

Gilera B 125 Cross bicilindrica

Nel 1980 la Gilera sorprende il mondo del Cross presentando una 125 bicilindrica a disco rotante. Potente e velocissima come nessun'altra, la moto di Arcore, se adeguatamente sviluppata, potrebbe surclassare la concorrenza. Purtroppo non ne avrà il tempo, perché dopo una sola stagione iridata viene messa fuori gioco da una improvvisa modifica al regolamento, che la esclude dal Mondiale. La sua storia, raccontata dal suo progettista, l'ingegner Jan Witteveen

di Gualtiero Repposi, foto Archivio Motociclismo e Archivio Jan Witteveen

Una specie di mostro!

• L'ingegner Jan Witteveen è nato nel maggio del 1947 a Stavoren in Olanda. Laureato in ingegneria meccanica, è stato responsabile del Reparto corse Hercules-DKW nei primi anni Settanta. Trasferitosi in Italia, ha lavorato per due anni alla Simonini prima di assumere la direzione tecnica del Reparto corse Gilera, impegnato nel Cross, dove è rimasto dal 1978 al 1983 prima di passare alla Cagiva. Con la Casa di Schiranna ha collaborato fino al 1988, conquistando cinque titoli iridati nel Cross (Piloti e Costruttori). Nel 1989 è approdato in Aprilia, dove ha riorganizzato il Reparto corse di Noale, guidandolo per 16 anni e contribuendo a tutte le vittorie iridate dell'azienda nel Mondiale Velocità e in Superbike. Dopo aver lavorato per la Adler e per il costruttore di kart Maxter, Jan Witteveen è andato in pensione. Oggi è comunque in attività con una società di consulenze che ha fondato.

Il progetto della Gilera B 125 da Cross che lo ha tenuto impegnato nel biennio 1979-1980 è stato, assieme a quelli delle Aprilia 500 bicilindrica GP e RS Cube MotoGP, uno dei suoi lavori più innovativi e controcorrente dal punto di vista tecnico, svolto in carriera.



♦ Nel gennaio del 1978 Jan Witteveen assume la direzione tecnica del Reparto corse Gilera. Formatosi professionalmente in Germania presso la Fichtel & Sachs, il giovane ingegnere olandese si era poi trasferito in Italia nel 1976 per lavorare presso la Simonini di Maranello, dove ha disegnato il motore Mustang 125, seguendo lo



• La Gilera B 125 debutta nel marzo del 1980. Telaio e sovrastrutture sono identiche a quelle della nuova monocilindrica 125 raffreddata ad acqua, che a sua volta sfrutta quelle della precedente 125 raffreddata ad aria che aveva corso nel 1979. Gli ammortizzatori WP sono più corti e leggeri rispetto a quelli del 1979 grazie ai nuovi attacchi sul forcellone, mentre la forcella Gilera da 38 mm ha i foderi in magnesio, fatti realizzare in Inghilterra presso la CCM e poi lavorati ad Arcore.

sviluppo della gamma di moto da fuoristrada del piccolo Marchio emiliano. Nello stesso periodo per la Scuderia Adriatica, un team guidato dall'imprenditore Giuliano Vernocchi che partecipa ai Mondiali 250 e 350 con delle Yamaha, realizza una interessante quarto di litro da GP con telaio monoscocca in alluminio, forcellone a parallelogramma e motore bicilindrico con una V molto stretta - tanto che i cilindri sembrano quasi paralleli - dotato di alimentazione a dischi rotanti e alberi motore controrotanti per smorzare le vibrazioni. Un progetto interessante, interrotto proprio con l'approdo di Witteveen alla Gilera, dove è stato chiamato perchè l'azienda sta programmando il rientro nelle competizioni di Cross dopo alcuni anni di partecipazione non ufficiale con i colori ELMECA (acronimo di Elettro Meccanica Cafasse), appoggiandosi alla struttura esterna facente capo all'azienda di Piero Chiantalessa a Cafasse, l'ELMECA appunto.

Nel Reparto corse di Arcore trova la moto con cui Dario Nani ha partecipato al Mondiale del 1977 e su invito di Enrico Vianson - Direttore generale della Gilera e principale sostenitore del rientro nel Cross della Casa - si impegna a farla correre ancora un anno nell'attesa di avviare i nuovi progetti.

Anche se nel corso dell'ultima stagione agonistica la ELMECA "Licensed by Gilera" ha



• La nuova bicilindrica è una sorta di "laboratorio viaggiante" e viene modificata dopo ogni uscita in pista. Confrontando le immagini di queste pagine si nota il lavoro sull'air-box dei carburatori che non può essere sistemato sotto la sella perchè impedirebbe il passaggio delle espansioni e soffre per la mancanza di spazio fra motore e serbatoio. Inizialmente è in alluminio, poi diventa in policarbonato.

ricevuto numerosi aggiornamenti, fra cui un nuovo telaio e i carter motore in magnesio, si tratta pur sempre della vecchia monocilindrica raffreddata ad aria - con cilindro inclinato in avanti di 15°, ammissione a disco rotante a sinistra dell'albero motore, cambio a cinque marce e carburatore da 32 mm - nata nei primi anni Settanta e che con i suoi 25 CV scarsi alla ruota è ormai agli sgoccioli della carriera.

Fin dai suoi primi mesi ad Arcore, Witteveen si muove in due direzioni. Da una parte cerca di accontentare Vianson migliorando il materiale a disposizione. Grazie al lavoro ai travasi del cilindro, allo scarico e all'accensione, il 125 ELMECA arriva ad erogare 28 CV, consentendo a Nani di arrivare quinto nel Campionato italiano del 1978 e di vincere il titolo l'anno seguente. Dall'altra invece si dedica alla progettazione di una nuova famiglia di motori (due monocilindrici di 125 e 250 cc e un bicilindrico di 125

## Caratteristiche tecniche

**Motore:** bicilindrico a 2 tempi raffreddato a liquido, pompa dell'acqua con girante in plastica ed alberino in ergal. Teste e cilindri in lega leggera con trattamento al nicksasil. Cilindri a quattro travasi e pistone piatto. Ammissione a disco rotante, con due dischi in acciaio, Ø 105 mm, spessore 1 mm. Alesaggio per corsa 44x41 mm; cilindrata 124,62 cc (cilindrata unitaria 62,31 cc). Rapporto di compressione n.d. Potenza massima (alla ruota) 38 CV a 12.700 giri.

**Accensione:** doppia accensione Motoplat elettronica ad anticipo variabile con un ruttore per ogni cilindro.

**Alimentazione:** due carburatori Dell'Orto PHBH da 28 mm, montati sul lato sinistro e inclinati di 90° rispetto al piano orizzontale. Vaschette in avanti e condotti di aspirazione verticali. Capacità serbatoio 6,750 litri. Miscela all'1%.

**Lubrificazione:** frizione, cambio e primaria con 700 cc di olio SAE 80.

**Cambio:** a sei rapporti in blocco ad innesti frontali, comando a leva singola sulla sinistra.

**Frizione:** a dischi multipli in bagno d'olio. Sette dischi conduttori e sei dischi condotti.

**Avviamento:** a pedale.

**Trasmissioni:** primaria ad

ingranaggi a denti dritti. Finale a catena.

**Telaio:** a doppia culla chiusa in tubi in acciaio al cromo-molibdeno (Cr25Mo4) bonificato.

**Sospensioni:** anteriore forcella Gilera a perno avanzato con foderi in magnesio, steli da 38 mm ed escursione 300 mm o forcella telescopica Marzocchi a perno avanzato con steli da 38 mm, escursione 310 mm; posteriore forcellone oscillante in tubi d'acciaio, poi sostituito da un forcellone scatolato a sezione quadrangolare in acciaio al cromo-molibdeno dotato di nervature interne di rinforzo; due ammortizzatori regolabili da 330 mm con corpo e vaschette in lega leggera costruite dalla Gilera e idraulica White Power, escursione ruota 310 mm.

**Freni:** anteriore a tamburo laterale a camma singola da 128 mm con mozzo conico e piatto in magnesio. Posteriore a tamburo laterale a camma singola da 125 mm con mozzo conico e piatto in magnesio.

**Ruote:** a raggi con cerchi DID in lega leggera, anteriore 1.60-21", posteriore 2.15x18". Pneumatici anteriore 3.00-21", posteriore 4.00-18"

**Dimensioni (in mm) e peso:** interasse 1.470. Peso a vuoto 92 kg.

**GILERA B  
125 CROSS  
BICILINDRICA**

• Il motore progettato da Witteveen ha i cilindri paralleli fra loro, ma inclinati in avanti di 50° rispetto all'asse verticale. Quello che si trova più in basso ha la luce di scarico anteriore; quello superiore invece ha la luce di scarico nella parte posteriore. I cilindri in lega leggera sono fusi in terra, con canna trattata al Nikasil e hanno sei travasi. Come sul motore monocilindrico, le teste hanno una alettatura parziale e la camera di scoppio emisferica con corona di squish. I due dischi rotanti in acciaio hanno un diametro di 105 mm e uno spessore 1 mm e sono chiusi da coperchi in magnesio. La pompa dell'acqua è composta da un corpo in magnesio, da una girante in plastica e da un albero in ergal. È posizionata sul lato destro del motore ed è azionata da un ingranaggio che prende il moto da una vite senza fine. I collettori delle marmitte sono fissati ai cilindri tramite quattro molle. Le marmitte hanno lunghezze diverse e per compensare la differenza hanno i coni di espansione di diverso diametro. I due silenziatori in alluminio erano costruiti dalla Motomeccanica Rino di Vigasio (VR). Il coperchio del carter motore sinistro che copre i ruttori delle accensioni Motoplat è in lega leggera, verniciato con una speciale vernice militare resistente alle alte temperature.



• Le geometrie del telaio doppia culla chiusa usata sulla bicilindrica hanno differenze minime rispetto a quello della monocilindrica a lei coeva. È realizzato in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno (25CrMo4) bonificato e presenta dei fazzoletti di rinforzo in prossimità del canotto di sterzo. I tubi hanno uno spessore variabile da 1,2 a 2 mm e presentano diametri differenti. Il tubo montante superiore è da 35 mm, quelli della culla sono da 25 mm. Il telaio reggisella ha anch'esso tubi da 25 mm di diametro nella parte superiore e da 20 mm in quella inferiore. I tubi erano realizzati presso l'impianto che le Acciaierie Falck possedevano ad Arcore utilizzando un acciaio di tipo da "confine", bonificato per elevarne le caratteristiche di durezza e resistenza.

cc), che hanno l'ammissione a disco rotante per mantenere un legame con il recente passato fuoristradistico dell'azienda, ma sono raffreddati ad acqua per non andare incontro a cali di potenza e prestazioni alle alte temperature, come avviene regolarmente con i motori ad aria.

Quello che ottiene i risultati migliori sfiorando la conquista del titolo Mondiale è il monocilindrico 125, ma il progetto più interessante - e se vogliamo rivoluzionario in campo crossistico - è senza alcun dubbio il bicilindrico ottavo di litro. Un motore che all'epoca della sua presentazione aveva destato grande scalpore.

*"Le competizioni servono per sviluppare nuove tecnologie, ma anche per differenziarsi dagli avversari ed emozionare gli appassionati con i loro contenuti tecnici - ricorda oggi l'ingegnere olandese - Intraprendere con successo nuove strade, costringe gli altri ad inseguire mettendoti in una posizione di vantaggio se le cose vanno per il verso giusto.*

*Senza alcun dubbio la Gilera 125 bicilindrica questa strada l'aveva imboccata. Era più potente delle altre moto da Cross della sua categoria e velocissima sui tracciati di quegli anni con fondo duro e compatto. Una volta sviluppata e corretti gli inevitabili problemi di gioventù sarebbe stata un osso duro per tutti quanti.*

*Ma nel nostro unico anno di Mondiale, dove ha corso con Perfini nel 1980, abbiamo messo paura e le altre Case, con il pretesto dell'aumento dei costi di sviluppo delle moto, hanno fatto pressione sulla Federazione Motociclistica Internazionale, per modificare il regolamento e mettere al bando i bicilindrici nella classe 125 a partire dal 1982. E noi non abbiamo avuto scampo."*

Ma da dove arriva l'idea di frazionare un 125 da Cross? Indubbiamente dalla Velocità, dove per tutti gli anni Settanta a dettar legge nella ottavo

di litro sono i motori a due cilindri.

Scartate per motivi di ingombro le soluzioni del bicilindrico parallelo o in tandem, il motore di Witteveen riprende lo schema di quello pensato per l'Adriatica 250 GP, con gli alberi motore allineati sullo stesso asse verticale e collegati da ingranaggi, le camere di manovella separate, l'alimentazione tramite due dischi rotanti in acciaio alimentati da una coppia di carburatori Dell'Orto, il cambio in blocco a sei rapporti con alberi sovrapposti e giacenti su un piano parallelo a quello degli alberi motore, e frizione multidisco in bagno d'olio.

Le uniche differenze riguardano l'inclinazione dei cilindri - che qui sono paralleli fra loro e non a V strettissima - e il senso di rotazione degli alberi motore, che non sono contorotanti perchè in presenza di una cilindrata così ridotta le vibrazioni sono quasi inesistenti.

I primi disegni vengono abbozzati da Witteveen già a metà del 1978 e il progetto è portato avanti

parallelamente a quello del monocilindrico.

*"Il bicilindrico - racconta ancora l'ingegnere olandese - era innovativo e all'azienda conveniva puntare sulla sua realizzazione perchè avrebbe dato un'immagine nuova e dinamica della Gilera che si sarebbe abbinata perfettamente alla decisione appena presa di ritornare alle gare in forma ufficiale.*

*C'erano però troppe incognite, perchè ci muovevamo in un campo sconosciuto. Diciamo che quello del mono era visto da tutti come il progetto di riserva se il bicilindrico si fosse rivelato un fallimento. C'era anche un problema commerciale da affrontare perchè la Gilera aveva già in mente di costruire le repliche delle moto ufficiali da mettere in vendita su un mercato piuttosto fiorente, che alla fine degli anni Settanta contava in Italia circa una ventina di Costruttori e - a livello agonistico - aveva proprio nella 125 la classe più competitiva e seguita dagli appassionati. Una replica della*

*bicilindrica sarebbe stata troppo costosa e assolutamente fuori mercato."*

Avvalendosi della collaborazione del disegnatore Castelnuovo, il lavoro di Witteveen procede spedito e già nella primavera del 1979 il primo motore viene messo al banco.

*"Come quello del mono, anche il bicilindrico ha i carter tagliati secondo un piano verticale ed è costruito in alluminio anziché in magnesio per evitare deformazioni alle alte temperature. Per lo stesso motivo, ma anche per avere una struttura più robusta, i coperchi dei carter sono anch'essi in alluminio fuso in terra.*

*Concettualmente i motori differiscono solamente nella parte termica, mentre il cambio ed il resto della trasmissione sono identici. Come sul monocilindrico la parte che potremmo definire 'prestazionale' del basamento, cioè gli alberi motore e i carter pompa, è separata da quella della trasmissione per evitare che le temperature più elevate raggiunte dal cambio*



• I freni a tamburo laterale a camma singola (anteriore da 128 mm; posteriore da 125 mm) sono gli stessi della monocilindrica. Inizialmente il forcellone oscillante è in tubi d'acciaio a sezione circolare, poi sostituito (foto a fianco) da uno scatolato a sezione quadrangolare in acciaio al cromo-molibdeno, dotato di nervature interne di rinforzo.

durante il suo funzionamento - rispetto a quelle dei cilindri e dei pistoni - possano andare ad influenzare negativamente le prestazioni.

Le lavorazioni del basamento e dei copri carter erano fatte in Gilera. Gli alberi motore di tipo composito venivano invece realizzati esternamente e poi lavorati presso il Reparto Corse, mentre i pistoni, fusi e a cielo piatto, li acquistavamo dalla tedesca Mahle.

L'accensione ci ha dato dei problemi perché all'epoca in Italia - così come nel resto dell'Europa - non c'era molto da scegliere. Magneti Marelli pensava solo alle auto e alla F1, Dansi era troppo 'tradizionale' ed era impossibile tentare una collaborazione con aziende giapponesi come Hitachi o Kokusan che già lavoravano su accensioni elettroniche

digitali e non più analogiche. Alla fine abbiamo montato una doppia accensione Motoplat analogica, con solo una curva fissa di anticipo e due variabili, che non consentiva tutte quelle regolazioni che ci servivano per accelerare la messa a punto e lo sviluppo. Il motore ha dato subito 44 CV a 15.000 giri, ma l'erogazione era da rivedere. Così, dopo i primi test abbiamo ridotto drasticamente la potenza e il regime di rotazione, scendendo a 37-38 CV a 12.500-12.700 giri

in configurazione 'big bang', cioè con gli scoppi che avvengono simultaneamente in entrambi i cilindri".

La notizia che la Gilera sta lavorando ad una moto rivoluzionaria inizia a girare nell'ambiente alla fine del 1979, ma in molti pensano si tratti della monocilindrica ad acqua la cui genesi, come racconta Witteveen, prosegue parallelamente a quella della bicilindrica.

Anche *Motociclismo*, dopo aver cercato invano lo scoop - come ha ricordato il nostro Direttore responsabile Carlo Perelli nel suo editoriale - riporta queste voci e nel numero di marzo 1980, in un articolo dedicato alle novità tecniche alla vigilia della nuova stagione, mostra la vecchia 125 ad aria e definisce la bicilindrica "l'ogget-

to misterioso", liquidando l'argomento con la frase: "I nuovi progetti sono tanti. Li vedremo certamente comparire nel 1980."

In occasione della prima prova del Campionato italiano a Polcanto il primo week-end di marzo, la bicilindrica fa la prima apparizione nel paddock, lasciando tutti a bocca aperta. A portarla per la prima volta in pista è Franco Perfini, che si limita però a fare qualche giro durante le prove, gareggiando poi con la nuova monocilindrica ad acqua che verrà gettata di lì a poco nella mischia del Mondiale. Così il debutto in gara avviene direttamente nel Mondiale, in occasione della prova di apertura a Norg, in Olanda, il 30 marzo 1980, sempre con Perfini, mentre sulla monocilindrica ad acqua - anch'essa al debutto iridato - salgono Dario Nani e il neoacquisto del team Gaston Rahier.

Sulla difficile pista olandese con il fondo costituito da finissima sabbia, il solo Rahier riesce a stare a "galla" finendo il GP con un quarto ed un sesto posto. Nani e Perfini invece sprofondano nelle parti basse della classifica, con quest'ultimo alle prese con una moto difficile da guidare e dalla messa a punto approssimativa.

Witteveen capisce che il debutto è stato prematuro e decide di far correre anche Perfini i successivi tre GP (Austria, Belgio e Francia) con la monocilindrica. Una moto che Franco, pilota delle Fiamme Oro, usa nel Campionato italiano, dove è fra i favoriti per il titolo. Secondo il tecnico olandese "Perfini era bravo quando si trattava di riferire il comportamento della moto e a dare indicazioni, ma la sua guida tecnica e fluida non lo aiutava a portarla al limite, perché la bicilindrica andava pilotata di forza. All'inizio Franco si lamentava, perché la trovava pesante all'avantreno e difficile da inserire in curva, quindi abbiamo lavorato per cambiare la distribuzione dei pesi, spostando il motore nel telaio. Poi ha fatto notare che il motore, per le sue particolari caratteristiche di erogazione, non si adattava alla guida richiesta nel Cross. Un pilota di Motocross ha sempre il gas in mano. Per lui è fondamentale sentire l'immediata risposta della ruota posteriore all'azione della manopola dell'acceleratore quando deve saltare gli ostacoli od uscire forte dalle curve. Il bicilindrico invece aveva un suo tempo di re-

azione, dava l'impressione di essere in ritardo con la risposta perché era più lento a salire di giri. Poi però non lo fermava più nessuno!"

La velocità massima raggiunta dalla bicilindrica, il rumore inconfondibile del motore con ammissione a disco rotante così come la sua spiccata tendenza a non far poggiare mai la ruota anteriore a terra e di percorrere sempre in monoruota i rettilinei infiammano gli appassionati.

Purtroppo tanta "birra" ha il suo rovescio della medaglia, perché sui terreni fangosi, sulla sabbia, nelle curve strette o nei canali, la nuova Gilera è in difficoltà. Inoltre i 4 kg in più che fa segnare sulla bilancia rispetto alla monocilindrica di cui condivide la ciclistica (92 a secco, contro 88) e lo sforzo maggiore a cui è sottoposta, costano a Perfini numerosi ritiri.

Il più amaro è in occasione del GP di Jugoslavia disputato a Trzic il 18 maggio, quarto appuntamento iridato e gara di rientro della bicilindrica dopo la pausa imposta da Witteveen. Perfini parte al comando della seconda manche e guida la corsa davanti a Rahier fino al penultimo giro. Il box Gilera è già pronto a festeggiare la doppietta quando Franco è costretto a gettare la spugna per la rottura del telaio, dopo aver migliorato sei volte il record della pista e doppiato un gran numero di concorrenti.

Al successivo GP della Germania Federale a St.Wendel-Winterbach l'8 giugno arrivano i primi punti iridati: Perfini chiude al quarto posto la prima manche ed è il miglior pilota Gilera al traguardo, con Nani sesto e Rahier ritirato.

Il suo piazzamento sarebbe potuto essere decisamente migliore perché il pilota italiano parte in testa e ci resta per mezz'ora, prima di rallentare per un vistoso calo fisico. Una settimana dopo la Germania, a Montevarchi il 15 giugno, Perfini e la bicilindrica vanno nuovamente a punti con un settimo posto nella prima manche del GP d'Italia, ma la loro gara è penalizzata dal terreno viscido e pieno di sassi che mettono in crisi la trazione. Quello in Italia è l'ultimo piazzamento a punti della bicilindrica. Nei successivi GP di Cecoslovacchia, Finlandia, USA e Spagna che chiudono il Mondiale, Perfini non compare più nelle classifiche perché escluso dalla squadra che disputa la rassegna iridata. Il provvedimento viene preso dopo la prova finlandese, disputata il 6 luglio a Salo: il pilota di Fermo non aveva gradito le durissime critiche alla sua gara - chiusa nelle retrovie durante la prima manche e con un ritiro nella seconda - fatte da Enrico Vianson, il Direttore generale della Gilera che si trovava sul posto. E dopo aver avuto un acceso confronto con lui, la sua carriera con la Casa di Arcore termina formal-



• Jan Witteveen in una foto scattata alla fine del 1980 con l'ultima evoluzione della Gilera B 125 Cross. L'esemplare, uno dei due costruiti all'epoca (mentre il numero dei motori, tutti differenti fra loro, si è fermato a tre) ha fatto parte per molti anni della collezione privata dell'ingegnere olandese.

Sotto, i carburatori Dell'Orto PHBH da 28 mm erano stati modificati nelle vaschette e nei galleggianti per essere montati inclinati di 90° rispetto al piano orizzontale e con le vaschette rivolte in avanti. I condotti di aspirazione sono verticali, mentre l'andamento e la lunghezza dei collettori sono stati modificati diverse volte nel 1980.

A livello sperimentale erano stati utilizzati anche dei carburatori da 30 mm quando ancora sulla moto era montato il primo air-box in lega leggera che costituiva il prolungamento del serbatoio del carburante. Nella vista del motore sul lato destro si può notare, davanti al pignone, l'alberino d'uscita e il leveraggio del comando frizione. Quest'ultima è in bagno d'olio, con campana in lega leggera dotata di sei parastrappi. In lega leggera anche il piatto spingi dischi (con sette dischi conduttori e sei dischi condotti). Il cambio a sei rapporti ha ingranaggi a denti dritti e innesti frontali.



mente quel giorno. “Alla fine del 1980 - conclude Witteveen - avevamo già individuato le aree da migliorare, gettando le basi per il lavoro dell'anno seguente. Il motore aveva subito già delle modifiche nel corso della stagione: eravamo intervenuti sull'anticipo, sulla fasatura dei dischi rotanti, sul rapporto di compressione, sulla carburazione, sulla forma delle espansioni e dell'air box e avevamo modificato il comando della frizione sul basamento. Avremmo potuto lavorare ad una versione con la corsa allungata che avrebbe migliorato la coppia e la motricità della moto - perchè più aumenta la corsa e maggiori sono le reazioni del motore alla riapertura del gas in uscita delle curve - aspetti inizialmente trascurati dato che avevamo puntato solo ai CV e alla velocità massima. Gli interventi maggiori dovevano interessare la ciclistica. Il telaio aveva geometrie simili a quello della monocilindrica ed era costruito con i medesimi materiali, che però venivano sollecitati troppo. Nel 1980 abbiamo cambiato il forcellone e la forcella e spostato il motore nel telaio, ma andava rinforzata la struttura ed era necessario un miglior bilanciamento della moto. Questo avrebbe permesso di gestire meglio

la coppia del motore in situazioni particolari come ad esempio i salti. Invece non se ne è fatto nulla perchè la bicilindrica non ha più corso. Alla fine del 1980 la FIM ha cambiato il regolamento vietando l'utilizzo dei motori bicilindrici nella classe 125 a partire dal 1982. A fare pressioni è stata soprattutto la KTM, che fra le nostre rivali era la più indietro tecnicamente. Si è preso a pretesto l'aumento dei costi di sviluppo delle moto e la storia è finita lì. Non abbiamo nemmeno provato a vincere il Mondiale 1981 con la bicilindrica quando potevamo ancora usarla, perchè il lavoro da fare era tanto e non c'era la sicurezza di vincere. Avrei inoltre sottratto forze ed energie agli uomini del Reparto corse ormai completamente assorbiti dallo sviluppo della monocilindrica. È stato un vero peccato fermarsi, come lo è stato non adattare il bicilindrico per un utilizzo stradale come invece è stato fatto con il 250 mono da Cross che ha ispirato quello della NGR 250. Evidentemente i tempi non erano maturi, dato che il boom delle 125 sportive è arrivato nella seconda metà degli anni Ottanta, ma una Gilera bicilindrica supersportiva avrebbe fatto impazzire i sedicenni.”



## Perfini: “Tantissimi CV, ma era difficile da gestire”

Franco Perfini è stato l'unico pilota a portare in gara la bicilindrica in cinque GP del Mondiale 125.

Classe 1957, Franco ha debuttato il 15 agosto del 1972 con una CZ 250 andando subito fortissimo e raccogliendo la sua prima vittoria già alla terza gara.

“Enfant-prodige” del Cross tricolore, ha conquistato il Campionato italiano Cadetti 250 del 1973 con una CZ messagli a disposizione da Pochettino ed è passato fra i Senior già nel 1975 grazie ad un permesso speciale della FMI.

Nel gennaio 1976 Perfini entra a far parte del Gruppo Sportivo Fiamme Oro della Polizia e nei cinque anni successivi raccoglie i suoi risultati migliori in campo nazionale e a livello internazionale, passando senza problemi dalla guida delle piccole 125 alle scorbutiche 500.

Nel 1977 è terzo nel Campionato italiano della mezzo litro con una KTM dell'importatore Farioli; nel 1978 invece vince il titolo della 125 con la Simonini e quello della 250 in sella ad una Montesa.

Perfini in Gilera arriva nel 1979 e corre con le vecchie monocilindriche ad aria 125 e 250 facendo anche il suo debutto iridato (alla fine è 24° nel Mondiale 125). L'anno seguente vince nuovamente il titolo italiano della ottavo di litro con la nuova monocilindrica raffreddata ad acqua, ma il rapporto con la Casa si incrina nel corso della stagione e per il 1981 preferisce cambiare aria.

Trovato un accordo con la Cagiva, vince per la terza ed ultima volta il Campionato italiano della 125. Corre anche, ma con scarsa fortuna, il Mondiale 500 con una Maico. Purtroppo alla fine del 1981 il suo fisico presenta il conto per quella che è stata fino a quel momento una carriera breve ma molto intensa e Franco Perfini molla il colpo, anche se il suo ritiro definitivo lo ha annunciato solo nel 1986.

Della Gilera bicilindrica conserva oggi un ricordo vivissimo. “Il debutto della 125 bicilindrica nel Mondiale del 1980 è stato una specie di salto nel buio, perchè fino a quel momento non avevamo fatto test. Solo a Polcanto nel mese di marzo, alla prima gara dell'italiano che si era svolta tre settimane prima della trasferta in Olanda, l'abbiamo portata per farla girare un po'. Ma in gara ho usato la monocilindrica.

A Norg, in Olanda, il mio GP è stato un calvario, perchè il terreno sabbioso, pieno di buche e solchi, era quello meno adatto alla bicilindrica. La moto aveva poca coppia e il motore non aveva tiro in basso. Rispetto alla monocilindrica c'erano quattro o cinque chili in più e si sentivano tutti perchè la sensazione era che fossero tutti caricati sulla ruota anteriore. Così, anziché ‘galleggiare’ sulla sabbia facendo alzare la ruota anteriore e dando più trazione al posteriore, sprofondavo nelle buche anziché avanzare. Non riuscivo nemmeno a saltare gli avvallamenti.

L'inserimento in curva era penalizzato dal baricentro più alto del motore e anche la percorrenza era più difficile rispetto alla monocilindrica, perchè si aveva l'impressione di ‘cadere’ all'interno perdendo velocità. In compenso c'erano CV in abbondanza ed era velocissima sul dritto, ma ti distruggeva.

A mio avviso la bicilindrica era una moto da una sola manche, perchè stancava a tal punto da non riuscire a farne decentemente due complete in un GP.

Per spingerla al limite serviva una guida di forza che non era la mia e penso che avrebbe messo in crisi anche il pilota fisicamente meglio preparato del Mondiale, figurarsi uno come me, abituato a guidare in modo molto pulito e che in carriera non è mai stato



consigliato da nessuno per fare una preparazione fisica specifica per il Cross.

Dopo l'Olanda ho chiesto subito meno potenza e più tiro sotto, ma abbiamo aspettato tre GP, dove ho corso con la monocilindrica, prima di far tornare in pista la bicilindrica. In Jugoslavia la pista era veloce, ma soprattutto aveva il fondo tipo ‘pongo’, duro ma non durissimo. L'ideale per scaricare a terra tutti i CV che c'erano a disposizione. A Trzic sono riuscito a fare anche delle ottime partenze e se non si fosse rotto il telaio quando mancava un giro al termine della seconda manche avrei vinto io, perché Rahier che mi seguiva era lontanissimo.

Anche in Germania sono partito bene rimanendo in testa per quasi tutta la prima manche. Ma poi ho ceduto; fisicamente ero distrutto e negli ultimi giri sono stato raggiunto dagli altri finendo addirittura giù dal podio. Peccato perchè il quarto posto

di St Wendel, che è rimasto il miglior piazzamento ottenuto dalla bicilindrica nella sua brevissima carriera, poteva essere un podio. Potevo fare una bella gara anche a Montevarchi, nel GP d'Italia, perchè le caratteristiche della pista si addicevano alla moto, ma gli organizzatori hanno bagnato il tracciato prima del via per scongiurare il problema della polvere e a quel punto è diventato tutto viscido e pieno di sassi. Non avevo più trazione e il posteriore continuare a saltellare da tutte le parti.

La mia ultima gara con la bicilindrica è stata il GP di Finlandia, a Salo. È stata una trasferta disastrosa che ha segnato la mia rottura con la Gilera. Su quella pista rovinata fin dalle prove c'erano buche e solchi dappertutto. Non si riusciva a guidare e anche Nani e Rahier con le monocilindriche non erano riusciti a stare nei primi dieci in entrambe le manche. Dopo aver finito a malapena la prima manche rischiando tantissimo ogni volta che mi infilavo a tutta velocità in quei solchi, ho preferito mollare dopo tre giri nella seconda.

Alla fine del GP sotto la nostra tenda c'era parecchia tensione e l'ingegner Vianson che era venuto a vederci fin lì se l'è presa con noi piloti dandoci degli incapaci. Io mi sono risentito perchè quelle cose poteva dirle agli altri, che la bicilindrica l'avevano provata solo in qualche test ma poi non si erano mai fatti avanti per usarla in gara. Io avevo dato il massimo, di più non potevo fare. Così ad un certo punto ho replicato: ‘Carissimo ingegnere, se proprio vuole guidi lei questa moto, perchè io non riesco a farlo.’ Dopo quell'episodio non ho più disputato un GP iridato con la Gilera: non sono stato chiamato per il GP degli Stati Uniti a Lexington e nemmeno per il GP di Spagna che ha chiuso il Campionato. Con la Gilera ho terminato la stagione usando la monocilindrica con cui ho vinto il titolo italiano e l'anno dopo ho firmato per la Cagiva.”



• Franco Perfini ha corso per la Gilera nel biennio 1979-1980, con le vecchie moto ad aria 125 (a fianco) e 250 cc, ma anche le nuove moto raffreddate ad acqua progettate da Jan Witteveen. Nel 1980 è stato l'unico a portare in gara la bicilindrica 125 (foto in alto).