Bugatti dell'epoca e anche le punterie e i bicchierini hanno un pattino circolare su cui lavorano le camme e una chiavetta naturalmente per tenere fisso l'orientamento, uno schema che era ricavato dai motori Bugatti i quali a loro volta l'avevano copiato dai Miller americani.

Una cosa molto complessa era il comando degli accessori: dal motore si comandava una coppia di ingranaggi che poi attraversava una coppia di ingranaggi elicoidali comandava un albero orizzontale. Questo sul davanti comandava la pompa dell'olio e dietro con un'altra coppia andava a comandare il magnete. Sia il magnete che la pompa dell'olio giravano con un rapporto 1:4 rispetto all'albero motore.

L'albero a gomito era scomposto e aveva delle flange per l'unione di un volano all'altro, con dei rulli per il trascinarsi e delle bussole filettate per l'unione. Avevamo quindi un centraggio fatto sulle flange, una trasmissione della coppia fatta dai rulli e un'unione, diciamo una forza di unione assiale, data da questo spinotto filettato destro - sinistro.

Era abbastanza innovativo per l'epoca. Il montaggio era tutto su cuscinetti a sfere ed a rulli, sei cuscinetti, perché al centro erano doppi, con singoli rulli, mentre questi altri erano doppi e gli esterni erano a sfere.

In una foto della Rondine al Circuito di Tripoli vediamo il meccanico Ciceroni vicino alla moto di Taruffi che aveva già una specie di carenatura a delfino, un tipo di carenatura diventato popolare molti anni dopo, ma in qualche modo anticipato da questa configurazione.

Con la Rondine nel '35 sono state ottenute due grandi vittorie: una a Tripoli e una alla Coppa Acerbo, mentre a Monza hanno vinto le Guzzi bicilindriche.

Alla fine della stagione '35, Taruffi ha insistito per fare dei records sul chilometro lanciato. Questi records sono stati fatti sull'autostrada

Firenze – mare, vicino all'aeroporto di Tassignano, nei pressi di Altopascio e sono state raggiunte delle velocità particolarmente elevate per l'epoca (244 km/ora) con la moto nella configurazione che vedete, con una carenatura posteriore che riprendeva la forma del pilota e anteriormente una carenatura aperta.

Il 1935 ha visto però anche la fine della Rondine perché la Compagnia Nazionale Aeronautica si è trovata in difficoltà, ed è stata assorbita dalla Caproni.

I motivi di questa fine sono vari, c'è chi dice addirittura che sia stato il Ministro dell'Aeronautica Balbo a mettere in difficoltà Bonmartini per via di uno sgarbo avuto durante il Gran Premio di Tripoli.

Durante il Gran Premio di Tripoli, la Guzzi aveva cercato di iscriversi all'ultimo momento Stanley Woods su interessamento di Balbo presso gli organizzatori. Bonmartini si era opposto e dicono che questo Balbo se lo sia legato al dito, per cui, da quando Balbo è diventato ministro dell'Aviazione, la Compagnia Nazionale dell'Aeronautica non ha più avuto ordinazione ed è stata messa in difficoltà.

Ci sono però anche delle ragioni più obiettive perché abbiamo visto che la Compagnia Nazionale Aeronautica già nel 1933 aveva cominciato a fare una moto perché si trovava in difficoltà.

È quindi abbastanza probabile che le difficoltà non abbiano avuto solo origine nel risentimento di Balbo ma anche da questioni più oggettive dovute a mancanza di competitività da parte della Compagnia. A questo, Piero Taruffi, che non voleva veder finire l'attività moto della CNA che a Caproni non interessava, ha cercato una collocazione alla Rondine e l'incontro felice è stato quello con Giuseppe Gilera, il quale ha capito il potenziale di questa moto, ha capito che la moto non era mai stata messa a punto come si doveva per varie vicissitudini e - cosa che qualcun altro che era stato pure contattato non ha saputo fare - non ha esitato a dare la sua paternità a questa moto e a stabilire subito un programma intenso di prove per cercare di ridarle la competitività di cui aveva bisogno.

A questo punto, nel 1936, Taruffi, il meccanico Orlando Ciceroni e sei moto passano dalla CNA alla Gilera.

Gilera aveva messo come condizione a tutto questo che Taruffi rimanesse come pilota e come direttore sportivo presso la Casa di Arcore.

Il lavoro fatto ad Arcore è stato un lavoro abbastanza intenso e ha riguardato molte parti del motore, dall'albero motore che era una delle parti più in crisi, soprattutto nelle bielle, e dove sono state adottate delle gabbiette in due metà perché allora l'albero non consentiva il montaggio della gabbietta in un solo pezzo per contenere i rullini. Sono stati modificati il compressore dove i rotori che inizialmente erano in

alluminio forgiato sono diventati in acciaio, sottilissimi, li vedremo dopo in dettaglio, comunque è stato un lavoro di cesello l'esecuzione dei lobi di questi rotori del Roots. Sono state fatte delle modifiche alla frizione, sono state fatte delle modifiche al telaio.

La moto quindi è stata presentata nel 1937, nella versione che vediamo nella foto, dove si notano fundamentalmente, anche a prima vista, il passaggio dal telaio in lamiera a un telaio in tubi e l'adozione di una sospensione posteriore Gilera, che era già adottata all'epoca su moto della Casa, con forcellone oscillante e molle contenute negli astucci superiori del telaio.

È stata aumentata l'alettatura del compressore e l'alettatura del polmone che si trova sull'alimentazione e con questa moto si è cercato di partecipare addirittura alla Milano - Taranto.

Il primo anno, nel 1937, Aldrighetti ha avuto qualche inconveniente ma è riuscito a portarla in fondo al quinto posto e comunque a dimostrare che l'affidabilità era stata raggiunta.

Il '37 però è caratterizzato da due altri grandi fatti: il primo è la vittoria di Aldrighetti a Monza, dove nel Gran Premio delle Nazioni ha avuto ragione di avversari fortissimi ed è riuscito ad imporsi nonostante una sosta ai box, e il secondo è la serie di record fatti da Taruffi che sono poi culminati nel record mondiale assoluto alla velocità di 274 km/ora.

In questa foto vediamo Aldrighetti durante la gara vittoriosa di Monza su quella che era allora la pista di alta velocità e in quest'altra vediamo Taruffi nel momento in cui, in aprile, ha conseguito il record sull'ora.

Taruffi ha gestito molto bene questa conquista dei records, in quanto è andato per gradi cominciando dai records più lunghi, che quindi avevano meno esigenze di velocità elevatissime, e durante il cammino, mettendo a punto la moto, è progressivamente passato ai records più corti fino ad arrivare all'assoluto.

Nella versione che è stata adoperata per il record dell'ora (in aprile), tutta la parte superiore della carenatura è stata tolta e addirittura sono stati tagliati i fianchi. I fori erano stati fatti all'ultimo momento col trapano per togliere una parte che dava fastidio. Questo perché il record dell'ora era fatto sull'autostrada Brescia - Bergamo, però su un tratto di 50 chilometri, con necessità di invertire il senso di marcia all'estremità, quindi occorreva una certa libertà di movimenti per questa manovra.

Il record dell'ora è stato fatto a circa 195 di media.

Qui invece vediamo Taruffi nel record assoluto che è stato fatto il 21 ottobre alla media di 274 km/h. Prima di questo era stato fatto il record sul miglio a 272 km/h.

Quando è stato fatto l'assoluto esisteva un record precedente dell'inglese Fernibough su una Brough Superior di 1000 cc a 272 e rotti, per cui una volta fatto il record assoluto a 274 si è scoperto che la

Federazione non lo poteva ammettere come valido per la classe 1000 perché non c'era differenza sufficiente a rendere valevole questo record, anche per la classe 1000.

Si trattava comunque della velocità massima ottenuta da un veicolo su due ruote e quindi è stato omologato come record delle classi 500, 750 e come record assoluto.

Nel '38 la moto si presenta con modifiche al serbatoio dell'olio, che è stato alettato, sono state fatte delle modifiche agli attacchi del motore che prima erano sopra e qui sono integrati nei tubi al telaio. Questa moto rappresenta in particolare (si veda l'estensione del serbatoio posteriore dell'olio) la versione che è stata impiegata per la Milano – Taranto e la Milano – Taranto ha segnato nel '38 un grosso successo per la 4 cilindri Gilera che ha vinto sia con Aldrighetti (vittoria assoluta) sia con Luigi Gilera nei side-car.

Luigi Gilera aveva un side-car equipaggiato con un 4 cilindri, con una grossa ruota di scorta dietro il carrozino e con quello ha vinto la classe side-car e una media notevole per i tempi: oltre 89 km/ora.

Nel '37 Taruffi ha abbandonato la sua attività di pilota e si è limitato a quella di direttore sportivo e il '38 ha segnato l'ingresso di Serafini nella squadra accanto ad Aldrighetti e Francesco Lama.

L'inizio della stagione di campionato ha visto la vittoria di Aldrighetti a Bologna mentre a Torino sono arrivati assieme, appaiati, Serafini e Aldrighetti ai primi due posti.

Alla fine dell'anno, Aldrighetti aveva vinto il campionato italiano e a Serafini è rimasta una bellissima vittoria sul Lario di cui abbiamo già parlato in uno dei nostri incontri.

La superiorità dimostrata in Italia dalla 4 cilindri non aveva potuto trovare conferma in campo internazionale per piccoli inconvenienti, cosa che invece è avvenuta nel '39.

Nel '39 Taruffi ha ritoccato i records sulle lunghe distanze, in primavera, portando il record sull'ora da 195 a 205 km.

Il Gran Premio di Svezia ha segnato l'inizio delle vittorie Gilera in campionato, dopo che Serafini aveva ottenuto dei validi secondi posti.

Nel Gran Premio di Svezia (poi cercheremo di farglielo raccontare direttamente dal protagonista, perché vorrei più spazio ai protagonisti) Serafini è stato grandissimo. Qui lo vediamo con Taruffi al centro, a sinistra Vailati e Luigi Gilera che non esitava a prestarsi quando c'era la necessità anche a fare da meccanico. Vediamo infatti che ha sul berrettino il numero 4 della macchina di Vailati, mentre il numero 3, la moto di Serafini, ha come meccanico Orlando Ciceroni.

A chiusura della stagione del '39, Serafini si è assicurato con le vittorie della Svezia, della Germania e dell'Ulster il Campionato Europeo. Il riconoscimento ufficiale gli verrà dato solo dopo la fine della guerra.

Nel 1940 Serafini, che già era stato a lungo in testa nella Milano – Taranto del '39, ha dominato anche l'edizione del '40 ma ancora una volta ha dovuto ritirarsi per un incendio della macchina nei pressi di Foggia.

Nel '39, è venuto ad Arcore Piero Remor perché Taruffi era impegnato spesso in gare automobilistiche e Giuseppe Gilera desiderava preparare un 4 cilindri nuovo per le gare della 500. Però, dopo che Serafini aveva vinto il Campionato d'Europa, e quindi si era vista la competitività della macchina, si è pensato di fare una 4 cilindri 250.

Remor ha progettato una 4 cilindri 250 raffreddata ad aria e qui vediamo il disegno complessivo che è stato ricostruito sulla base dei disegni dei particolari, con un compressore Roots messo nella parte anteriore che utilizza gli stessi elementi di quelli del 500 ma con lobi assialmente più corti e lo scarico posteriore. Il motore è raffreddato ad aria con cilindri e testa in blocco, i piattelli sono piani con una regolazione delle valvole filettata come era in uso a quell'epoca anche sui motori Alfa Romeo.

Qui vediamo la sezione trasversale. L'albero era in un pezzo solo, i cuscinetti di banco rievocano un po' quelli usati sul 4 cilindri; anche il cambio è a 4 marce con gli stessi rapporti che aveva il 500, la frizione è uguale però con meno dischi.

Questa è una ricostruzione della 250 4 cilindri, fatta sulla base di un disegno di un complessivo trovato negli archivi ad Arcore. Il telaio era fatto in tubi schiacciati ovali, il forcellone aveva una triangolazione per renderlo più rigido, gli scarichi dritti uscivano posteriormente. Si è cercato di capire se una moto completa fosse stata costruita. Di sicuro è stato costruito il motore, perché esistono ancora delle parti ad Arcore.

D'altra parte la moto nel '46 era stata iscritta a Ginevra quindi è probabile che qualcosa sia stato fatto perché non reputo che si potesse iscrivere una moto che non fosse stata completamente realizzata e provata quindi sicuramente un prototipo doveva essere stato costruito. Del telaio ci sono tutti i disegni ma di pezzi non ne esistono più.

Dopo la guerra in Italia nel '46 la Federazione Motociclistica decide di abolire la sovralimentazione, per cui sulla 4 cilindri viene tolto il compressore, viene messa una flangia per chiudere il buco dove passava la trasmissione del moto al compressore e sono state montate due coppie di carburatori con dei collettori a epsilon.

La moto è stata impiegata da Nello Pagani che abbiamo qui con noi e per il campionato italiano del '46 e Pagani ha vinto questo campionato, correndo una serie di gare come si disputavano allora, stracittadine, in mezzo a muri, binari del tram e tutto quello che c'era, con la gente sui marciapiedi, addosso ai piloti.

Attorno a Milano non so quanti circuiti si sono fatti, da Gornate a Castelleone, a Orzinuovi, tutti i paesi facevano una gara. Pagani ha vinto

come abbiamo detto, il campionato italiano del '46, ma, cosa molto più importante, ha partecipato a due gare in Svizzera che venivano disputate ancora con le macchine sovralimentate e che hanno costituito il primo ritorno italiano alle competizioni del dopoguerra. Ha vinto a Ginevra nella classe 500 e ha vinto a Mendrisio, sempre con la 500 sovralimentata raffreddata ad acqua.

Successivamente questa versione della 4 cilindri raffreddata ad acqua aspirata è stata poi usata solo in qualche occasione sul side-car; ci ha corso il povero Frigerio e ha vinto anche qualche gara.

Nel '47 Piero Remor, su disposizione di Giuseppe Gilera, ha disegnato una nuova 4 cilindri raffreddata ad aria che prendeva le mosse dal 4 cilindri 250 raffreddato ad aria che era stato realizzato nel '39, e qui vediamo la sezione trasversale: mantiene il magnete verticale, è molto più compatta, i cilindri rispetto al Rondine sono stati raddrizzati perché logicamente il raffreddamento ad aria impone un'esposizione diversa.

Questo motore aveva però cilindri e testa in blocco, l'albero a gomito in un solo pezzo, con fori interni di circolazione dell'olio e questa complessità è stata quella che ha limitato in un primo tempo le possibilità di successo.

Infatti ogni e qualsiasi inconveniente che si trovava dopo la lavorazione di un complesso come questo che comprendeva basamento cilindri e teste, costringeva ad una perdita notevole di ore di lavoro, a rifacimenti costosi che non sempre era possibile poi realizzare nei tempi necessari per la partecipazione alle gare successive.

Guardando la moto come si è presentata nella prima edizione, bisogna dire che Piero Remor aveva un gusto particolare nel disegno e la moto si presenta indubbiamente molto bella. Ha delle linee molto personali, con questo telaio con la parte posteriore in lamiera schiacciata. Si vede subito che è molto leggera.

Aveva però anche qualche originalità che ha causato in seguito qualche inconveniente, come la forcella anteriore a barre di torsione, il forcellone posteriore con barra di torsione e con un piccolo ammortizzatore montato su un braccio molto corto che dava origine a riscaldamento dell'olio e quindi a inefficienza prematura.

Il motore aveva collettori a epsilon e lunghi cornetti sui carburatori e il basamento con teste e cilindri in un pezzo solo.

La prima corsa della nuova 4 cilindri è stata a Cesena e c'erano Bandirola e Pagani.

Pagani alla fine della corsa ha espresso quelli che erano i suoi dubbi sull'efficienza delle sospensioni della nuova 4 cilindri e il risultato è che Remor l'ha allontanato e il suo posto è stato preso da Masserini.

La prima vittoria l'ha ottenuta proprio Masserini a Bergamo ma la vittoria più clamorosa è stata quella nel Gran Premio delle Nazioni a Faenza, di cui qui vediamo la partenza.

Nel '49 Pagani fa alcune gare importanti con il suo Saturno e quindi ad Assen gli viene ridato il 4 cilindri. Vince ad Assen davanti a Leslie Graham e ottiene altri interessanti piazzamenti e si trova a competere con Graham per il mondiale.

E infatti dopo la vittoria di Pagani a Monza nel '49 il mondiale è stato assegnato a Leslie Graham solo per un punto controverso, in quanto Graham aveva avuto assegnato un giro più veloce a Berna, che, secondo il regolamento, non avrebbe dovuto avere. Questo in quanto lui non aveva effettuato il giro più veloce della gara come prescriveva il regolamento, ma aveva effettuato il giro più veloce tra quelli che avevano finito la corsa, mentre il regolamento diceva che il punto doveva essere assegnato a chi avesse compiuto il giro più veloce in assoluto.

Comunque, Giuseppe Gilera sportivamente non ha fatto reclamo, il titolo è stato assegnato a Graham ma con questa vittoria di Monza la 4 cilindri ha dimostrato le sue possibilità.

Alla fine del 1949, Piero Remor lascia la Gilera. Divergenze, si dice dovute al fatto che Remor avendo realizzato anche un 125 di serie aveva chiesto delle royalties mentre Giuseppe Gilera non era d'accordo.

Diciamo che il motivo è un altro: i due caratteri sono profondamente diversi. Da un lato Remor che crede solo nelle sue idee, è restio ad accettare consigli, dall'altro Giuseppe Gilera più pragmatico che si arrende alla realtà dei fatti e vuole mettere rimedio agli inconvenienti della moto, anche se questo comporta la revisione di alcuni concetti iniziali.

Remor era troppo convinto delle sue idee e le difendeva a spada tratta e non voleva apportare modifiche e quindi si è arrivati alla rottura.

Dopo la partenza di Remor si è cominciata subito una revisione del motore. A questa revisione ha partecipato un'altra persona che è qui tra noi e ha tanto collaborato e contribuito al successo delle quattro cilindri che è Franco Passoni.

Franco Passoni era entrato all'Ufficio Tecnico giovanissimo, per dare una mano ai disegnatori di allora, Milani e Vertemati. Subito ha dimostrato una notevole abilità e Giuseppe Gilera, quando si è trattato di rifare queste parti del motore, si è avvalso di questo tecnico per rimettere a posto le cose.

Le modifiche più importanti sono state: la scomposizione della parte superiore del motore in diverse parti (in 7, per l'esattezza), cioè il basamento sotto, i 4 cilindri e la testa divisa a metà. Anche l'albero

motore è stato scomposto, a perni pressati, non più flangiati come era sui vecchi motori della Rondine.

Con queste modifiche il motore ha fatto un salto di qualità, soprattutto per la maggior facilità di porre rimedio ad eventuali inconvenienti e per il minor costo di eventuali rifacimenti.

Nella versione con il basamento in un pezzo i cilindri coi prigionieri li collegano la testa. La testa era divisa a metà e al centro c'era la cascata degli ingranaggi della distribuzione.

E' stata realizzata anche una particolare carenatura proposta da Taruffi e provata a Monza nel 1950 da Bandirola, che però non è stata impiegata.

Il 1950 è stato l'anno che ha segnato l'esordio di Umberto Masetti che con le vittorie di Assen e di Spa e con il secondo posto di Monza ha conquistato alla Gilera il primo titolo mondiale conduttori.

Qui lo vediamo in gara con Duke a Monza, gara nella quale si è classificato al secondo posto per un urto contro le balle di paglia che ha toccato con un piede.

Nonostante la vittoria del mondiale, la gara di Monza ha lasciato a Giuseppe Gilera dell'amaro, per due motivi. Primo, perché era solito dire che la gara di Monza valeva un campionato. Lui teneva moltissimo alla vittoria a Monza perché era una vittoria in casa e per noi aveva un significato particolare. Secondo, perché ha visto Duke con un monocilindrico stare davanti alle 4 cilindri.

Allora ha pensato subito a due cose: la prima, se fosse possibile avere Geoffrey Duke, e la seconda di fare una monocilindrica. Per la nuova monocilindrica ha dato il via a Franco Passoni che ha iniziato i lavori del bialbero. Duke è stato contattato da Taruffi ma ha risposto negativamente in quanto la Norton che gli aveva appena messo a disposizione questo telaio e questa moto particolare, l'aveva assunto nella squadra ufficiale e quindi per il momento si è dichiarato indisponibile.

Nel 1951 - io sono arrivato alla Gilera alla fine del '50 - abbiamo fatto alcune modifiche e la moto ha avuto un telaio con forcella telescopica e con ammortizzatori idraulici posteriori e soprattutto il motore è passato all'alimentazione a 4 carburatori.

Con queste modifiche e con l'adozione di 4 carburatori, il motore è arrivato a una potenza sui 53 CV a circa 9500 giri, contro i 50 CV che aveva nel 1950, e la moto si è dimostrata subito più maneggevole, anche se sono stati pochi gli inconvenienti dovuti soprattutto agli ammortizzatori posteriori inizialmente fatti in casa con criteri diciamo che erano ispirati più dall'idea del come dovesse funzionare un ammortizzatore che non con la pratica reale dei costruttori di ammortizzatori. In un secondo tempo abbiamo poi fatto ricorso a degli

ammortizzatori RIV comprati dalla Way Assauto di Asti, che li costruiva per la RIV.

In questa foto guardiamo i 4 carburatori montati; li vediamo montati ancora con il magnete Vertex ma quando è stato fatto il nuovo disegno del motore nel '50 si era già introdotto un magnete orizzontale Marelli e i 4 carburatori venivano montati indifferentemente, sia con il magnete verticale che con magnete orizzontale.

Ed ecco la moto che ha partecipato a Monza nel 1951. Gli ammortizzatori posteriori sono già RIV, il serbatoio ha questo andamento che nella parte inferiore consentiva di applicare eventuali carenature che però non sono mai state applicate.

Questa è la moto con cui Alfredo Milani ha ottenuto a Monza una grandissima vittoria.

Milani aveva già vinto quell'anno anche ad Albi, aveva fatto dei buoni piazzamenti e, dopo la partecipazione a Monza nel '51, dove la prima volta ha avuto la 4 cilindri, il '51 l'ha consacrato definitivamente come un grande pilota di questa macchina.

A Monza c'è stata anche una bella vittoria nei sidecar da parte di Albino Milani in coppia con Pizzocri e all'ultimo momento abbiamo dovuto rimediare a un inconveniente delle forcelle anteriori che, nelle applicazioni sui side, mostravano di svirgolarsi con una certa facilità. Si è applicato un cavalletto in acciaio alla parte inferiore della forcella per aumentare la rigidità torsionale.

Nella foto che mostriamo la moto ha una sospensione anche sulla ruota del side. Con questa versione si è corso a Berna nel 1952, la gara dove purtroppo ha trovato la morte Ercole Frigerio, e la gara è stata vinta anche questa volta da Albino Milani e Pizzocri, proprio con questa macchina col numero 20.

La gara di Monza del '52 è stata un dispiacere per la Gilera perché ha vinto il povero Graham con l'MV e Masetti è arrivato secondo, con una gara fatta in difesa del titolo, però probabilmente con un po' più di decisione avremmo potuto avere la vittoria.

Ha vinto invece a Monza Ernesto Merlo nei side.

La macchina, come è stata usata nel '53, montava posteriormente una ruota da 4.00/17, che era preferita da molti piloti italiani, mentre gli inglesi, preferivano il 3.50/19. La moto presenta una sella con un arresto posteriore un po' più alto come era sulle Norton, e un serbatoio anche di tipo più convenzionale.

Il '53 segna l'ingresso nella squadra Gilera di piloti inglesi. Duke, ricontattato, ha tergiversato in un primo tempo perché aveva un contratto con la Aston Martin dal quale non riusciva a liberarsi.

Ci ha consigliato Dicky Dale. Dicky Dale era reduce da una lunga malattia polmonare e quindi da un anno e passa di inattività. È venuto a

Monza e mi ricordo che in due giorni gli ho fatto fare duecento giri per tirar fuori un tempo decente che potesse soddisfare il commendator Gilera.

Purtroppo la pista era anche molto sporca perché eravamo d'inverno, febbraio, e il tempo di 2'18" era superiore di quasi 5 secondi al tempo fatto l'anno prima da Graham nel Gran Premio delle Nazioni.

Dale ha però dimostrato di essere uno che capiva parecchio della moto, per cui è stato confermato. E direi che questo lo ha dimostrato poi anche negli anni successivi, quando è passato alla Moto Guzzi.

A primavera, sempre in attesa di Duke, è stato contattato da Taruffi l'irlandese Armstrong, il quale è venuto a Monza, ha girato, siamo stati soddisfatti e quindi è stato assunto.

All'ultimo momento, Duke si fa vivo dicendo di dover risolvere i suoi problemi con la Aston Martin.

Il commendator Gilera non ha esitato un attimo, gli ha mandato un telegramma che diceva: "Lieti di averla tra noi, venga subito a provar la moto".

Duke è venuto a Monza e così ci siamo trovati con una squadra di sei piloti perché c'erano tre inglesi, c'erano tre italiani, per non dire 4, perché qualche volta avevamo ancora anche Pagani. Il lavoro notevole per le numerose moto da preparare non ci ha consentito di attuare subito alcune modifiche che erano state studiate nell'inverno '52-'53 come il cambio a 5 marce, un telaio abbassato ed un nuovo carter, modifiche che sono poi state portate avanti nel 1954.

Il 1953 è stato un anno pieno di vittorie di Duke e qui lo vediamo a Monza, in una gara che abbiamo disputato con un certo patema d'animo in quanto è stato dato il via mentre le moto nostre erano ancora nei box e quindi abbiamo dovuto inseguire gli altri che erano già partiti. Oltre alla vittoria di Duke, abbiamo però conseguito i primi quattro posti.

Qui vediamo la moto nella versione del 1954 nelle prove di primavera, con il serbatoio che poi è stato munito sotto di un accenno di parafango.

Durante il '54 sono state ottenute delle vittorie importantissime che non sto a elencare per non allungare troppo il mio intervento.

Uno dei fatti più importanti è stato l'avvento delle carenature a campana che in questa foto vediamo a Monza nella prima versione. Le prove avevano dimostrato alcuni problemi di olio, per l'altra temperatura con trafilemanti dovute al fatto che si erano adottati contemporaneamente dei cilindri in alluminio cromato e non con le canne riportate come prima. Questa la carenatura che era caratterizzata da una parte di lamiera molto alta e da un piccolo parabrezza.

Nella versione usata nel '55 a Reims, è stata abbassata la parte in lamiera ed è aumentato il parabrezza superiore.

Il '55 ha segnato finalmente anche una grande soddisfazione per la Gilera: quella della vittoria al Tourist Trophy, perché già nel '54 si stava vincendo, però la gara era stata interrotta per il maltempo proprio nel momento in cui Amm era passato davanti a Duke fermo per rifornimento e quindi non è stato possibile concretizzare la superiorità che era stata dimostrata.

Nel '55 invece, con la vittoria schiacciante – un primo e un secondo posto di Duke e Armstrong – finalmente è stato raggiunto anche questo obiettivo. Nel '56 la Gilera ha avuto delle difficoltà dovute alla squalifica di alcuni piloti in seguito a fatti che erano accaduti nel Gran Premio d'Olanda nel '55. Nel Gran Premio d'Olanda del '55 i piloti privati che allora pigliavano un ingaggio di 10 sterline, si sono ribellati e hanno chiesto l'appoggio a questo sciopero, diciamo 'ante literam', da parte dei colleghi più fortunati che correvano per le case e hanno avuto l'appoggio dei piloti Gilera e di Masetti che a quell'epoca era con la MV.

Questo appoggio però è costato una squalifica di sei mesi che ha inciso fortemente sui risultati dell'annata '56.

Nel '56 è stato realizzato anche il 350. Ferruccio Gilera, che aveva desiderio di entrare anche in altre categorie, ha portato alla realizzazione della 350 ed è stato fatto anche un progetto per un 4 cilindri 250, del quale qui vediamo una vista che mostra come sia stato fatto l'utilizzo delle parti del 125, per quanto riguarda la sezione trasversale, e con la solita tecnica del 4 cilindri per quella longitudinale con alcune preziosità di lavorazione, come gli alleggerimenti interni ai perni di banco che vediamo. Questo progetto però è rimasto sulla carta perché avrebbe dovuto essere realizzato per la fine dell'anno ma purtroppo, a causa dell'immaturo morte di Ferruccio Gilera, la cosa non ha avuto più seguito.

A questo proposito devo dire che nel frattempo la direzione sportiva di Arcore era stata assunta da Roberto Persi, che abbiamo il piacere di avere qui tra noi e che poi chiamerò per un suo intervento.

A Monza nel '56 le moto si presentavano già con una versione che sarà un po' quella definitiva anche per l'annata '57, con una carenatura completamente arrotondata e un parabrezza con curvatura tridimensionale.

Qui vediamo Liberati con la 350. Il '56 ha visto infatti a Monza la vittoria di Liberati con questa moto nella 350 e ha visto una grande lotta tra Liberati e Duke nella classe 500 con la vittoria di Duke di misura su Liberati per pochi metri.

Qui vediamo la versione definitiva del 4 cilindri raffreddato ad aria nel 1957, una versione che è stata impiegata in poche gare con dei bicchierini nuovi che non avevano più le grosse pastiglie di regolazione sopra ma avevano delle pastiglie interne, con guidavalvole di due pezzi,

quindi tutto l'equipaggiamento mobile molto alleggerito e il cambio a 5 marce e che nel '56 è stato definitivamente adottato dopo che ne era stato interrotto l'impiego durante il '55 per alcuni inconvenienti.

L'albero a gomito nella versione definitiva ha volani alleggeriti e i perni di banco di pezzo coi volani e piantati nei volani adiacenti.

Il telaio aveva anche una particolarità abbastanza interessante costituita dal collegamento delle due teste forcelle superiore e inferiore, con una parte in lamiera che dava una rigidità torsionale notevole e i cuscinetti di sterzo venivano montati nelle teste forcella invece che nel canotto del telaio.

In questa foto vediamo il comando dei doppi freni anteriori che sono stati montati nel '57 dopo Assen.

Questo è il motore nelle ultime versioni, coi carburatori che convergevano verso il centro per lasciare più spazio alle ginocchia, il magnete orizzontale è un Lucas, il telaio è scomposto sul lato sinistro. Vediamo i bulloni di unione davanti e dietro con la culla smontabile per l'introduzione del motore.

Qui vediamo Bob McIntyre che è giunto alla Gilera nel 1957 e ha ottenuto una grande vittoria al Tourist Trophy dove ha vinto con largo margine sia nella 350 che nella 500, vittorie accompagnate dal terzo posto dell'australiano Bob Brown.

In quest'altra vediamo Albino Milani col fratello Rossano che hanno vinto nel '56 e nel '57 il Gran Premio delle Nazioni con questo side-car carenato, dopo che nel '55 con uno carenato completamente, erano stati costretti al ritiro.

Il '57 si chiude con una serie di record fatti sulla pista di Monza sia per moto sciolte che per side-car, con veicoli a 3 ruote che prefiguravano la configurazione side.

I records sono stati ottenuti da Alfredo e Albino Milani e poi da McIntyre che ha successivamente ritoccato, dopo che Milani aveva dovuto partire con Liberati per una tournée in Argentina, il record dei 100 chilometri e dell'ora per la classe 350.

Il '57 vede anche purtroppo la cessazione dell'attività sportiva per alcune importanti Case italiane, Gilera, Mondial, Guzzi e Benelli.

Un abbandono dovuto a diverse ragioni, ufficialmente motivate dall'eccessiva pericolosità raggiunta dalle competizioni ma in realtà dettate anche dall'elevato livello di costi raggiunto dalle competizioni in rapporto ai modesti fatturati delle case interessate.

Per quanto riguarda in particolare Giuseppe Gilera ha indubbiamente avuto un'influenza notevole anche il fato della perdita del figlio.

Questo ritiro ha messo fine all'attività ufficiale della Gilera nel campo corse. C'è stato un ritorno nel '63, ritorno fatto dalla scuderia Duke che ha avuto le moto in prestito per disputare alcune gare del campionato

mondiale e che ha portato anche successi notevoli, pur essendo queste moto tornate a gareggiare a distanza di sei anni nelle stesse condizioni in cui erano rimaste al momento dell'abbandono.

Qualcuno ha insistito a quell'epoca, Franco Passoni in particolare, per poter apportare delle modifiche, per poter fare dei motori nuovi, ma l'accordo era finanziariamente limitato dal fatto che Duke doveva pensare personalmente alla gestione. La Gilera gli dava le moto così come erano ma non c'era nessuna intenzione di riprendere un'attività in proprio con lavoro di sviluppo e di evoluzione.

Nonostante questo, Hartle e Minter hanno ottenuto diverse importanti vittorie. Nel '64 ha ottenuto vittorie importanti Caldarella - l'argentino Caldarella che correva anche per fare in qualche modo una certa pubblicità alla fabbrica che la Gilera aveva in Argentina.

L'attività è cessata definitivamente nel '66 con la presenza di Remo Venturi nel campionato italiano ancora con un piazzamento onorevole: un secondo posto nella classifica di campionato. Purtroppo tutto questo era una corsa ad esaurimento, con l'utilizzo delle parti rimaste, addirittura con la trasformazione di motori di 350 in 500 per poterli usufruire fino all'ultimo.

Adesso, però, vorrei dare la parola a quelli che hanno partecipato direttamente a quest'attività ma prima voglio rivolgere un pensiero a Giuseppe Gilera che è stato un grande costruttore ma è stato anche un uomo di grande umanità. Io ricordo che sono arrivato alla Gilera che avevo 26 anni, ingegnere con qualche anno di esperienza fatta in altri campi, e ho avuto la massima comprensione, mi ha affidato delle responsabilità enormi con la massima semplicità e con la massima fiducia.

Lo ricordo come padre nei confronti dei piloti, e lo ricordo nei suoi commenti arguti e nelle sue osservazioni sempre semplici ma centrate.

Vorrei adesso dare la parola a qualcuno degli intervenuti, cominciando da Roberto Persi che può dire qualcosa sugli ultimi anni e sulle decisioni di abbandono delle corse, per poi passare ai piloti che vorrei sentire su alcuni episodi particolari.

Grazie.

ROBERTO PERSI

E' inutile che mi soffermi sui temi di natura tecnica dei quali così egregiamente l'ingegner Colombo ha parlato. Voglio complimentarmi con lui, dopo aver avuto modo di scorrere con grande interesse e con attenzione il suo recente libro.

Voglio congratularmi per un lavoro svolto così egregiamente e per aver completato un'opera meritevole di apparire negli annali della storia del

motociclismo sia per l'accuratezza della documentazione e dei riferimenti che per la chiara esposizione del fatto storico.

Sono particolarmente lieto di partecipare a questo graditissimo incontro che mi consente anche di rivedere dopo otto lustri persone che mi hanno riportato all'entusiasmo dei miei vent'anni.

Sono tutte persone, o meglio personaggi, del mondo delle corse motociclistiche che oggi ho avuto l'occasione di rincontrare e che ho trovato in ottima forma e con la passione inalterata. Per me è un privilegio il fatto che mi venga fornita l'opportunità di rivolgermi anche a loro per poter affermare che, malgrado la maturità raggiunta, è sempre viva in me la nostalgia che mi lega alle esperienze vissute nel mondo delle corse e ad alcuni personaggi che hanno lasciato un'indelebile traccia affettiva e formativa sulla mia vita.

L'oratore che mi ha preceduto si è egregiamente soffermato sul tema tecnico, sulla evoluzione delle quattro cilindri, sulle corse in un periodo particolarmente glorioso per la Gilera, sulla bravura dei tecnici che hanno partecipato allo sviluppo di queste macchine, sull'entusiasmo di tutti, su questi fattori indissolubili per il risultato del connubio tra macchina e uomo, tra tecnica, passione e professionalità, che hanno caratterizzato una delle epoche più vivaci del motociclismo europeo.

Ho un vivo ricordo di tanti momenti di tensione vissuti assieme alla gente delle corse, il desiderio di far primeggiare la nostra Casa, la volontà scrupolosa di mettere a disposizione dei piloti dei mezzi sempre più evoluti, e contemporaneamente, per quanto umanamente prevedibile, esenti da malfunzionamenti che avrebbero potuto mettere a repentaglio l'incolumità dei piloti stessi già impegnati al limite dell'osabile, della loro audacia.

In tutto il periodo da me trascorso alle corse in Gilera (7 anni) ho considerato elemento primario, oltre alla legittima ispirazione della vittoria per il prestigio della Casa, la preoccupazione che non si avessero a verificare quegli incidenti che a volte hanno rattristato il nostro ambiente competitivo.

Mi ritornano alla mente le sfolgoranti vittorie delle classi 350, 500 e side-car. Nel 1957 la conquista del Golden Jubilee all'Isola di Man superando in quel difficile percorso una media di 100 miglia orarie.

Sono eventi indelebili, che non si possono cancellare dalle memorie di una vita.

Al di là dei mezzi, del lavoro serio e delicato, primeggia per me soprattutto il ricordo ed il rispetto per coloro che non sono più tra noi oggi ma che rimangono sempre nel nostro cuore, come un amico, un personaggio, un pilota od un maestro.

Mi permetto di continuare su questo tema parlando brevemente di un uomo, anzi di un personaggio che ha iniziato, sviluppato con

intelligenza, sagacia e duro lavoro, coronato con successo un capitolo del motociclismo mondiale.

Mi riferisco, è ovvio, ad una persona che tra l'altro è anche nei miei affetti e nei miei ricordi: il commendator Giuseppe Gilera.

Una persona che ho imparato nel tempo ad amare come si ama un padre che mi è stato maestro di formazione, di tecnica, di vita e di approccio imprenditoriale.

Egli fu anzitutto un grande esempio di umanità, d'immaginazione, di originalità, uniti ad un appropriato dosaggio dei valori fondamentali della vita. Mi permetterei di definirlo in senso filosofico 'un maestro di vita', un uomo certamente non comune, schivo dagli oneri delle platee, un intelligente e laborioso lombardo, brianzolo (anzi arcolese) di adozione che fattosi dalla gavetta si è guadagnato il successo con diligente attaccamento, operosità, con sacrificio e con la dedizione più completa al suo lavoro.

Oltre a perseguire traguardi di successo per la sua azienda, egli fu silente benefattore e portò con indifferenti benefici di prosperità diretti ed indotti per la comunità della zona in cui ha operato.

Ricordo i dettagli dei suoi aneddoti sulle sue prime corse in moto che egli intraprese all'inizio nell'ambiente lombardo ed in seguito in campo nazionale, puntando sulle vittorie per consolidare l'immagine del suo prodotto.

Negli anni '20 vinse una Milano - Napoli molto sofferta, non solo per le difficoltà di natura meccanica risolte con ingegnosa inventiva, ma soprattutto stringendo i denti e resistendo a fatiche che anche un fisico molto forte avrebbe stentato a superare.

La passione e l'intuito che lo caratterizzavano lo videro animoso partecipatore a tutti gli eventi agonistici per i quali ritenesse di avere le macchine, gli uomini, la professionalità per poter ben competere.

Si interessava direttamente e partecipava a tutte le fasi dell'approntamento delle nostre competizioni ma a volte rinunciava all'emozione di assistere alla gara per mitigare lo stress del proprio coinvolgimento.

Alla vigilia di importanti competizioni si aggirava attento ed introspettivo fra i montatori ed i meccanici, disponibile soprattutto a distribuire il suo sostegno psicologico ai piloti che considerava come parte della famiglia.

È forse pleonastico ricordare a coloro che hanno avuto il privilegio di conoscerlo, le sue rimarchevoli doti anche nei campi non connessi con il suo lavoro. La sua passione per la natura, per la musica lirica, la pittura, l'andar per mare, la ricerca della conoscenza di quegli elementi naturali ed astronomici che lo affascinarono che non aveva avuto il tempo di approfondire.

Anche dopo gli anni 80 era ancora un uomo alla ricerca di conoscenza.

Fu un grand'uomo anche nell'affrontare l'evento più tragico ed angoscioso che la vita gli aveva riservato, la perdita immatura del figlio Ferruccio che, ventiseienne, gli spirò tra le braccia.

Fu estremamente dignitoso nel suo immenso dolore. Cercò nell'attività e nel suo lavoro un effimero sollievo alla sua angoscia. Resistette e continuò, purtroppo senza più l'entusiasmo di prima. Aveva mancato la grande realizzazione di vedere come suo degno successore suo figlio Ferruccio.

Anche suo figlio Ferruccio, mio carissimo amico, vorrei ricordare in quest'incontro di tanti amici e appassionati di motociclismo.

Il figlio evidenziava chiaramente di possedere le qualità del padre. Spesso mi sono posto il quesito: cosa sarebbe accaduto nel futuro dell'azienda familiare se il destino avesse consentito al figlio di continuare sulle orme del padre? Le premesse erano tante. Ho parlato di corse, di ricordi, di nostalgie, di un uomo e di suo figlio che sono stati parte integrante di un'epopea del motociclismo in cui la 4 cilindri fu solo un evoluto strumento. L'entusiasmo e la passione di persone come Gilera e di tanti qui presenti fecero il resto.

Grazie per la vostra attenzione.

COLOMBO

Vorrei adesso chiamare alcuni dei protagonisti per qualche impressione dal vivo.

Cominciamo da Dorino Serafini, uno che voleva vincere a tutti i costi.

Nel 1939, dopo alcuni importanti piazzamenti, è arrivato al Gran Premio di Svezia con la volontà decisa di vincere e ha detto "qui o vinco o venite a raccogliermi in una sporta".

DORINO SERAFINI

È vero, ho cominciato che avevo sempre molta sfortuna in tutte le gare ed ero disperato ma quella volta era la prima volta che mi esprimevo così.

Dopo quella frase Taruffi mi disse: "allora tu stai qui e non parti per niente". Sono partito deciso ed ero in lotta ravvicinata, con Mayer che a un bel momento ricasca davanti, io per dimostrargli che volevo vincere perché potevo vincere, l'ho aspettato. Si è rimesso in piedi, siamo ripartiti alla pari, e poi sono riuscito a staccarlo.

È stato così che dopo lui, per seguirmi dopo averlo sorpassato in un curvone, ha rischiato, è andato fuori e poverino s'è fatto male. Però eravamo amici. Anche negli altri Gran Premi quando vincevo il primo telegramma era il suo, era veramente un grosso sportivo.

Nella Milano-Taranto, a un certo momento, a Cassino, mi sembra, i meccanici dovettero tirar la catena perché si allungava tanto che poteva forse anche saltare dalla corona.

Ricordo ancora che dissi: "fate con comodo". Mi accendo una sigaretta, mi tirano la catena, ma sul lato dove c'era una scatola per la camera d'aria di scorta... era un po' difficile andare con le chiavi dentro. E così su un lato hanno tirato il tendicatena contro il perno, sull'altro no. Purtroppo da quella parte c'era la catena che tirava in avanti ed il freno che tirava indietro, facendo flettere il perno.

A 9 chilometri da Taranto mi dico: "Ormai ci siamo". Io non avevo mai tirato e avevo ancora un bel motore quando mi va via la ruota posteriore e mi faccio una caduta che non mi fermavo mai. Ruotavo per terra con la macchina, i sassi che andavano dappertutto, la ruota che non si fermava più...

C'era presente un ammiraglio con una signora, si è sentito male dalla paura. Poi mi ha portato con la sua macchina a Taranto dove sono arrivato un'ora prima che giungessero altri concorrenti. Infine arriva Villa. Quando è arrivato gli dico: "bravo, hai vinto". "Come, ho vinto?" Se tu sei qui...

A nove chilometri dall'arrivo, ho perso tutto in questo modo...

COLOMBO

Cose che capitano!

Io ringrazio Serafini e vorrei sentire qualcosa adesso da Pagani: come è stato escluso dalla guida della 4 cilindri nel 1948 e come ci è ritornato nel '49.

NELLO PAGANI

Sono stato escluso perché c'è stata una discussione con l'ingegner Remor in quanto lui m'aveva promesso che avrebbe fatto una macchina da 210 chilometri all'ora che pesava 120 chili.

La macchina è stata costruita e andiamo a provarla. Prima che io la provassi, proprio lì davanti allo stabilimento, c'era Bandirola che allora faceva il collaudatore, e la stava provando avanti e indietro sulla strada di Oreno.

Alla fine del tratto verso Arcore, arriva lungo oltre i binari della ferrovia. Appena tornato indietro gli dico: "Come va la sospensione?" Si guarda indietro, non c'era più l'ammortizzatore che era rimasto sulle rotaie.

Lì comincia la prima discussione. Andiamo a provare la macchina e si decide di andare a correre a Cesena. Andiamo a Cesena, non so cos'è successo. Pronti via, non so se sono partito io o Bandirola davanti. Solamente che c'era un curvone tutto ondulato e quando si cercava di

farlo forte si andava nel prato. Credo che Bandirola sia proprio uscito in quella curva.

Insomma, a farla breve, sono andato via io da Remor perché quando sono arrivato e non ho vinto, in poche parole m'ha dato del venduto. Sapete cosa m'ha detto? "Lei è ancora un guzzista, con una macchina che fa i 210 si è fatto battere da una Guzzi che fa i 180 all'ora" e io gli ho risposto: "Con la Guzzi si fanno le curve e con questa si va solo sul diritto".

In quel mentre arriva il commendator Gilera e mi fa: "Pagani, cosa c'è?" "M'ha dato del venduto, me ne ha dette di tutti i colori. Sentirmi dare del venduto con quello che ho rischiato per tenere in piedi questa macchina". "Lei non ci pensi Pagani. Corra col suo Saturno che vedrà che col Saturno si diverte di più". Comunque, dopo che mi sono calmato, ho detto: "Caro ingegnere, per mettere a punto la moto che ha fatto ci sono solo due piloti: uno è Serafini, che purtroppo ora non può più andare in moto, e l'altro è il sottoscritto. Non è abbastanza costruirla ma bisogna trovare anche un competente che dia i necessari suggerimenti per la messa a punto, come è sempre successo in tutte le fabbriche". Ha aspettato due anni prima di avere quella soddisfazione e l'ha avuta da me a Assen...

In quei due anni io correvo col Saturno e qualche volta mi divertivo a passare un 4 cilindri andandogli sotto nelle frenate in modo che il pilota fosse costretto ad adoperare la frizione. Io conoscendo la macchina e sapendo che la frizione era delicatissima...

Quando ho vinto a Assen, dove avevo vinto al mattino col 125 Mondial, è stata la più bella gara che ho fatto. Avevo una macchina che faceva dieci chilometri, credo, di più della AJS di Graham, ma io ho fatto la mia gara con Graham, perché con Graham eravamo come fratelli.

Artesiani in partenza alla prima curva è andato nel prato e noi due abbiamo fatto tutta la gara assieme, però c'era un rettilineo di 4 chilometri dove sapevo di poter andar via: All'ultimo giro mi sono detto: questo è il momento!

Salto fuori su questo rettilineo, vado via e mia moglie che era nelle tribune ha sentito che gridavano e qualcuno diceva: "Adesso Graham se ne va!" e invece ero io. Sono saltato fuori dalla scia, sono andato via diritto, nelle ultime tre curve che portano al traguardo sono andato con le ruote da una parte e dall'altra.

All'arrivo Graham è venuto ad abbracciarmi e mi ha detto: "Cos'hai combinato? E io gli ho detto: "Eh, sapevo chi avevo dietro". L'ingegner Remor è venuto ad abbracciarmi e piangeva dalla soddisfazione e gli ho detto: "Ingegnere, sono due anni che piange adesso rida almeno!"

Vorrei anche dire il motivo per il quale ho lasciato la Gilera.

Io sono andato a correre in Argentina in automobile ed ho portato anche due moto, una della Casa per la quale correvo e una Saturno mia personale. Invece di una semplice esibizione abbiamo fatto quattro gare e sono venuti anche Alfredo Milani e Aldo Brini.

Quando sono rientrato (rinunciando ad una gara in automobile per venire a correre alla prima gara dei campionati d'Italia, arrivo in fabbrica e dico a Bernasconi: "Senti, la moto è sul piroscavo, ne avrei bisogno una per domenica". E lui mi dice: "Sì, fai pure la tua iscrizione". Insomma, a farla breve, alla domenica mattina io ero ad aspettare la moto... e non me l'hanno data. Anzi, mi avevano promesso il 4 cilindri nuovo, che poi l'ha preso Alfredo Milani, col cambio a 5 marce.

È arrivato Ferruccio Gilera alla sera del sabato e io ero arrabbiato perché non potevo correre. Mi ha chiesto cosa avevo: "Eh, guardi, sono andato in Argentina, ho vinto 4 gare quando c'era l'apertura del vostro stabilimento. Credo che sia stata una bella soddisfazione per voi e anche per me e adesso non mi date una moto per correre perché la mia è rimasta sulla nave".

In quel mentre passa il conte Agusta ma fa: "Ma venga da noi, ne abbiamo 12, ne prenda una". Allora io gli ho risposto: "Guardi, io ho una parola. Io sono impegnato con la casa Gilera e non posso farlo, ma se non mi danno la macchina oggi vengo a correre per lei". E così è stato.

COLOMBO

Un pilota che è sempre stato con la Gilera è Alfredo Milani, che vorrei chiamare qui.

Alfredo Milani ha regalato alla Gilera delle vittorie bellissime e avrebbe potuto far molto di più senza gli incidenti avuti anche mentre provava le macchine per gli altri. Infatti, essendo il più vicino e abitando a Milano, veniva chiamato lui per collaudare le macchine a Monza. Questi incidenti gli hanno impedito di concretare a livello mondiale una superiorità che aveva manifestato in diverse gare.

Io vorrei che ricordasse qualcosa della prima gara che ha fatto col 4 cilindri a Monza nel '50 e della bella vittoria che ha ottenuto sempre a Monza nel '51.

ALFREDO MILANI

Alla prima gara, il G.P. delle Nazioni del 1950, mi hanno dato una motocicletta che era buona e ho cercato di fare del mio meglio, era la prima volta che guidavo e credo che più di così non potevo fare. Nel '51 invece avevo già più esperienza e quindi ho fatto ancora meglio in quell'anno.

Sì, è stata una bella vittoria. Invece dopo ho avuto un sacco di sfortuna perché provando le motociclette mi sono successe tante cose. Una volta

per l'olio, una volta per la gomma... e così non ho potuto ottenere i risultati che speravo.

Sono poi stato fermo un anno, quando ho rotto il ginocchio, ma sempre perché volevano che facessi delle cose che non si poteva fare.

Quando ho rotto il ginocchio io non volevo girare alle cinque del mattino con la pista bagnata, con la rugiada. Però avevo tredici macchine da provare e l'ing. Taruffi voleva che le provassi.

Non si poteva provare se la pista non lo permetteva. E così ho avuto il ginocchio rotto e sono stato fermo un anno. Poi ho ripreso, ma quando uno cade, riprendere è dura.

COLOMBO

Di Alfredo Milani c'è una cosa che ricordo particolarmente, ed è nel '53 quando abbiamo preso i piloti inglesi. Questo fatto è stato vissuto in modo completamente diverso da Masetti e da Milani.

Masetti che era un campione del mondo e si era risentito per il fatto che noi avessimo preso in squadra il suo maggior avversario, ha avuto una crisi. Non ha voluto correre al TT, poi ci ha chiesto di non correre alcune gare in Olanda, in Belgio, mentre Alfredo Milani ha convissuto, diciamo, nel modo migliore con i piloti inglesi, si è offerto per partecipare al Tourist Trophy dove non aveva mai corso e dove doveva affrontare tutte le difficoltà di un percorso lungo oltre sessanta chilometri.

E ancora recentemente, quando gli ho chiesto: "Che cosa hai pensato tu in quel momento?" mi ha risposto: "Io ho pensato che le macchine che avevano loro le avevo anch'io, se andavano forte loro potevo andare forte anch'io". Ritengo che questa sia una frase che caratterizza il personaggio, un personaggio schivo nel parlare, per cui devo dirlo io perché altrimenti lui non lo direbbe.

MILANI

Duke per me però era un ottimo pilota e con lui andavo d'accordo. Non andavo d'accordo con altri piloti italiani, che dicevano delle fesserie.

Domanda del pubblico

Sono molto curioso di sapere la differenza di velocità fra la carenatura a campana e le moto o semi - carenate o addirittura senza carenatura.

COLOMBO

La differenza di velocità a Monza, nel 1954 (primo anno in cui sono state applicate le carenatura a campana), è stata di circa 10-12 km/h in velocità massima. In particolare, la moto prendeva 10.600 giri di un rapporto 17-53 contro 10.400 giri senza carenatura con un rapporto 16-54, quindi c'è stata una differenza notevole nel rapporto e nonostante

questo il motore prendeva ancora più giri. Traducendo questi dati in velocità, sono dai 10 ai 12 km/h di differenza.

LORENZO BOSCARRELLI

A me interessano gli aspetti umani di questa vicenda perché penso che siano importanti. Quello che ci hanno detto Serafini, Alfredo Milani e Nello Pagani, sono già state delle componenti. Però vorrei sapere: gli avversari della Gilera, e qui ce ne sono fra i presenti, come Todaro, cosa pensavano di questa macchina, di questo 4 cilindri? Che opinione ne avevano, c'è qualcuno che può raccontare come era vista dagli altri, questa squadra. Che cos'era la Gilera per chi lottava contro la Gilera?

COLOMBO

Io direi che Todaro è l'unico che può dirci qualcosa, se viene. Umberto, avanti! L'amico Umberto Todaro, per chi non lo sa, è stato il braccio destro dell'ingegner Carcano alla Moto Guzzi.

UMBERTO TODARO

Il quattro cilindri Gilera era un grosso riferimento. Noi, l'ing. Carcano, che era il mio diretto superiore, e io, avevamo sviluppato più che altro i monocilindrici per avere dei vantaggi nel rapporto peso – potenza, che in quei tempi nei circuiti stracittadini contava parecchio.

Però se si voleva far qualcosa di veramente valido in fatto di potenza e velocità, naturalmente il riferimento era il Gilera e bisognava batterlo.

Rifare un 4 cilindri come Gilera non era cosa facile e quindi nell'inverno del 1954 abbiamo deciso di fare l'8 cilindri. È nato così. Abbiamo lavorato nel '55, fatto le prime apparizioni, abbiamo buttato via un anno nel 1956, abbiamo cominciato a vincere nel 1957. Milani si ricorderà Siracusa poi Imola.

Poi sono cominciate le nostre disgrazie, abbiamo avuto Lomas in ospedale ad Imola, successivamente Colnago nella stessa gara ad Imola. Morale: avevamo macchine e non avevamo più piloti. Questa è la verità. Comunque si è ritenuto che con l'8 cilindri si potesse fare un passo avanti perché inizialmente questa macchina, alle prime prove, dava già 72 CV all'asse motore. Alla fine del '56 eravamo già arrivati a 80.

Un record indicativo che è rimasto valido per lungo tempo (è durato per 29 anni) è stato proprio quello realizzato sulla fettuccia di Terracina sui 10 chilometri con partenza da fermo.

La velocità media è stata di 243 chilometri e rotti con partenza da fermo con uscita dalla base a 282 chilometri all'ora, pur essendo carenata esattamente come la si impiegava nelle corse.

Comunque, il 1957 è stato un anno alquanto sfortunato per noi, perché nella gara di settembre a Monza avremmo dovuto partecipare con un

motore o con una macchina in edizione riveduta e corretta, senonché avevamo l'ospedale in casa, quindi non si è potuto far niente. Nel giorno precedente le prove ufficiali, avevamo Campbell come unico superstite di una stirpe infelice e nelle prove alla curva di Ascari è uscito di strada e si è rotto una spalla e quindi anche quella partecipazione su cui si sperava molto anche per dimostrare la validità del mezzo, è andata in fumo.

COLOMBO

È vero, ma per rispondere alla domanda, direi che tra Guzzi e Gilera c'era un grosso rispetto reciproco, c'era la massima cordialità, ci si ritrovava fuori, eravamo una famiglia.

La Gilera ha avuto una grande tradizione di rispetto dei regolamenti, di non fare reclami inutili, di rispettare quello che era più forte e di cercare di essere più forte se poteva, a questo valeva anche per la Guzzi. Quindi c'era la massima stima e la massima cordialità tra tutti i componenti delle due squadre.

TODARO

È quanto confermo anch'io, perché quando ho avuto bisogno dei campi di gara, di qualcuno della Gilera, come la Gilera ha avuto bisogno di noi, abbiamo sempre avuto degli ottimi rapporti e quindi uno scambio di favori c'è sempre stato. C'era la massima cordialità perché eravamo tutti amici.