

**MOTO E PILOTI ITALIANI
CAMPIONI DEL MONDO 1950**

Tavola rotonda coordinata da Alessandro Colombo
con Umberto Masetti, Alfredo Milani
Nello Pagani, Bruno Ruffo,
Milano, 2 dicembre 2000

ALESSANDRO COLOMBO

Gentili signore, cari amici, buongiorno. Prima di iniziare questa rievocazione consentitemi di ringraziare ancora una volta il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia di Milano per la concessione di questa bella sala Biancamano e di presentarvi i nostri ospiti che sono, alla mia sinistra, Bruno Ruffo, che oltre che Campione del Mondo 1950 con la Mondial, lo è stato anche nel 1949 e nel 1951 con la moto Guzzi 250, alla mia destra Umberto Masetti, campione del Mondo nel 1950 e nel 1952 con la Gilera quattro cilindri, Nello Pagani, Campione del Mondo nel 1949 con la Mondial e che nello stesso anno poteva esserlo anche delle 500 con la Gilera per un solo punto molto discusso, oltre che più volte campione italiano (con la Miller e con la Moto Guzzi prima della guerra nelle 250 e nel dopoguerra con la Gilera nella classe 500) e infine Alfredo Milani, campione italiano nel 1952 e validissimo pilota Gilera nella gare del Mondiale dal 1950 al 1957 con brillanti successi.

E veniamo ora al tema della nostra conversazione.

Se nell'anno giubilare 2000 il motociclismo italiano può vantare la conquista con Locatelli e l'Aprilia dei Mondiali Piloti e Marche 125 un bel secondo posto di Valentino Rossi nella classe 500, in occasione di un altro anno giubilare, quello di cinquant'anni fa, moto e piloti italiani hanno fatto ancora meglio vincendo tre titoli Mondiali piloti (con Bruno Ruffo nelle 125, con Dario Ambrosini nelle 250 e con Umberto Masetti nelle 500) oltre a due titoli mondiali Marche (con la Mondial nelle 125 e con la Benelli nelle 250).

I paragoni a distanza sono comunque sempre difficili perché le condizioni in cui si son svolti i due Mondiali sono estremamente diverse.

Il Mondiale del 1950 era al suo secondo anno, era limitato all'Europa occidentale ed erano previste solo tre gare per la 125 ed i sidecar, quattro per la 250 e sei per 350 e 500. Quelli del 2000 si sono disputati su piste di

tutto il mondo, dal Brasile all'Australia con ben quindici gare per tutte le classi.

Nel Mondiale Cinquanta in alcune classi c'era una Casa costruttrice dominante come la Mondial nelle 125 e la Benelli nelle 50 (dopo il ritiro ufficiale della Moto Guzzi) e solo nelle 350 e 500 la lotta era aperta fra tre concorrenti (A.J.S., Norton e Velocette nelle 350 e A.J.S., Norton e Gilera nelle 500). Da rilevare, nel mondiale 2000, anche una maggiore affidabilità ed un maggiore equilibrio fra le prestazioni delle moto di oggi, con una competitività molto più aperta in tutte le classi, con una percentuale di ritiri molto più bassa di quella di cinquant'anni fa e con vittorie molto spesso ottenute sul filo di frazioni di secondo.

La stagione 1950 si apre in Italia con una vertenza fra la Federazione Motociclistica Italiana e le Case costruttrici a proposito del Campionato Nazionale.

I Costruttori impegnati nel mondiale preferirebbero un campionato nazionale su un numero limitato di gare ma la Federazione non è d'accordo. Dopo un braccio di ferro durato qualche mese, la Federazione decide per un campionato nazionale Conduttori basato su moto "Sport", un nome che identifica in questa occasione le moto da competizione regolarmente in vendita al pubblico con esclusione di quelle "ufficiali".

Viene annullato il campionato Marche e le moto ufficiali potranno correre nelle tre gare di un Trofeo DMI, aperto anche alla partecipazione internazionale, sui risultati delle quali verrà assegnato un Trofeo Marche.

Mentre per la classe 500 la distinzione tra moto Sport e Gran Premio è facile e non dà luogo a contrasti, nelle 250 nasce il problema della bialbero Parilla, un problema che si risolve da solo quando si vede che le sue prestazioni non infastidiscono le Moto Guzzi Albatros adottate da quasi la totalità dei concorrenti.

Nelle 125 si rinuncia addirittura alla distinzione e le Mondial e le monoalbero Morini, benché non in vendita corrono assieme alle due tempi Morini ed MV e il titolo andrà alla Mondial di Carlo Ubbiali.

La confusione è tale che alla fine dell'anno i piloti che hanno totalizzato più punti nelle gare del Trofeo verranno chiamati "Campioni Italiani per moto Gran Premio" (rispettivamente Ubbiali, Ambrosini e Masetti) venendo ad assumere un'importanza maggiore di quelli che a termini di regolamento avrebbero dovuto essere i veri campioni italiani e che ora sono solo "Campioni Italiani per moto Sport".

Alla luce dei fatti bisogna comunque riconoscere che il Campionato Italiano disputato con moto "Sport" ha dato luogo a competizioni molto combattute con la vittoria della Moto Guzzi di Gianni Leoni nelle 250 e della Gilera di Umberto Masetti nelle 500. Una categoria quest'ultima che, a suggello dell'equilibrio dei valori, ha visto addirittura nella sua ultima gara, a Salò, una vittoria ex aequo delle Saturno di Masetti e Pagani.

Un secondo fatto da citare per il 1950, in parte legato anche al primo, è la rinuncia da parte della Moto Guzzi a partecipare ufficialmente al Campionato Italiano ed al Mondiale. In effetti durante l'annata la decisione si limiterà alla mancata presenza sui campi di gara dei tecnici e dei meccanici di Mandello mentre i piloti avranno a disposizione moto di proprietà della Casa e gestite dalla scuderia di Bruno Santini, importatore per la Svizzera della Moto Guzzi. Non solo, la Moto Guzzi farà anche esordire in gara due nuove moto: una 350 bialbero progettata da Carlo Guzzi ed una 250 bialbero quattro valvole progettata da Giulio Carcano.

Passando dalle gare italiane a quelle del Mondiale che costituiscono l'oggetto della nostra conversazione riteniamo opportuno esaminare singolarmente gli andamenti delle gare nelle tre cilindrate interessate al nostro discorso.

Le 125 scendono in gara ad Assen nel G.P. d'Olanda l'8 luglio e per l'Italia sono presenti, oltre alla Mondial monoalbero Morini e il primo bialbero MV. Deriva la Mondial di Ubbiali per noie meccaniche sono quelle di Ruffo e Leoni, giunti in volata a dominare la corsa. Il terzo arrivato, Matucci sulla Morini, arriva a due minuti dai vincitori dopo meno di un'ora di corsa.

Nella gara successiva, il G.P. dell'Ulster I 19 agosto è il giovane Ubbiali a vincere su Ruffo mentre è Gianni Leoni questa volta ad arrestarsi per noie al motore.

La terza ed ultima gara, il G.P. delle Nazioni a Monza vede la vittoria in volata di Gianni Leoni su Ubbiali e sulla Morini di Zinzani ed un quarto posto di Ruffo che gli consente di vincere il Mondiale sul filo di lana. Infatti tutti e tre i piloti della Mondial hanno un primo ed un secondo posto e solo Ruffo può aggiungere i punti di Monza come terzo risultato utile. Ovviamente la Mondial vince il Mondiale Marche a punteggio pieno.

Decisamente meno controversa la lotta nelle 250 dove la Benelli sulla carta è avvantaggiata dalla mancata presenza ufficiale della Moto Guzzi, anche

se, come vedremo, la fornitura di buone Gambalunghino a piloti di primo piano rende le cose meno facili di quanto possano sembrare.

Il cesenate Dario Ambrosini inizia con un'impresa di quelle che entrano a lettere cubitali nella storia del motociclismo con la vittoria al Tourist Trophy, una vittoria ottenuta allo spasimo contro uno specialista del tracciato come l'irlandese Maurice Cann che dispone di una Moto Guzzi preparatissima. A dimostrare la tensione che ha dominato tutta la durata della gara, basta il risultato: dopo oltre quattrocento chilometri giocati sul cronometro (in quanto le partenze avvenivano a coppie con distacco fra i concorrenti) percorsi in tre ore, 22 minuti e 58 secondi il distacco di Cann da Ambrosini è risultato di solo 2/5 di secondo.

Nella seconda gara, il G.P. di Svizzera disputato a Ginevra il 23 luglio Ambrosini vince ancora, sotto la pioggia, davanti alla Moto Guzzi di Ruffo. Il 19 agosto all'Ulster è invece Maurice Cann ad avere la meglio su Ambrosini che si rifà a Monza dominando nel G.P. delle Nazioni davanti alla Gambalunghino di Fergus Anderson. Con tre vittorie ed un secondo posto Ambrosini e la Benelli si aggiudicano con largo margine i Mondiali piloti e Marche.

Nelle 500 la Gilera è assente dal TT dove domina la Norton di Geoff Duke ed entra in gara il 2 luglio nel G.P. del Belgio con Bandirola, Masetti e Pagani. Norton e A.J.S., sono le principali rivali. Le Gilera sono decisamente superiori alla A.J.S. ma le Norton con il nuovo telaio "Featherbed" danno del filo da torcere, in particolare con Duke. Poi il dechappaggio degli pneumatici le costringe prima a rallentare e poi al ritiro e Masetti ha via libera su Pagani.

Anche nel successivo G.P. d'Olanda si ripete l'inconveniente e Joe Craig ferma anche Dickie Dale unico superstite della squadra. Vince ancora Masetti davanti a Pagani.

Il 23 luglio a Ginevra, sotto la pioggia è invece la A.J.S. di Graham a vincere davanti a Masetti e Bandirola e peggio ancora per la Gilera vano le cose nel G.P. dell'Ulster, svantaggiate nei lunghi salti sul rettilineo del Clady Circuit. Masetti è solo sesto e Pagani settimo. Ma il vantaggio accumulato consente di affrontare serenamente il G.P. delle Nazioni a Monza dove Masetti è secondo alle spalle di Duke anche a causa di un urto con un piede contro le balle di paglia per evitare un commissario di percorso che aveva attraversato improvvisamente la pista.

A Masetti va così il Mondiale conduttori nell'anno del suo esordio con la quattro cilindri mentre il campionato Marche va alla Norton per merito di un

punto conquistato dal pilota privato Harry Hinton nel G.P. del Belgio dopo il ritiro delle Norton ufficiali.

Prima di concludere l'esame delle gare del Mondiale 1950, forse Masetti ci può raccontare meglio quello che gli è successo a Monza.

Masetti

Mancavano alcuni giri alla fine della gara, Duke era davanti e io lo controllavo in attesa di sfidarlo all'ultimo momento. Giunti al curvone in fondo al rettilineo del traguardo è avvenuto il fatto al quale tu accennavi. Duke ha evitato il commissario all'interno della curva mentre io mi sono trovato a doverlo evitare sull'esterno dove c'erano delle balle di paglia a protezione dei guardrail. Le balle di paglia erano legate con filo metallico nel quale ho preso con la pedana andando a strisciare contro con l'esterno del piede. Qui Duke mi ha fregato quei venti o trenta metri che non ho potuto recuperare, sia per il male che mi faceva il piede sotto l'effetto delle vibrazioni e quando usavo il pedale del freno, sia anche per il fatto che, inspiegabilmente, il Direttore di Gara ha fermato la corsa un giro prima di quelli previsti.

Colombo

A proposito di Monza mi piacerebbe anche chiedere a Ruffo come mai è arrivato solo ad un comodo quarto posto mentre davanti c'è una lotta fra Ubbiali e Leoni e se avesse vinto Ubbiali avrebbe perso il titolo.

Ruffo

Devo confessare che non mi ricordo bene questo particolare...

Colombo

D'altra parte sono passati cinquant'anni ed è più che logico che uno possa averlo dimenticato.

Veniamo ora a parlare delle moto che hanno portato all'Italia i tre titoli Mondiali del 1950 a cominciare, in ordine di cilindrata, dalle Mondial.

La piccola officina di Oreste Dusiani, in Via Milazzo 32 a Bologna, è stato un centro importante dello sviluppo del motociclismo bolognese a partire dalla costruzione dei motori G.D. nella seconda metà degli anni 20. Alla morte di Oreste nel 1929 subentra il giovane figlio Alfonso che può fidarsi dell'abilità dei collaboratori del padre per continuare il lavoro. Lavoro che si va sempre più concentrando sui motori e le trasmissioni dei motocarri della ditta Fratelli Boselli.

Dopo la guerra l'attività riprende sotto l'impulso di alcuni dipendenti fra i quali Nerio Biavati e Renato Sceti e viene ridata fiducia ad Alfonso Drusiani che torna alla direzione tecnica di una azienda che porta ancora il suo nome ma è totalmente controllata dai Fratelli Boselli.

Quando sembra che il motocarro tenda a perdere importanza si pensa all'inserimento nel settore delle moto leggere e viene preparato nel 1948 il prototipo di una moto con motore a quattro tempi bialbero per il quale Drusiani otterrà il brevetto 452081 del 6 ottobre 1949 un brevetto di carattere generale con due rivendicazioni specifiche: quella di avere l'alberello di comando degli assi a camme in testa che lavorava su supporti contenuti nel cilindro e nella testa e di ruotare in un vano ricavato di fusione fra le alette e quella di avere il gambo delle valvole con un prolungamento guidato all'interno dei puntalini a piattello di comando delle valvole stesse.

Ma in effetti la sua realizzazione è il frutto di un lavoro di gruppo con tecnici di valvole come il modellista Marcello Laurenti, che ha realizzato disegni e modelli per le fusioni, nonché abili collaboratori interni, come Nerio Biavati, Renato Sceti ed Omer Melotti e validissimi meccanici che rispondono ai nomi di Giulio Bortolotti, Dino Gilli, Ruggero Frabboni e Nerio Nanni.

Il nome Mondial viene dato su suggerimenti dell'ingegnere Galli della Mondial Piston di Torino fornitore dei pistoni.

Il motore sviluppa nella sua fase iniziale 12CV a 9000 giri/min e viene montato su un telaio abbastanza convenzionale con forcella anteriore a parallelogramma e sospensione posteriore con astucci telescopici. Il serbatoio carburante, sovrastato da quello dell'olio ha una forma simile a quelli del Moto Guzzi Condor e Albatros.

L'esordio avviene con il faentino Francesco Lama al G.P. delle Nazioni del 1948 che si corre proprio a Faenza. Lama è fra i primi poi deve ritirarsi per un'incrinatura dei serbatoi della benzina.

Per mettere in mostra le capacità velociste della nuova moto il piacentino Luigi Cavanna effettua il 14 ottobre quattro tentativi di records mondiali su un rettilineo nei pressi di Cremona che si concludono positivamente con i records sul km e sul miglio con partenza da fermo e lanciata. Il chilometro lanciato viene percorso alla media di 130 km/h.

Per la gara successiva, che vede le moto per la prima volta sul rinato anello di Monza il 24 ottobre 1948, la Mondial viene affidata a Nello Pagani che la porta alla sua prima vittoria.

Pagani

Dopo l'inconveniente capitato a Lama a Faenza Boselli mi chiama e mi dice: "Nello, vorremmo correre a Monza, sei disposto a guidare la moto?". Io accetto e combiniamo per una prova. La moto andava abbastanza bene solo che ad un certo regime metteva in evidenza una vibrazione abbastanza forte. Al momento della gara io parto in testa e ho dietro di me le MV due tempi con Ubbiali, Bertoni e tutti gli altri. La vibrazione era attorno agli 8000 giri; se passavo oltre, verso i 9000 la vibrazione scompariva. Ma dai box Boselli continuava a segnalarmi di andare adagio. Dopo tre giri non gli ho più dato ascolto, ho tirato e ho preso quasi un mezzo giro di distacco da tutti gli altri.

All'ultimo giro però, dopo essere passato dal curvone, a Lesmo, quando apro il gas, il motore balbetta e non ne vuole sapere di riprendere. Arrivo in queste condizioni fino al porfido poi apro di colpo e il motore torna a riprendere in pieno. Era successo che le vibrazioni avevano fatto uscire dalla sede la molletta che tiene in posizione il galleggiante sullo spillo e quindi il carburante al minimo si ingolfava.

Apprendolo di colpo si è liberato è ho fatto tempo ancora a vincere con distacco. E così mi ha ingaggiato anche per correre l'anno successivo nel Campionato italiano e nel Mondiale. Ricordo che la prima gara è stata a Ferrara dove ho vinto davanti ad Ubbiali che era poi andato a lamentarsi dal Conte Boselli per il fatto che la sua moto andava meno della mia. Boselli lo ha guardato attentamente poi gli ha detto "Per arrivare a Pagani lei deve correre ancora dieci anni..."

Colombo

E infatti sarà Pagani l'anno successivo a portare alla Mondial i primi titoli mondiali Marche e Conduttori vincendo in tutte le gare ad esclusione di Monza, dove essendo sicuro del titolo, ha lasciato che fossero altri a combattere per la vittoria. Sempre nel 1949 a Cavanna, su un'autostrada in Belgio, migliora largamente i propri records portando la media sul chilometro lanciato a oltre 161 km/h. la moto del 1949 ha abbandonato il serbatoio rosso della prima versione per passare alla colorazione grigio argento con specchiature blu ed ora il serbatoio dell'olio nella parte posteriore del telaio.

Per la stagione 1950 il moto eroga un paio di cavalli in più, siamo sui 14 CV a 9500-10.000 giri/min mentre il resto della moto, a parte la sperimentazione di una carenatura integrale relativamente ingombrante, non subisce modifiche di rilievo. Dei successi del 1950 abbiamo parlato in precedenza e non parleremo di quelli, grandissimi, ottenuti negli anni successivi perché il discorso ci porterebbe troppo lontano.

E veniamo ora a parlare delle Benelli 250.

dopo il tramonto della categoria 175, la Benelli presenta nel 1935 un nuovo bialbero con distribuzione a cascata di ingranaggi con cilindrata di 250 cm³ (alesaggio 67 mm e corsa di 70 mm) ed una potenza di circa 25 CV a 8000 giri/min. In quello stesso anno Alberi ottiene con la nuova 250 sulla Firenze-Mare nei pressi di Altopascio il record mondiale della categoria ed una media di 181,818 km/h. La moto si comporta bene anche in corsa distinguendosi contro le Moto Guzzi a Tripoli e ottenendo il giro più veloce a Monza.

Nel 1936 si passa ad un motore a corsa più lunga (65x75 mm) con un lungo scarico terminante a megafono e il telaio incorpora una sospensione posteriore a ruota guidata. L'anno successivo la 250 viene dotata di cambio di costruzione Benelli, viene fatto un nuovo telaio più leggero con sospensione posteriore ad astucci telescopici e si impiegano freni di costruzione Benelli. I risultati, con un motore ormai sui 27 CV a 9500 giri/min, arrivano nel 1938, quando tre Benelli, con Soprani, Martelli e Rossetti dominano a Monza nel G.P. delle Nazioni lasciando alla Moto Guzzi di Tenni solo il quarto posto.

Fra i piloti delle 350 che a Monza correvano assieme alle 250 c'era l'inglese Ted Mellors che chiede ed ottiene una moto per il Tourist Trophy del 1939 e, nonostante il cattivo tempo ed un'unica moto a disposizione per allenamenti e prove, Mellors si aggiudica la classica corsa inglese. Nino Martelli vinse il campionato italiano e Rossetti la Milano- Taranto. Viene tentata anche la via della sovralimentazione del monocilindrico giungendo ad una potenza di circa 36 CV. La moto fa poche apparizioni con una vittoria a Verona nel 1940, ma l'attenzione va presto alla quattro cilindri compressore chiamata a sostituirla che verrà poi anch'essa abbandonata nel dopoguerra per l'abolizione della sovralimentazione.

Durante la guerra due esemplari della bialbero sono nel nord Italia: uno nelle mani di Gianni Leoni che lo impiega in alcune riunioni su pista a Como, ed uno presso Oscar Clemencingh a Monza.

Con quello di Leoni si cerca anche di effettuare un record di velocità del quale vi mostro due foto inedite, una con la moto nuda ed una con la moto carenata, che potrebbero riferirsi al 1942-43 ma non si hanno notizie in proposito. Nelle foto si vedono i piloti Gianni Leoni ad Amilcare Rossetti, il meccanico della Benelli, Magnani, un rappresentante della federazione Cronometristi e Ercole Comerio che nel dopoguerra è stato concessionario Gilera a Como.

Nel dopoguerra, risanate le ferite provocate dal conflitto, la bialbero ritorna in gara nel 1947 con Luigi Ciai e Amilcare Rossetti ma il ritorno alle grandi vittorie avviene solo nel 1948 quando Dario Ambrosini ritorna a Pesaro e gli viene approntata una 250 rivista e migliorata in molti particolari.

Sette sono le vittorie ottenute nel 1948, e fra queste anche il G.P. di Svizzera a Ginevra, e meglio ancora farà la bialbero l'anno successivo con un motore dotato di maggiore alettatura e con aggiornamenti all'assetto. Trionfale addirittura sarà, come abbiamo visto, la stagione 1950. Quello che emerge da tutto questo è che dopo l'arrivo di Ambrosini la competitività della Benetti aveva fatto un salto notevole.

Ruffo

Io comunque quello lì, con la mia Guzzi vecchia lo pagavo sempre.

Colombo

Non sempre, non sempre. Anzi, a proposito dei rapporti fra i valori tecnici di Moto Guzzi e Benelli nel 1949-1950 vorrei sentire Todero, che vedo qui in sala. Umberto Todero, entrato alla moto Guzzi nel 1939 e tuttora a Maranello come consulente, negli anni Cinquanta era il braccio destro dell'ingegnere Carcano al reparto corse della Moto Guzzi.

Todero

Il confronto era duro, era serio. Io devo dire che l'ultimo anno quando ha avuto l'incidente ad Albi Ambrosini si allenava, con una 250, anche nelle 350 ed era estremamente tirato.

Pagani

Io ero là dove Ambrosini è morto. Prima di quell'ultimo giro si è fermato ed ha parlato con Gianni Leoni e gli ha detto: "Vedi con questa moto con la telescopica io questa curva la faccio in pieno!". E noi siamo rimasti lì a guardare e con noi c'erano anche mia moglie, Masetti e Germiniani. Quando

è arrivato è entrato effettivamente a manetta nella curva ma è andato via, è scivolato, e strisciando è andato a battere la testa contro un paletto che spuntava dal terreno...

Milani

Era un indicatore dei chilometri.

Todero

E' fuor di dubbio che a quel punto del campionato noi avevamo ripreso il sopravvento sulla Benelli e lui ha tirato allo spasimo per recuperare quella frazione di secondo che gli mancava per essere più veloce.

Ruffo

Ambrosin si lamentava delle difficoltà che aveva per starci dietro e io gli ho detto che l'unico posto dove poteva guadagnare era quel curvone e che se avesse fatto quel curvone in pieno ce l'avrebbe fatta a dare il miglio tempo. Io mi sono accorto che lui ha preso il numero della 250 lo ha messo sulla moto con la quale provava nelle 350 e pensando a quello che faceva con la 250 ha fatto ugualmente il curvone in pieno ed è volato via...

Masetti

No, lui aveva un 250 e te lo può dire Franco Zoffoli (il suo manager).

Todero

Comunque noi in quel momento eravamo più forti e lui ha dato il massimo, tutto quello che poteva, ha dato la vita.

Milani

Io ho parlato con Ambrosini all'una di notte del giorno prima mentre stavo aspettando l'arrivo del Commendator e lui ha voluto sapere come facevo io quel curvone e siccome io giravo anche con un saturno gli ho detto: "con il Saturno lo faccio in pieno ma con il quattro cilindri no, non è possibile". Lui lo ha fatto ugualmente...

Colombo

Ora parliamo un poco della Gilera Quattro cilindri.

La quattro cilindri raffreddata ad aria della Gilera viene progettata nel 1947 quando l'ingegnere Piero Remor torna ad Arcore da Roma dopo la fine della guerra. Infatti benché qualche esemplare della vecchia quattro cilindri fosse

stato modificato togliendo il compressore e Nello Pagani avesse vinto con uno di questi il Campionato Italiano classe 500 del 1946, la moto d'anteguerra presentava un peso troppo elevato per confrontarsi in campo internazionale con le bicilindriche fra le quali, oltre alle Norton, la stessa Saturno e la Moto Guzzi Gambalunga.

La leggerezza si impone quindi come il primo degli obiettivi del nuovo progetto mentre il secondo è quello di una migliore guidabilità. Il tutto naturalmente dando come sottintesa una potenza di buon livello, attorno ai cinquanta cavalli.

Per l'impostazione del motore, Remor ricorre al progetto del 250 sovralimentato ad aria da lui disegnato per la Gilera nel 1939-40 e poi rimasto bloccato per gli eventi bellici.

Del 250 il nuovo motore conserva, oltre al layout di base, anche alcune complessità come il blocco basamento-cilindri-teste in pezzo unico e l'albero motore pure in un unico pezzo con teste di biella e relative gabbiette in due metà.

Ha corsa tendenzialmente lunga (58 mm contro i 52 mm dell'alesaggio) e camere emisferiche compatte nelle quali non è facile collocare valvole di grande diametro. Per poterlo fare si deve ricorrere ad un angolo fra le due valvole ancora più grande di quello già notevole del motore raffreddato ad acqua (100° contro 96°) e si deve ridurre al minimo lo spazio al centro fra le due valvole arretrando la candela; che comunica con la camera di combustione attraverso una piccola feritoia.

La grande apertura delle valvole, unita all'inclinazione in avanti dei cilindri di 30° facilita il raffreddamento delle teste.

Per portare a termine il progetto Remor aveva a disposizione i disegnatori Ottavio Milani e Federico Vertemati ai quali si è unito successivamente Franco Passoni, scomparso qualche anno fa, e che ha avuto una parte importante negli sviluppi successivi.

Il motore è alimentato da due carburatori Dell'Orto SS 29 uniti alle teste da due collettori ad Y. L'accensione, mancando magneti veloci per motori a quattro cilindri, è ancora affidata a magneti verticali Vertex prodotti dalla società svizzera Scintilla per motori a otto cilindri e quindi fatti ruotare ad un quarto dei giri dell'albero motore.

La costruzione del motore, dai modelli alle fusioni alle lavorazioni, viene fatta interamente all'interno della Gilera nonostante grandi difficoltà soprattutto per le fusioni dove la complessità dei getti (soprattutto del

blocco basamento-cilindri-teste) non si concilia facilmente con le durezza richieste al materiale a pezzo finito e invecchiato artificialmente. Per i montaggi Remor, che no si fida dei "praticoni", affianca al popolare "Giuanela" (Giovanni Fumagalli) un giovane amico di Ferruccio Gilera che risponde al nome di Arturo Magni.

L'originalità progettuale di Remor si vede anche nel telaio, con sospensioni anteriori e posteriori a barra di torsione, e anche qui viene da domandarsi come mai, a fronte delle telescopie già impiegate anteguerra, Remor abbia optato ancora una volta per una forcella anteriore a parallelogramma. Indubbiamente deve aver pensato soprattutto a soluzioni che garantissero la massima leggerezza.

Il passo di 1419 mm, adottato inizialmente, è stato successivamente aumentato a 1400 mm con ruote anteriori dotate di pneumatici da 2,75x19 e posteriori da 3.00x19. I freni, a tamburo laterale, hanno diametri di 250 mm all'anteriore e di 200 mm al posteriore. Il tutto per un peso a vuoto di soli 135 chili.

La moto esordisce nella prima gara del campionato italiano che si corre a Cesena il 6 maggio 1948 con Nello Pagani e Carlo Bandirola e con solo due moto per due piloti. Così bandirola che rompe in prova non può prendere il via mentre Pagani si ferma in gara per noie di alimentazione. Nel dopo corsa il pilota milanese non manca di far presente a Remor il difficile comportamento delle sospensioni a barra di torsione, soprattutto con i ridotti mezzi di smorzamento allora disponibili.

Pagani

Un momento, mettiamo le cose a posto. Quando l'ingegnere Remor ha fatto questa moto siamo andati a provarla in autostrada e già sul dritto era già difficile controllare il serpeggiamento. Gianni Leoni che mi ha visto si è fermato e mi ha chiesto: "Cosa fai, come fai ad andare in giro così?" e io gli ho risposto: "Domandalo all'ingegnere!" Bene, andiamo a correre a Cesena. Dopo la casa dove abitava Ambrosini si girava, c'era un curvone sulla sinistra dove Tenni e Balzarotti con le Moto Guzzi ci mangiavano quello che volevano. Bandirola che ha voluto insistere al secondo giro è andato sul prato...Quando sono arrivato Remor, con il suo accento romano mi ha detto: "Lei è ancora un guzzista!" quasi dandomi del venduto perchè Tenni e Balzarotti quasi giocavano con me. In quel mentre arriva il Comendatore Gilera e io mi sfogo. Il Commendatore mi dice "Purtroppo abbiamo speso

molti milioni e non si vedono ancora i risultati, lei corra con il mio saturno e vedrà quante gare potrà vincere.

Colombo

Dopo l'accantonamento di Pagani, nelle gare successive, la seconda moto andrà al bergamasco Massimo Masserini.

E sarà proprio Masserini a portare alla vittoria la quattro cilindri due volte nel corso dell'anno. E, se la prima in luglio nel casalingo Circuito delle Mura è stata aiutata dalla Saturno di Bandirola tenuta a freno dai box, la seconda, quella di Faenza nel G.P. delle Nazioni è frutto della sua abilità oltre che delle doti della nuova moto.

Nel 1949 Masserini abbandona l'attività agonistica ed a sostituirlo Remor chiama il bolognese Arciso Artesiani distintosi con la Saturno.

Le prime gare del mondiale mettono però in ulteriore risalto le difficoltà dovute alla complessità del motore; Spesso in pezzi molto complessi, come il gruppo basamento cilindri-teste, si scoprono dei difetti interni quando le lavorazioni sono quasi terminate (e quindi con grandi perdite di tempo e di denaro) e lo stesso avviene per eventuali errori finali nella lavorazione degli alberi motore. L'attrezzeria Galera che effettua le lavorazioni meccaniche è quasi interamente assorbita dalle necessità del reparto corse e, oltre a far soffrire anche le tempistiche per le attrezzature di serie, non riesce a produrre un numero di pezzi necessario per avere più di due motori a disposizione per ogni corsa.

Giuseppe Gilera induce Remor a disegnare un albero motore scomponibile e ne viene realizzato uno con perni di manovella da 32 mm di diametro pressati nelle spalle che porta a qualche miglioramento verso fine stagione.

Nel frattempo, dopo uno splendido quarto posto a Berna con la sua saturno, Nello Pagani è stato riammesso ad Assen alla guida della quattro cilindri.

Pagani

Un momento...dopo che la moto era stata in parte modificata come avevo suggerito io (perché gli ingegneri, saranno anche bravi ma certe cose le sente solo il pilota che ci va sopra alla moto), avevo chiesto al Commendatore di farmi avere una quattro cilindri qualunque che a Berna avrei potuto fare una bella gara. Per le prove me ne danno una con la quale non so quanti giri avesse fatto Bandirola a Monza senza alcuna modifica e tutti sappiamo quanto un assetto per Monea possa essere diverso da quello per Berna. Io giro e mi vedo l'ingegner Nacci (rappresentante dell'Italia nella giuria) che mi dice: "Pagani, qui ci sono due soluzioni: o io faccio

rapporto alla Gilera e Lei lascia perdere la quattro cilindri". Gli chiedo il perché e lui mi dice di aver sentito dare ai box a Bandirola l'ordine di rompere la sua moto in prova in modo che non ne avanzasse una per me per la gara. Non ho esitazioni e gli dico: "Lasci perdere che io corro con il mio Saturno perché su un circuito difficile come questo io con quella quattro cilindri non mi ci trovo".

E così parto con la Saturno. Al primo giro cade Bandirola nella curva in discesa coinvolgendo altri piloti. Mia moglie mi seguiva prendendo i tempi ma non poteva uscire a farmi segnalazioni. Quando si è accorta che Faniell stava perdendo terreno ha chiesto a Remor di segnalarmelo in modo che io potessi raggiungerlo ma lui non ne ha voluto sapere e così sono arrivato quarto e lì abbiamo preso il Campionato del mondo perché alla fine Graham è stato davanti a me solo per un punto...

Poi andiamo in Olanda, Bandirola si è fatto male nelle prove, va tutto bene poi al momento della punzonatura vedo che la mia moto, che aveva un serbatoio più grande, l'hanno data ad Artesiani perché, mi dicono, nelle prove aveva avuto un consumo più elevato. Faccio subito notare, dopo un'occhiata che sicuramente Artesiani aveva consumato di più perché aveva la catena posteriore tesa come una corda di violino mentre la mia aveva la giusta tensione. Parto ugualmente con la moto che mi avevano dato e sono al comando con Graham. Alla fine del luogo rettilo, Artesiani per passarci in frenata va lungo ed esce di pista. E così ho fatto tutta la gara di conserva con Graham e poi ho vinto in volata.

Colombo

E a questa vittoria ne ha aggiunta un'altra, bellissima, nel G.P. delle nazioni a Monza. Alla fine del Campionato un solo punto discusso separa Pagani dal Campione del Mondo Graham. Perché discusso? Perché il regolamento prescriveva che venisse assegnando un punto, in ogni gara, per il pilota che avesse fatto il giro più veloce purché avesse finito la gara. In una delle competizioni, al momento non ricordo quale, il giro più veloce è stato compiuto dal pilota dell'A.J.S. Frened che poi si è ritirato. Il regolamento non prescriveva che in caso di ritiro il punto andasse al pilota che avesse compiuto il giro immediatamente meno veloce che avesse finito la gara. Invece, avvalorando questa estensione non prevista dal regolamento, il punto è stato assegnato a Graham.

Comunque, nonostante il miglioramento notato nel Mondiale 1949 e la soddisfazione per la bella vittoria di Monza, Giuseppe Gilera si rende conto che è necessaria una migliore affidabilità semplificando ulteriormente il motore, ma Remor vede altre priorità. E' un conflitto fra due diversi modi di pensare, quello di Remor che valuta le diverse soluzioni secondo un metro tecnico e di originalità e quello pragmatista di Giuseppe Gilera secondo il quale, per dirla in parole povere, la soluzione migliore è quella che vince. E così a novembre avviene la rottura. Remor lascia la Gilera e passa alla MV portando con se il disegnatore Ottavio Milani, Arturo Magni ed il pilota Arciso Artesani.

Dopo la partenza di Remor, Giuseppe Gilera chiama di nuovo Piero Taruffi come direttore sportivo della squadra ed affida l'esecuzione delle modifiche al giovane Franco Passoni che aveva iniziato a lavorare con Remor nel 1948. Lavorando con quella premura che una volta era abituale, per la stagione 1950 la moto è completamente rivoluzionata.

Il gruppo della fusione centrale viene scomposto in sette pezzi (un basamento, quattro cilindri e due semiteste), l'albero motore scomponibile viene impiegato su tutti i motori, vengono adottate nuove camme e nuovi carburatori con diffusore da 30 mm e la potenza sale attorno ai 50 CV a 9000 giri/min. Nel telaio anteriormente viene adottata una nuova forcella a parallelogramma e posteriormente la classica sospensione brevetto Gilera. Si passa a ruote da 20" con il freno anteriore centrale a un tempo impiegato sulle quattro cilindri raffreddate ad acqua.

Come Piloti, accanto a Pagani e Bandirola, che vince la gara d'esordio a Ferrara, abbiamo un giovane Umberto Masetti che, alla sua prima stagione, con due vittorie nei G.P. di Olanda e del Belgio e due secondi posti a Ginevra ed a Monza, vince, come abbiamo visto, il Mondiale piloti per la classe 500.

Ed ora parliamo un po' dei tre piloti che hanno vinto il mondiale 1950.

Bruno Ruffo, veronese, classe 1920, ha partecipato a poche gare prima della guerra che lo vede in Russia con l' ARMIR. Ritorna alle corse nel 1945 e nel 1946 è stato campione italiano di seconda categoria della classe 250 con una Moto Guzzi Albatros. Nel 1947 passa in prima categoria e alla fine del 1948 ottiene una 250 ufficiale dalla Moto Guzzi per il G.P. delle Nazioni a Faenza dove vince davanti alle Benelli.

Se non sbaglio, Bruno, questa è stata la tua prima grande vittoria.

Ruffo

E' stata grande perché c'erano cinque moto ufficiali: tre Benelli e due Moto Guzzi e io ero solo in prestito. A Faenza quelli della Moto Guzzi mi hanno chiesto: "Vuole salire su una nostra moto?" "Altroché - rispondo io - così se mi capita di rompere una valvola non sarò io, una volta tanto, a pagare le spese". Però mi dicono: "Guardi che ci sono tre Benelli, con Ambrosini, Rosetti e quel pilota romano..come si chiama..? si, Ciai". "E con le Guzzi?" domando, " Ci sono Leoni e Martelli". " E io cosa dovrei fare?". "Lei faccia quello che vuole". "Va bene, allora se voi non mi date nessun ordine io faccio la mia gara.." E così è stato e me li sono messi dietro tutti e cinque.

Masetti

Bruno hai notato una cosa? In quegli anni tu avevi il numero 4 come Locatelli che ha vinto il Mondiale quest'anno nelle 125 e Valentino Rossi il 42 come avevo io nelle 500.

Ruffo

Volete sapere come sono nati i numeri fissi per i piloti di Campionato italiano? Nel 1946 hanno dato i primi quattro numeri ai quattro primi; Pagani che aveva vinto la 500 prima categoria ha avuto il numero 1, Martelli che aveva vinto la 250 il numero 2, Luigi Ruggeri che ha vinto il campionato di seconda categoria 250 ha avuto il 4.

Colombo

Il mese dopo, a Monza, nell'ultima gara del Campionato italiano di prima categoria Ruffo coglie con la stessa moto un'altra vittoria.

Nel 1949 vince con la Moto Guzzi il campionato Mondiale, alla sua prima edizione, e il campionato italiano classe 250. Per il 1950 ottiene dalla Moto Guzzi, che come abbiamo visto non partecipa ufficialmente alle corse, il permesso di correre con la Mondial nelle 125 e vince il Mondiale.

Nel 1951 ritorna a vincere sia il campionato Mondiale che il campionato Italiano classe 250 con una Moto Guzzi Gamalunghino. L'anno successivo una caduta al circuito della solitudine lo tiene lontano per tutto l'anno dalle competizioni e nel 1953 una caduta negli allenamenti del Tourist Trophy lo porta al definitivo abbandono.

Con la Moto Guzzi ha anche contribuito alla conquista di records mondiali su lunghe distanze per la classe 75 nel 1948 e nel 1950 con Raffaele Alberti e

Gianni Leoni e nelle 250, nel 1950 con Gianni e Guido Leoni e nel 1951 con Enrico Lorenzetti e Fergus Anderson.

E veniamo ora a **Dario Ambrosini**.

Cesenat, classe 1918, inizia a correre nel 1939 vincendo a Verona la sua prima gara con una Benelli 250. nel corso dell'annata disputa con la Benelli 11 gare collezionando quattro vittorie, quattro secondi posto e tre ritiri per inconvenienti meccanici; Nel 1940 si arruola nella Milizia della Strada, che ancora allora, come oggi le Fiamme d'oro, accoglieva tutti i campioni motociclistici. Dopo la guerra ha alcune difficoltà a ritornare a Cesena ed a reinserirsi alla Benelli per motivi di carattere politico esclusivamente connessi alla sua presenza nella Stradale durante la guerra e così riprende a correre con le Moto Guzzi Condor e Albatros. Nel primo anno del passaggio alla prima categoria (1947) vince con la Moto Guzzi il titolo italiano classe 250. Nel 1948, aiutato da Pasolini, il padre del pilota che è morto a Monza nel 1973 e lui pure pilota, ritorna a Cesena e passa alla Benelli della quale diventa l'alfiere indiscusso vincendo durante l'anno gare importanti sia nel campionato italiano che all'estero come a Ginevra nel G.P. delle Nazioni a riscattare l'intera stagione. Nel 1950, i successi di cui abbiamo appena parlato, il titolo Mondiale ed il campionato italiano classe 250 Gran Premio. Nel 1951, dopo le vittorie di Floreffe, di Codogno e di Berna e il brillante secondo posto al Tourist Trophy, ad Albi, nelle prove del G.P. di Francia, pone fine, come abbiamo visto, alla sua gloriosa carriera. Ambrosini ha anche contribuito nel 1950 alla conquista di numerosi records mondiali classe 125 con la Lambretta da record con Masetti e Ferri.

Umberto Masetti, parmense, classe 1926, inizia a correre nel 1946 con un Guzzino. Nel 1947 inizia nelle 500 con una Gilera 8 bulloni e con una Parilla. Nel 1948 lo troviamo alla Morini con una 125 poi inizia a correre come pilota Gilera vincendo a Sanremo al suo esordio con una saturno ufficiale. Nel 1949 corre la Gilera e con la Morini, con la quale vince il suo primo campionato italiano, e a Monza, dopo un secondo posto nelle 125 con la Morini, ottiene anche un terzo posto con la Benelli 250. Ma l'anno della sua esplosione è il 1950 che abbiamo visto in dettaglio per quanto riguarda il Mondiale, ma nel quale è anche l'unico pilota a vincere sia il Campionato Italiano per moto da Gran Premio che quello con moto Sport nella classe 500.

Meno fortunato il 1951 quando, dopo una vittoria nella prima del Mondiale 500 a Barcellona è fermo per buona parte dell'anno a causa di un incidente. Ma nel 1952 lo troviamo nuovamente vittorioso nel Mondiale della classe 500; Il 1953 è un'annata contrastata che lo vede in disaccordo con la squadra per l'arrivo di tre piloti inglesi e con l'abbandono della squadra dopo Assen. Nonostante questo vinse il campionato italiano della classe 500. riprende, sempre con la Gilera, nel 1954 e vince il campionato italiano poi, nel 1955 passa alla MV con la quale vince il campionato italiano classe 175 e con la 500 vince a Monza nel G.P. della Nazioni. Dopo un '56 di transizione, nel 1957 corre una sola gara e tutto sembra finito, anche se nel 1960 lo troviamo campione italiano Kart. Nel 1950 ha conquistato, con Ambrosini e ferri, numerosi records mondiali con la Lambretta da record.

Questa è la storia delle moto e dei piloti che hanno esaltato i colori italiani nelle gare del Mondiale 1950. Ora, prima di passare alle domande vorrei consegnare a Ruffo ed a Masetti, in ricordo delle vittorie nel Mondiale 1950 due medaglie d'oro dell'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile.

Ruffo

Io voglio solo salutarvi tutti e ringraziare il nostro ingegnere, che è uno sportivo, che ci conosciamo da cinquant'anni; e dirvi, che sono contento anche perché è la prima volta che ricevo un premio a Milano. A Verona tanti, con grandi foto all'esterno dell'Arena ma a Milano mai. A proposito delle feste che mi hanno fatto a Verona correi dirvi..

Masetti

Mi lasci prendere la mia medaglia?

Ruffo

E' giusto, scusatemi

Masetti

Io sarò più breve, ringrazio l'Associazione, ringrazio tutti, ringrazio i miei compagni della Gilera, Milani e Pgani, e tutte le riviste che ci hanno sempre sostenuto e che ancora ci ricordano come Legend Bike e Motociclismo d'Epoca.

Colombo

Ora lascerei la parola al pubblico per le domande.

Perelli

Vorrei fare due domande. La prima di carattere tecnico per l'ing. Colombo è: "Come ma i queste bellissime moto italiane dei primi anni Cinquanta avevano un motore potentissimo e invece dei telai assolutamente non all'altezza con forcelle anteguerra e così via. La seconda domanda di carattere sportivo riguarda gli ordini di scuderia che, secondo quanto si è più volte sentito dire, avrebbero modificato gli ordini di arrivo di alcune gare."

Colombo

Per rispondere alla prima domanda dirò che la situazione di allora era abbastanza simile a quella che si è verificata anni dopo in Formula Uno.

In Italia c'è stato sempre più il culto del motore, della potenza del motore, che non quello del veicolo, anche per il tipo di circuiti sui quali si correva normalmente con grandi rettili e molte curve lente. In Inghilterra viceversa siccome i circuiti, a cominciare dal Tourist Trophy, si svolgevano su percorsi con tanti curvoni veloci dove la stabilità del mezzo era indispensabile per ottenere medie elevate si è sempre fatto più attenzione al telaio ed alle sospensioni.

Negli anni successivi si è cominciato a correre ai rimedi anche da noi perché si è capito che non serviva avere potenza se non si poteva mettere a terra già a partire dal 1953-54 le cose erano nettamente migliorate.

Per quanto riguarda la seconda domanda posso dire che gli ordini di scuderia venivano dati soprattutto in alcune squadre. Per esempio alla Moto Guzzi al momento del contratto i piloti dovevano firmare una clausola nella quale si impegnavano a rispettarli.

Alla Gilera, per quello che mi riguarda, nel periodo nel quale ci sono stato io, si è fatto ricorso agli ordini di arrivo precostituiti. Certo se un pilota si trovava avvantaggiato nel Campionato dopo un certo numero di gare sarebbe stato sconveniente non favorirlo. Ma all'inizio del campionato a tutti venivano date le stesse possibilità. In altre parole penso che la Gilera sia stata una delle squadre che ha fatto meno ricorso ad ordini di scuderia.

Boscatelli

La domanda che io vorrei fare riguarda aspetti economici. Io sono convinto che una volta correvate per passione e per divertirvi piuttosto che per il puro guadagno mentre oggi questo secondo aspetto tende ad essere prevalente. Ebbene mi piacerebbe sapere quanto guadagnavate ai vostri tempi, qual'era l'ammontare degli ingaggi e dei premi gara per gara.

Masetti

Io nel 1950 prendevo cinquantamila lire al mese. Quando lo racconto molti dicono: "Eh, però cinquantamila di allora..." Cinquantamila lire era la paga di un buon operaio. Quando ho vinto il mondiale la Gilera mi ha dato un milione. Sembrava una cifra enorme, ma sono andato alla Fiat, ho comperato una Fiat 1400 e ho speso ottocento o novecento mila lire. Oggi è tutta un'altra cosa. Ero a cena l'altra sera con Locatelli, che ha vinto il Mondiale 125 e mi diceva che se avessi vinto oggi il mondiale delle 500 non mi sarei messo in tasca meno di un miliardo, un miliardo e mezzo. Anche tenendo conto della svalutazione c'è una bella differenza.

Colombo

Bisognerebbe però aggiungere anche una cosa, che una volta al pilota veniva data anche una concessionaria con la possibilità di vendere moto della Marca. Nel caso di Masetti la concessionaria l'aveva già suo padre, ma sia Milani che Pagani erano stati concessionari Gilera.

Pagani

Si è vero. Anch'io sono stato concessionario Gilera però ci ho rimesso tutto perché non mi hanno più dato una moto per correre...Nel 1954 dopo aver vinto quattro gare in Sud America mi sono presentato a Modena per correre nella prima gara di campionato e la moto per me non c'era. Sono stato avvicinato da Domenico Agusta, gli ho spiegato la mia situazione e dalla gara successiva ho corso per loro...