

Scuderia Adriatica

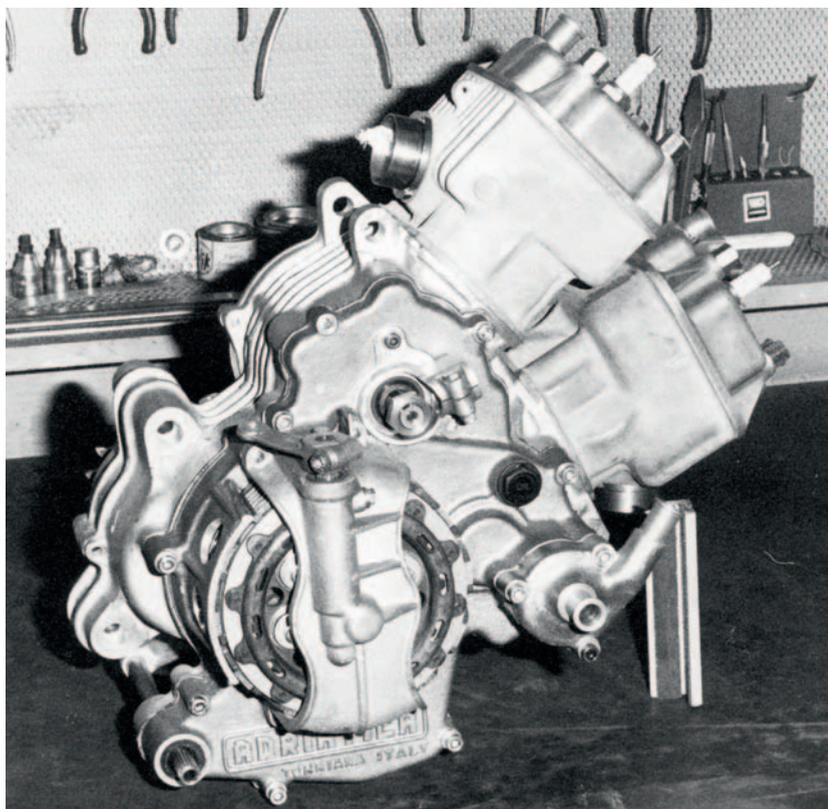
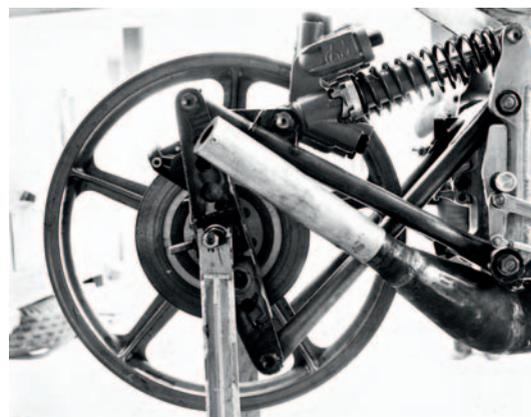
AVEVA SEDE A SAVIGNANO SUL RUBICONE, ERA IL TEAM DEI FRATELLI VERNOCCHI.
COSTRUIMMO UN BICILINDRICO 250 CC. CHE IN UN CERTO MOMENTO EBBE ANCHE UN RUOLO
NELL'ALLESTIMENTO DELLA GILERA 125 CROSS DEL 1980 RAFFREDDATA A LIQUIDO

**IL MOTORE
BICILINDRICO 250 CC.
ADRIATICA**

nella seconda versione con
alberi controrotanti; nelle
altre foto, il telaio
monoscocca in alluminio.
(IMAGES CARLO CANZANO).



Suppongo che leggendo il titolo Adriatica molti appassionati abbiano sentito riaffiorare un qualche ricordo. Adriatica, per come la conobbi io, fu una Squadra Corse, il Team (a suo tempo si diceva Scuderia) con sede a Savignano sul Rubicone, dei fratelli Alvaro e Giuliano Vernocchi. Se solo fate mente locale alla collocazione geografica, capite molte cose, da quelle parti la febbre per i motori è cosa radi-



cata, c'erano moto e piloti, c'erano degli appassionati (anche un po' più di appassionati...) che mettevano in piedi dei team per il piacere di fare le corse, che in Romagna erano e sono, soprattutto, gare di velocità. I Vernocchi con la loro Azienda costruivano macchinari per l'agricoltura, una gamma di trattori e cose del genere; Giuliano era un valido tecnico con la passione della moto, mise in piedi un Team impegnandosi nella 125 con una MBA e nella 250 e 350 con delle Yamaha bicilindriche. Questo accadeva a fine 1977 e continuò nella stagione 1978 quando avviò una consulenza con Adriatica per la loro attività di pista.

► Doppio impegno

Vi ho spiegato in altri articoli che a inizio 1978 iniziai a collaborare con Gilera. Dividevo la settimana in quattro giorni da una parte (Arcore) e due dall'altra. Con Adriatica iniziai in primavera. Cominciai a preparare i motori Yamaha ed MBA arrivando per fine anno, grazie anche all'intervento sulle espansioni, a portare le prestazioni della 350 aspirata alla soglia degli 85 cavalli (54 il motore base) e alla possibilità di andare forte. Un lavoro analogo venne dedicato alla 250 ma i nostri pensieri non erano tutti assorbiti da attività motoristiche, facemmo anche esperienze con la ci-

le collaborazioni speciali di Motocross

JAN WITTEVEEN NELLA SUA VITA HA PROGETTATO MOTORI E MOTO

[L'ESPERIENZA di uno specialista]

Tra il '78 e '79 fui consulente di Adriatica e di Gilera. Quando ad Arcore ci trovammo a fare il motore 125 raffreddato ad acqua, fu utile partire da un gruppo prestazionale del bicilindrico romagnolo che, come sviluppo, era più avanti di circa sei mesi

clistica, arrivando a fare una sospensione posteriore a doppio triangolo su un telaio monoscocca, pensata per tenere costante il gioco della catena così da evitare gli strappi che agiscono sulla sospensione e a far lavorare meglio la trasmissione finale.

Adriatica aveva buona reputazione, vi passarono piloti di grande levatura tra cui ad esempio nel 1979 "baby Roberts" Randy Mamola. In quell'anno il team assunse la denominazione di Adriatica Bimota in virtù di un accordo che portò ad avere le apprezzate ciclistiche di Mori e Tamburini, lì mettemmo i nostri motori tra i quali anche il bicilindrico a V che avevo progettato e che venne messo in moto da metà 1979.

► Bicilindrico 250 cc. a V

Il duemmezzo Adriatica da pista fu un bicilindrico a V; proposi questo layout che ritenevo in quel momento la soluzione migliore, dava un motore stretto, alimentato a disco rotante, che funzionava come due 125, compromesso ottimale tra peso, ingombri e prestazioni.

L'Adriatica, che aveva dischi rotanti lato sinistro, venne realizzata in due versioni da oltre 60 cavalli, la prima con alberi che ruotavano entrambi in avanti, più tardi con alberi controrotanti; fu un motore leggero che nella versione originale pesava tra 27 e 28 chili, dotato di cambio sei rapporti, alimento da carburatori Mikuni che provammo da 34 e 36 mm. Per quanto ne so, dato che dal 1980 passai a tempo pieno con Gilera, venne utilizzato in alcuni test e gare da Walter Villa e da qualche altro pilota.

Lo sviluppo si fermò perché il team ebbe delle difficoltà economiche. C'erano probabilmente già nel 1979, la mia scelta comunque fu professionale; dico questo giusto per spiegare perché quel progetto non ebbe seguito negli anni successivi. Peccato perché fu una esperienza interessante, l'ho ripresa come filosofia in Aprilia coi risultati che sapete: la versione controrotante aveva anche il vantaggio di annullare l'effetto giroscopico quindi dava in aiuto alla ciclistica poiché non vibrava, poi potevi far lavorare il motore come un monocilindrico, con scoppio simultaneo big bang, quella non controrotante magari è più semplice ma introduce delle vibrazioni che su un 250 da pista arrivano a essere fastidiose.

► Sinergie con Gilera

Mi piace sottolineare che in Adriatica facemmo anche ricerca sulle ciclistiche. Pochi l'hanno saputo, ma la sospensione a doppio triangolo che vedete sulla Adriatica da velocità venne fatta anche per la Gilera cross, la provammo a Odolo a porte chiuse con Alborghetti, con risultati positivi su terreno liscio ma negativi tra i solchi o su terreno morbido a causa della larghezza del forcellone e della sporgenza dei supporti verso terra. Perché venne fatto è presto spiegato, sul finire degli anni '70 si lavorò moltissimo sulla ciclistica, e in Gilera facemmo la nostra parte. Uno dei vari lavori nel periodo di transizione dai due ammortizzatori al mono, fu il "bilink" di cui vi propongo questa versione poco nota, realizzata con triangoli laterali di una certa dimensione: è una delle cose che facemmo e sulla quale sarebbe stato utile insistere almeno per un po', al momento della nascita

dei mono, uno dei grandi problemi fu il decadimento delle prestazioni motoristiche perché si dovette rimodellare la cassa filtro: per un certo periodo, avere il link progressivo insieme alla prestazioni che avevi avuto fino a quel momento, poteva essere interessante.

► Prima Adriatica, poi Gilera

Tornando al bicilindrico Adriatica, fu da quel gruppo prestazionale di 54 x 54 mm che partimmo per fare il motore 125 raffreddato a liquido che debuttò

sulla moto di Arcore a fine 1979. Quando mettemmo in campo il progetto, utilizzai la stessa parte prestazionale e la stessa fusione di cilindro che già c'era e conoscevo, dedicando ovviamente il tasso di compressione, l'espansione, l'accensione etc. all'utilizzo specifico. L'applicazione era diversa; altrettanto vero che poter lavorare su un gruppo prestazionale di cui conosci i parametri di funzionamento e sai quanto esprime, è un punto di partenza decisamente più avanzato rispetto a non averci nulla. Se ci fate caso, la leggera nervatura del cilindro Adriatica si ritrova sul cilindro del 125 che arrivò qualche mese dopo, uscito dallo stesso stampo della stessa fonderia bolognese.

Superata la sinergia iniziale, il 125 di Arcore seguì, per lo sviluppo, una strada autonoma.

IO PENSO CHE...

“Molto spesso gli ingegneri, come capitò a me tra il '78 e il '79, si ritrovano a essere consulenti di due o più aziende contemporaneamente. E' una cosa normale, oggi ci sono le società di engineering, metti in gioco la tua esperienza, sei sullo stato dell'arte, utilizzi le tue conoscenze nei vari progetti cui collabori. Spesso, per lo sviluppo di un nuovo motore, fa comodo partire da un gruppo prestazionale che già conosci anche se la destinazione d'uso finale è molto diversa, hai comunque un riferimento e una esperienza utile ad accelerare i tempi di sviluppo.”



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

