

VITA IN GILERA

IL MIO IMPEGNO DI MOLTI ANNI FA CON LA CASA DI ARCORE E' QUELLO CHE MI HA DATO LA PRIMA GRANDE NOTORIETA' AL PUBBLICO DEL MOTOCROSS. **SIAMO STATI UNA BELLA SQUADRA, ABBIAMO FATTO BELLE COSE, E' MANCATA SOLTANTO LA CORONA MONDIALE**

▶ Trentasei anni e un mese fa entravo a far parte della famiglia Gilera. Ufficialmente dall'1 gennaio '78, come consulente a tempo quasi pieno (il resto lo dedicavo ad Adriatica Bimota), chiamato dall'allora responsabile R&D Walter Martini (poi lungamente Belgarda), per volontà dell'allora direttore generale di Arcore nonché shareholder Enrico Vianzon. L'incarico era rimettere in piedi il Reparto Corse chiuso, credo, dopo la Sei Giorni di Camerino del 1974. Da lì in poi Gilera aveva dato possibilità a una azienda torinese, Elmecca, di realizzare una piccola produzione basata su quei progetti, a quanto so però, non si occupò di corse, le moto 1977 di Nani vennero assistite da Gilera. Facemmo un programma cross a media scadenza che prevedeva la caccia a Suzuki, fino ad allora leader della 125, ma si voleva anche avere qualche risultato in fretta, così per il 1978 si decise di sviluppare quanto trovai. C'era la 125 ex Nani e c'era una 230 messa in piedi sulla base dello stesso motore disco rotante raffreddato ad aria. Che concettualmente per me andava benissimo, in quel momento la certezza delle prestazioni veniva dalla soluzione a valvola rotante, è vero che i giapponesi già facevano ricerca sulle lamelle, Gilera però, anni prima, passando al 2T, aveva scelto di fare il disco, quindi era un elemento caratterizzante certamente da conservare. Ne conoscevo il potenziale e le criticità che sostanzialmente stanno in una più delicata messa punto della carburazione perché il valvola rotante è un motore "aperto": lavorammo su cilindro, scarico e accensione mantenendo la meccanica base, arrivando col 125 a circa 28 cavalli, dai 23 originali, e a fine stagione eravamo competitivi.

▶ Anni di progresso

Allargo un attimo l'orizzonte per dire che furono anni di notevole progresso tecnico, forse i più belli della storia del cross. Nel decennio 70 fino a tutti gli Anni 80 la moto cambiò radicalmente, il motore (aspirato, disco, lamelle, valvola, acqua etc.) e anche la ciclistica (ammortizzatori e forcelle ad aria, link, freno a disco, forcellone in lega etc), per arrivare in sostanza a quello che vedete oggi.

A fine '78 avevamo una moto competitiva a livello nazionale, quindi pensammo di giocarci le nostre carte nel Tricolore 125 prenden-

do come pilota anche Franco Perfini. Dato che stava nelle Fiamme Oro con sede ad Arcore, tornò molto utile per i test. Per il 1979 arrivò anche Carlo Pernat, da Piaggio, con l'incarico di occuparsi della comunicazione e gestione sportiva: diede un notevole apporto, mi seguì successivamente in Cagiva e poi in Aprilia. Pensammo a cosa fare per essere competitivi nel Mondiale. Uno degli obiettivi fu scendere al limite di peso, e questo probabilmente fu anche la causa di qualche problema di telaio come quello che all'ultima gara fece andare il titolo a Nani anziché a Perfini. Fu una stagione molto impegnativa, fino a quel momento le moto erano dedicate alle piste italiane con motori caratterizzati da prestazioni ad alti regimi, per le piste straniere serviva qualcosa di diverso, le gare si giocavano sull'accelerazione.

▶ Voglia di vincere

Da che Saravesi - lo stesso pilota amico che mi aveva introdotto alla Simonini - aveva fatto da tramite facendomi conoscere i responsabili Gilera, la voglia di fare risultato si era fatta sempre maggiore. Ad Arcore ce l'avevano tutti. Al Reparto Corse rimesso in piedi nel '78 con pochi meccanici, eravamo diventati parecchi, venimmo trasferiti in una nuova struttura più grande, arrivò un ingegnere per i calcoli, ci fu l'OK per far partire quasi simultaneamente il progetto bicilindrico e il progetto monocilindrico 125 dove con Paolo Castelnuovo (bravissimo progettista: sapeva mettere immediatamente ogni idea in un disegno) provai a mantenere il maggior numero possibile di componenti uguali nella trasmissione, poiché non si sapeva quale sarebbe stata la soluzione vincente. La 250 inizialmente non venne presa in considerazione, la cilindrata con cui in Italia ci si divideva il mercato e l'immagine, in un campionato che sembrava un Mondiale, era la 125. Il nostro gruppo arrivò a contare



Nel riquadro: il motore del B 125 e, in questa foto, il monocilindrico raffreddato a liquido nato a sua volta nel 1980.



le collaborazioni speciali di Motocross

JAN WITTEVEEN

NELLA SUA VITA HA PROGETTATO MOTORI E MOTO

[**GLI ANNI** di Arcore]

Gilera fu una grande Azienda con molta voglia di fare. Partimmo a inizio 1978 con le raffreddate ad aria cross 1977 ex Nani, poi passammo alle raffreddate ad acqua dal 1980. La miglior stagione fu il 1982 quando arrivammo ad essere secondo e terzo Mondiali

una ventina di persone, fra gli altri Silvano Galbusera che oggi conoscete come capotecnico di Valentino Rossi dopo essere stato nel 2012 con Melandri.

L'inizio dell'avventura Mondiale segnò qualche cambiamento anche per me, andai full time in Gilera, quindi abbandonai l'attività Adriatica Bimota: in quei due anni mi ero spostato in continuazione, quattro giorni ad Arcore e uno a Savignano sul Rubicone, con gli altri due alla gara quando era a calendario oppure sempre a lavorare. Avevo conservato come punto fisso la casa di Torre Maina dove stavo quando ero in Simonini. Era come se fossi sposato col lavoro. Cercavo an-

che di ottimizzare i tempi, viaggiavo di notte; ad Arcore stavo in albergo ma non mi vedeva nessuno perché stavo in Gilera fino all'ora di cena. Forse fu anche per questo che nel 1981, rientrando da una trasferta a Roma (ultima gara dell'Italiano Cross 125), non trovai posto in albergo a Firenze e non ne trovai nemmeno tra Bologna e Modena, così rientrai in autostrada finendo per infilarmi (auto compresa) sotto un camion...

► **Rahier, Rinaldi, Maddii, Alborghetti, Magarotto, Velkeneers etc.**

Nella stagione 1980 il pilota di punta fu Gaston Rahier, Perfino era sulla bicilindrica ma solo al Mondiale, in Italia usava il monocilindrico. Gaston, già tre volte Campione del Mondo e con un palmares lungo così, era uno che lavorava per sé, aveva esperienza, era sempre propositivo; rimase due anni a fare il Mondiale 125 nell'81 accanto a Rinaldi. Il Mondiale assorbiva risorse, così per portare avanti il progetto del 250 ad acqua (sempre sulla base 125 disco rotante) e l'attività nazionale, arrivò Alborghetti che se ne prese carico. Altro momento significativo nella storia Gilera cross, l'ingresso in squadra nel 1982 di Corrado Maddii che rimase con la moto di Arcore anche nel 1983 quando Rinaldi passò a Suzuki e da noi, dove si era un po' presa coscienza di avere un buon potenziale anche nella 250, arrivò Marc Velkeneers.

La mia storia con Gilera finì a metà 1983 quando mi ritrovai in una situazione un po' complicata. Vuoi le persone arrivate dalla capogruppo Piaggio, oppure perché l'Azienda voleva essere più dentro la gestione Corse, o ancora perché vedeva il risultato che però non era il titolo Mondiale, ogni problema era una discussione senza fine. Era ora di cambiare. Verso la fine del 1982 - miglior stagione Gilera cross, secondo e terzo Mondiale, in Italia podio 250 tutto nostro a fine anno a Ponte e Egola - l'attività venne ristrutturata: io andai a occuparmi di sperimentazione mentre l'operatività venne affidata ad altri.

In quel periodo la svolta per me non fu solo professionale. Mesi prima, a Maggiora, conobbi Ulrike e, con lei mi sposai il 6 novembre 1982, all'età di 35 anni; venne a vivere nella casa di Rogoredo di Casatenovo così, anche se per qualche mese rimasi a ragionare di vantaggi e svantaggi di un alesaggio-corsa alternativo ai nostri 54x54 mm e a fare qualche altra cosa come un motore laboratorio a doppio disco con due carburatori (o tre carburatori, monodisco con lamelle o doppio disco con lamelle, bel progetto ma senza risultati interessanti, non ci fu il tempo per fare molto) quegli ultimi mesi di Brianza non furono per nulla male...

IO **PENSO CHE...**

“Quando oggi diciamo Gilera e pensiamo al cross, facciamo riferimento ai piloti e ai risultati del periodo 1978-1982 (o anche fino all'84, non cambia molto) che conoscete bene. Vorrei proporre qui i nomi di alcune persone che ho incontrato quando arrivai lì e che lavorarono al Reparto Corse, i meccanici Francesco Penati, Giorgio Mandelli e Giancarlo Colombo e successivamente Silvano Galbusera e altri. Una menzione particolare per il progettista Paolo Castelnovo (purtroppo è mancato) che mise sulla carta i motori delle nostre moto da corsa, compreso il 125 bicilindrico.”



CHE, TRA INDIVIDUALI E COSTRUTTORI, HANNO **VINTO 40 TITOLI MONDIALI**