

MOTO STORICHE & D'EPOCA



Anno III - N.14 - Febbraio 1997 - L. 10.000
Sped. abb.post. - Comma 26 Art. 2 Legge 549/95 - Milano

Le marche famose

Apogeo e tramonto della MONDIAL

Vecchio cross

JAWA 250



Storie di copertina

GILERA SATURNINO e PIUMA bialbero

Le autobiografie

Walter Villa



GILERA SATURNO PIUMA BIALBERO



La riedizione della più famosa monocilindrica di Arcore non ha purtroppo riscosso il successo che avrebbe meritato. Oggi invece è un ricercato pezzo da collezione.

di Gianni Perrone
foto di Alessandro Bersani

La moto storica deve avere un cilindro solo. È vero che le quattro cilindri comparvero all'alba del motorismo a due ruote e che affascinanti motociclette a due, tre, cinque, sei e otto cilindri sono

fra le moto più belle, blasonate nello sport e regine delle strade; però non negate che quando un appassionato, camminando, sente un tum-tum, subito volta gli occhi per ricercare da dove viene il rumore amico. Questo vale sia per

le moto di prima che per quelle di adesso. Ragion per cui abbiamo deciso lo scorso mese di mostrarvi le Yamaha XT ed SR e questo mese presentiamo un'altra monocilindrica del passato prossimo, la Gilera Saturno bialbero. Questa moto, chiaramente, non ha niente a che vedere con quella da corsa di trentacinque anni prima, che noi abbiamo descritto proprio sul primo numero del nostro giornale. Quella di cui vi parliamo oggi nacque nel 1988: troppo giovane, obietterete, per essere considerata storica. Ma non è vero perché queste moto furono costruite in serie limitata, addirittura a numero chiuso per il mercato europeo, sono classiche all'aspetto, rare ormai a trovar-



si, belle a vedersi ed hanno raggiunto un prezzo abbastanza elevato sul mercato del "motoquariato". Ormai queste moto non si trovano più nell'usato dei concessionari, ma nelle Mostre - Scambio, tipo quella di Imola, per cui è ben giusto parlarne sul nostro

giornale. La Saturno bialbero nacque per una commessa che veniva dal Giappone. Una grossa compagnia giapponese, la Itoh & Co. Ltd., che trattava l'import - export per prodotti di vario genere, commissionò alla Gilera una partita di 1000 motociclette monocilindriche

*Nella pagina precedente, un Saturno ideale realizzato da un gioco grafico tra il vecchio Saturno e quello trattato in questo articolo.
In alto, un altro confronto tra la Saturno e la Piума bialbero.
In basso, due Saturno a fianco; il vecchio e il nuovo.*



da strada, derivate dai modelli enduro che la Casa di Arcore aveva all'epoca in produzione, le "Dakota", che erano costruite in due diverse cilindrata, da 350 e 500 cm³. La passione per le monocilindriche in Giappone è forte più che da noi, tant'è che, come abbiamo scritto sullo scorso numero, la Yamaha ha ripreso la costruzione della XT. La Gilera, rossa come il fuoco, italiana, con una antica tradizione alle spalle era, per la ditta giapponese, la migliore risposta alla concorrenza nazionale. La moto fu chiamata Saturno, giusto come la leggendaria monocilindrica di



In alto in queste due pagine, la Saturno bialbero stradale e la Piuma da competizione hanno ben poche cose in comune. Soltanto il motore e le ruote si somigliano fra di loro.

Su richiesta della Giler la ditta Itoh concesse la vendita di cento pezzi numerati per il mercato italiano. In seguito il contingente venne ampliato ed infine abolito, così che ne fu programmata una serie di circa 1000 pezzi, cifra che però non fu raggiunta.

Nel 1990 fu presentata la versione da competizione della Saturno bialbero che venne denominata, come la sua antenata "Piuma". La Piuma era destinata alle gare per le monocilindriche, di cui proprio in quei giorni si stava costituendo il campionato italiano ed inter-

quaranta e più anni prima. Ne venne fuori una motocicletta molto bella esteticamente, potente - aveva quaranta cavalli alla ruota - veloce, perché andava a più di centottanta all'ora e molto ben guidabile. Aveva l'avviamento elettrico, il che la consigliava anche ai non espertissimi ed ai non giovanissimi. In pratica venne montato, in un bel telaio a traliccio, il motore da enduro, con una sola differenza: mentre la RC da fuoristrada aveva due condotti di aspirazione la Saturno ne ricevette uno soltanto.



nazionale. La Piuma, voluta dall'ingegner Martini, venne bene perché era leggera, potente e guidabilissima. Era molto piccola, al punto che somigliava moltissimo alla 125 SP 02, dalla quale aveva ereditato molte parti della ciclistica, che era simile perché la Piuma

adottava lo stesso tipo di telaio, il "Delatabox" usato sulla sorella più piccola. Il motore invece era quasi lo stesso del 600 da enduro: vennero cambiate soltanto le camme, la centralina dell'accensione e gli ingranaggi del cambio. La Piuma aveva anche l'avviamento

In basso in queste due pagine, anche la stradale è carenata ma solamente con un cupolino sulla testa di forcella e dietro la sella ha un riquadro per il numero di gara. Infatti, prima che fosse prodotto il modello Piuma da competizione, venne anche usato in gara il modello stradale.



elettrico, che però non poteva essere usato autonomamente: doveva essere usata una batteria esterna, che si inseriva con un cavo inserito in un'apposita spina, che veniva poi disinnestato comodamente a motore avviato. Credo che sia stato un accorgimento molto apprezzato dai piloti (e soprattutto dai loro assistenti). Del modello da corsa ne venne prevista una serie da vendere ai corridori privati al prezzo di 18.000.000 di lire. Una cifra davvero bassa per una buona motocicletta da competizione: ne furono costruite 50 unità. Le prime prove della Piuma vennero affidate a Davide Tardozzi e si ottennero



In alto, faretto e frecce per la stradale, solo il numero nella carenatura per quella da corsa.
In basso, il telaio della Piuma, molto piccolo e raccolto, è simile a quello della 125 SP 02.

andavano cambiati preventivamente ogni tre o quattro gare. In seguito la concorrenza si fece sempre più accanita, mano a mano che il campionato per le monocilindriche assumeva sempre maggiore importanza e quindi l'inter-

se delle Case e dei preparatori cresceva di pari passo. Le Piuma invece non ebbero mai uno sviluppo adeguato da parte della Gilera. Lo ebbero invece da vari preparatori privati, Frigerio in testa. Ancora oggi le Piuma scendono in pista:

presto tempi di assoluto rilievo, così come si ottennero buoni successi al momento di scendere in gara. Nella corsa di esordio, a Monza, la Piuma vinse, guidata dal nostro collaboratore Alan Cathcart, mentre la seconda corsa, che si svolse a Misano vide il successo di Davide Tardozi.

In seguito portarono al successo la Gilera anche Locatelli, Bulega e Fugardi. La Piuma però aveva un difetto, era fragile: i carter, gli stessi del Saturno bialbero da strada, non reggevano il grosso incremento di potenza e pertanto si spaccavano di sovente, anche perché il motore vibrava molto, per cui i carter



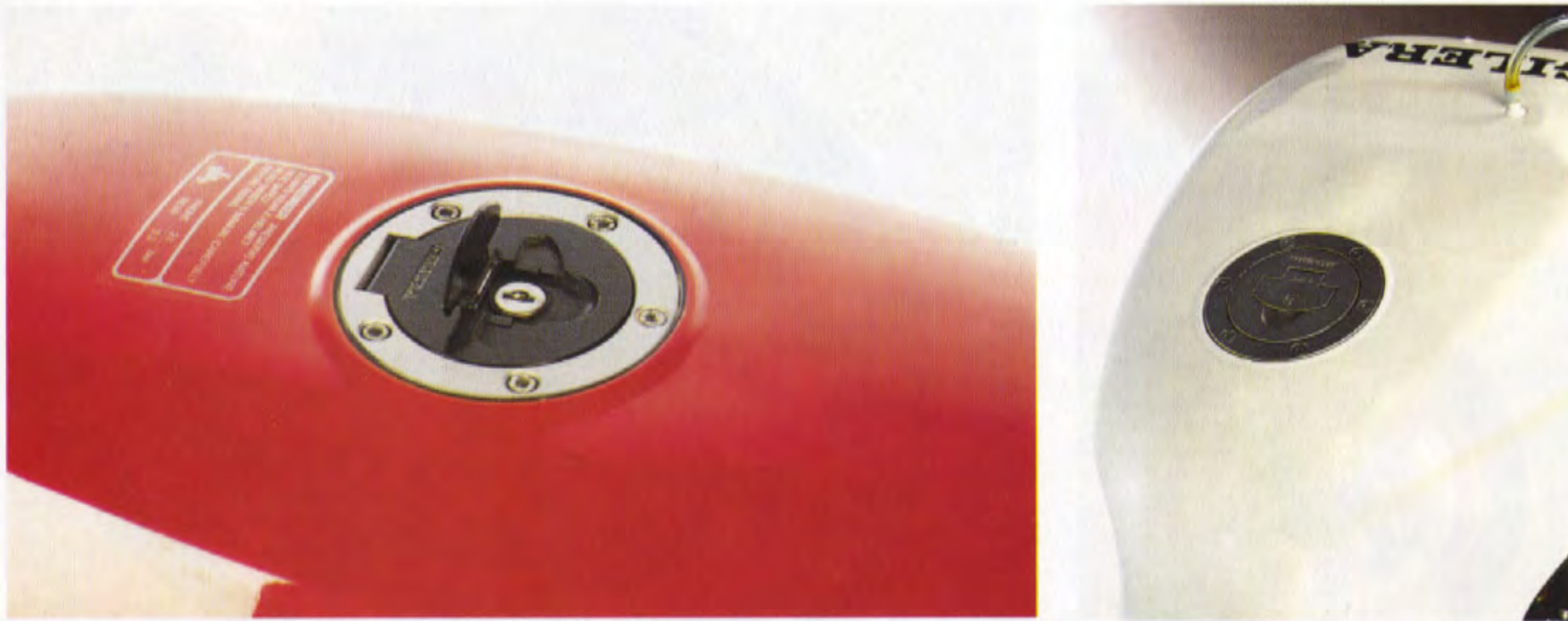
In alto, la Saturno stradale è frenata da un solo disco di grosso diametro, la Piuma invece, ne ha due di diametro inferiore. Al centro, differenti tra i due modelli anche le forcelle.
In basso, il freno posteriore della moto da strada è più grande di quello della moto da corsa che ha anche una pinza più piccola. Per la registrazione della catena, sulla moto stradale c'era un eccentrico nel forcellone mentre la Piuma aveva la classica asola.



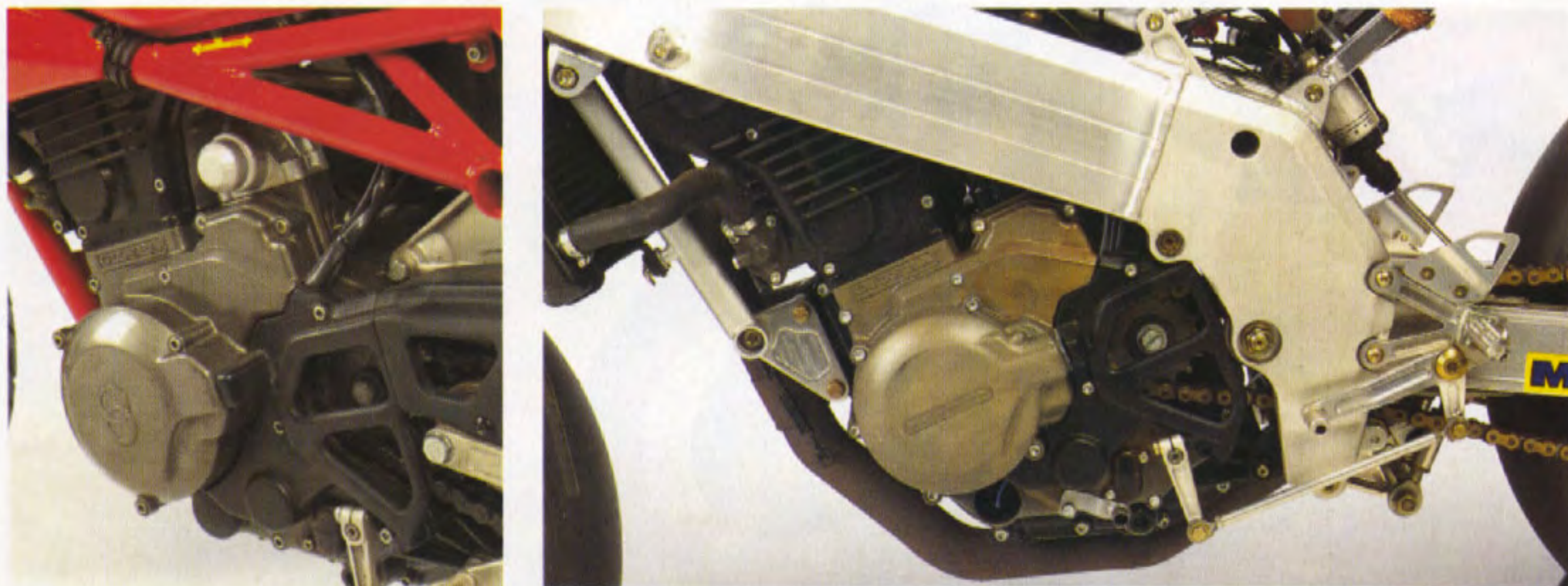
un esemplare, ampiamente modificato da Maurizio Zinelli, ha spiccato ottimi tempi nella gara Open svoltasi a Vallelunga lo scorso mese di novembre nelle mani del pilota Dal Maso.

Altre Gilera saranno preparate per la prossima stagione nel campionato italiano, anzi nel trofeo per le monocilindriche, perché il campionato è stato ingiustamente declassato dalla Federazione motociclistica italiana, proprio quando invece si sta preparando il lancio del campionato mondiale per questa interessante categoria.

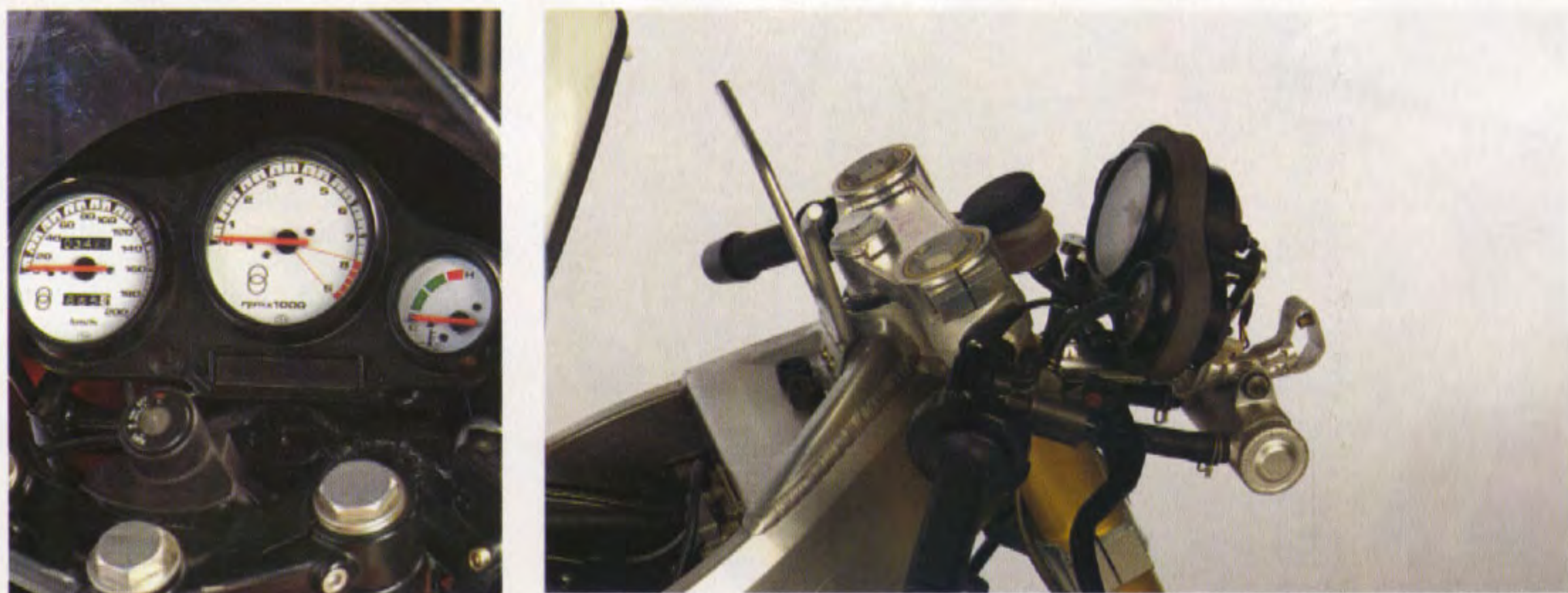
Anche all'estero corrono le Gilera: un altro nostro collaboratore, Raymond Ainscoe è un patito delle Piuma: ha organizzato in Inghilterra una scuderia che gareggia nelle corse delle monocilindriche ed allo scopo il nostro ha alle-



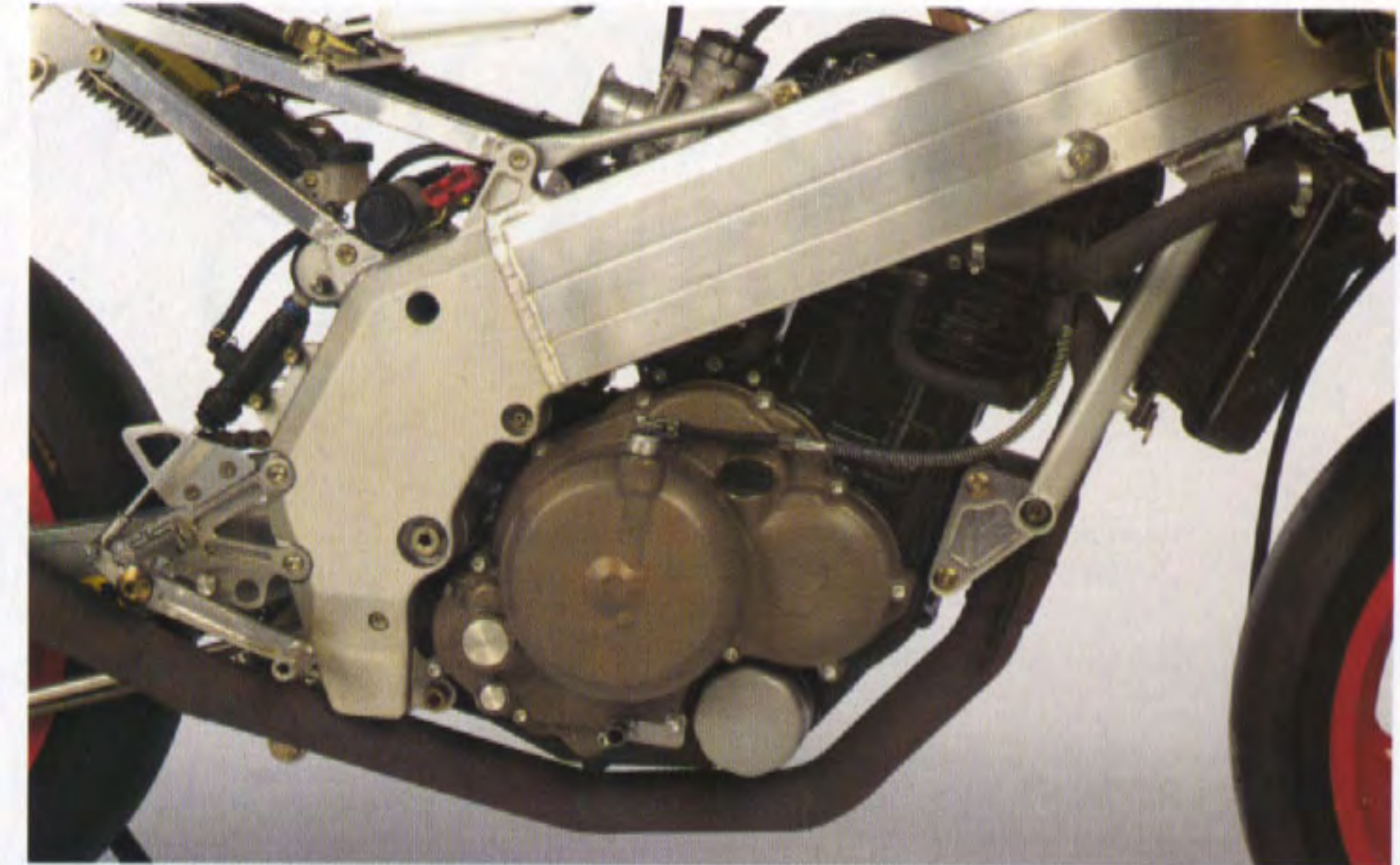
Diverso il serbatoio ma uguale il tappo per la benzina nei due modelli.



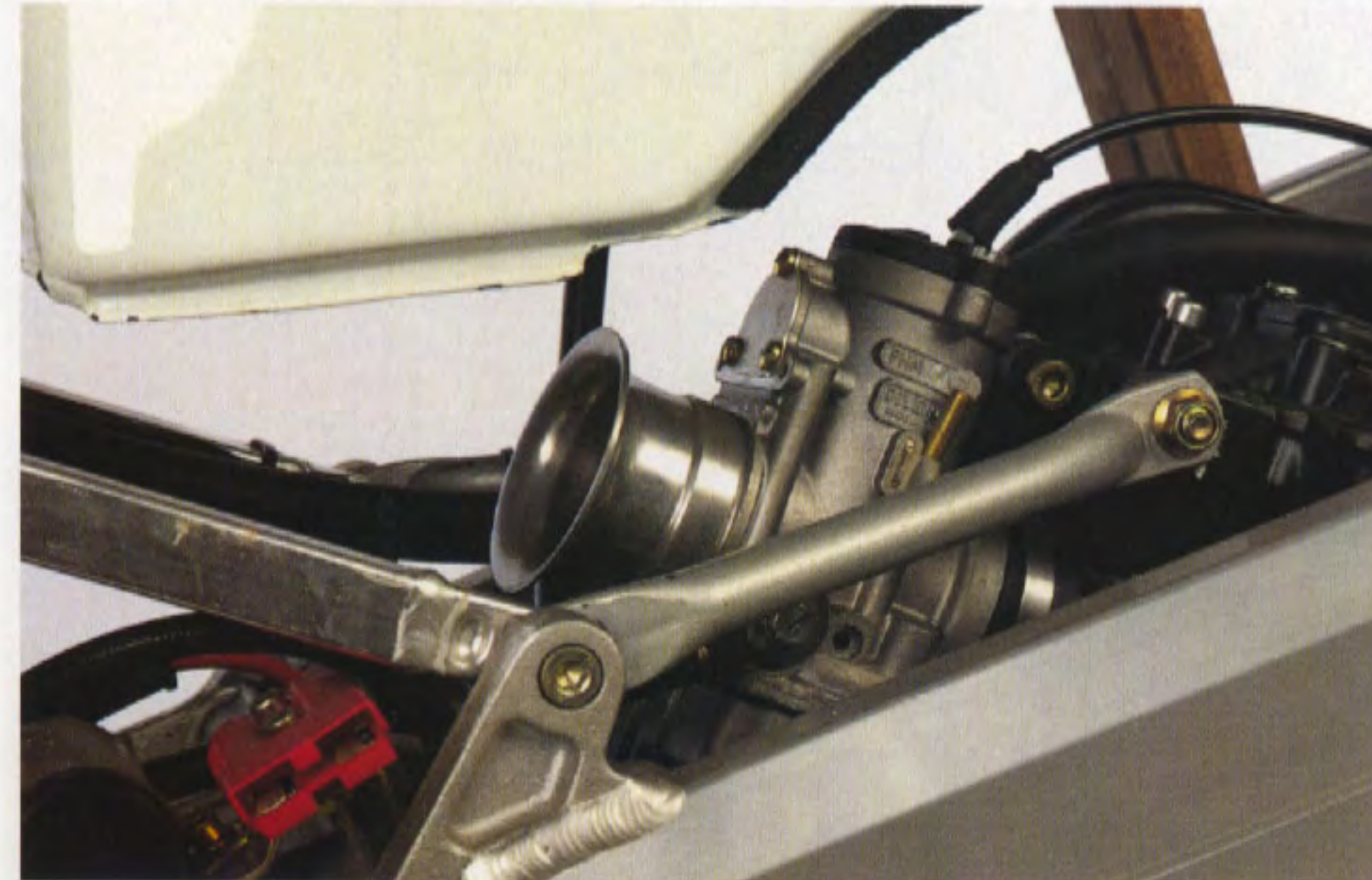
Come vedete i due motori sono uguali.



La strumentazione del modello stradale oltre al contagiri e al termometro dell'acqua ha logicamente anche il contaghiometri che manca invece sul modello da corsa.



In alto, uguali anche i coperchi del motore. Sulla macchina da corsa è stato applicato un tappo al posto dell'asse del pedale della messa in moto. Al centro, il forcellone della moto da corsa è in alluminio mentre è d'acciaio sulla moto stradale. In basso, il grosso carburatore della moto da corsa.



stato due esemplari, curatissimi, della moto di Arcore che fa correre spesso e bene. Una delle sue Piuma è arrivata quinta nel Tourist Trophy di due anni or sono. Le due moto del servizio, sia la stradale sia la Piuma, sono di uno dei massimi esponenti del Gilerismo, Renzo Brioschi, che colleziona tutto ciò che è Gilera, dal vecchio al nuovo, dal brutto al bello, dall'economico al costosissimo. Innumerevoli le moto di Arcore nel suo garage, sarebbe troppo lungo elencarle: ma per far capire la sua dedizione alla Casa basta dire che ha in bella mostra nel suo ufficio, in mezzo a trofei e quadri di autore, la cassetta dei ferri di Giovanni Fumagalli, il famoso "Giuvenela", l'indimenticato capo meccanico del reparto corse delle quattro cilindri della Casa di Arcore.