



L'anno del rilancio

Giunta ad un passo dalla chiusura, la Gilera viene acquistata e subito rilanciata dalla Piaggio. Al Salone di Milano del 1971 i primi frutti della nuova gestione sono l'Arcore a 4T e i 50 cc a 2T. Un successo immediato che riporta la Gilera nel cuore dei giovani

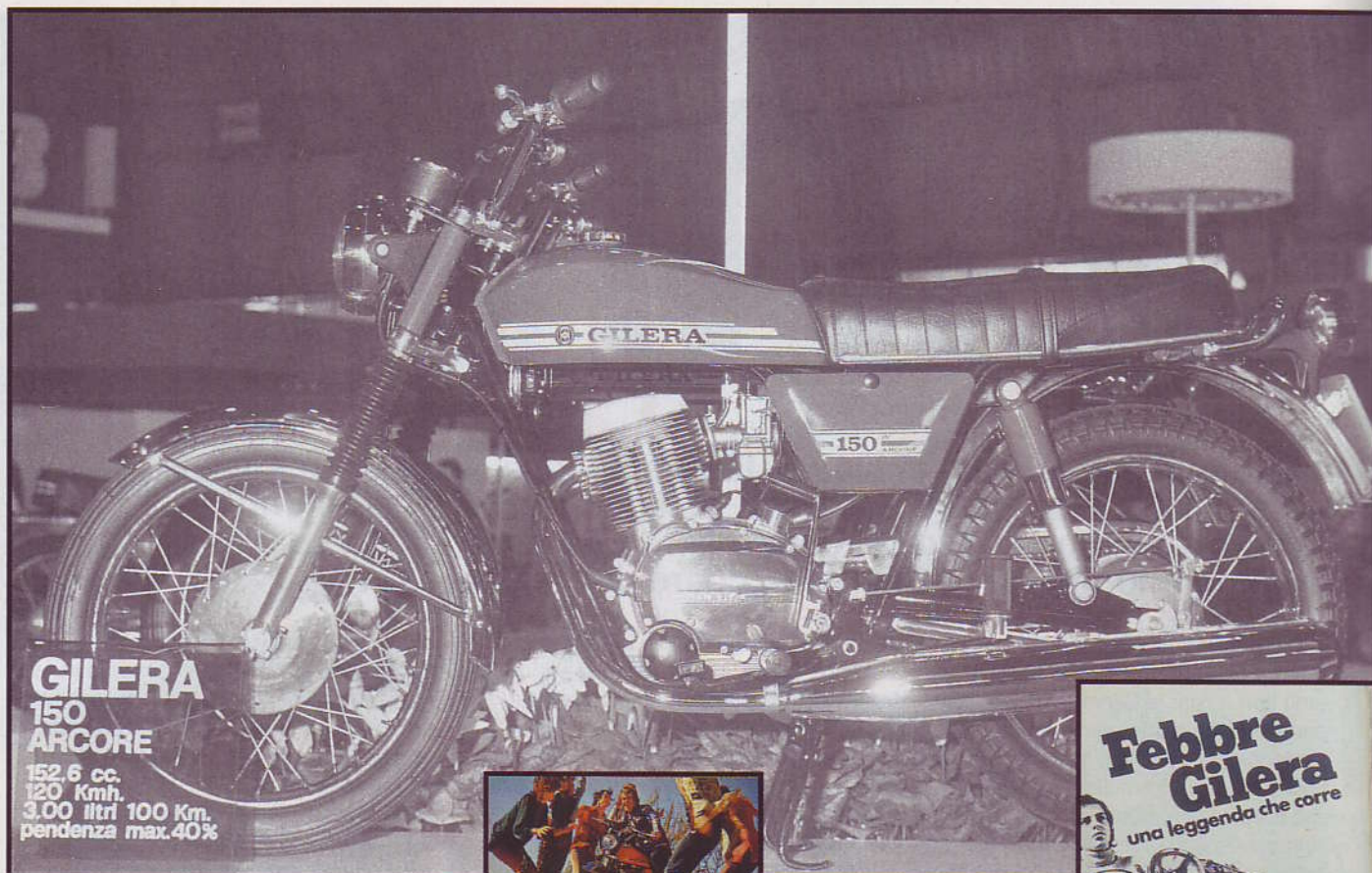
di Vittorio Crippa

Il 29 novembre 1969 la Piaggio comunica una notizia che molti aspettavano con ansia: la Gilera entra a far parte del suo patrimonio industriale, creando così il primo e maggiore polo motociclistico italiano. L'annuncio viene preso sicuramente con sollievo da quanti conoscono la reale situazione economico-aziendale della Casa di Arcore, ma allo stesso modo con una certa apprensione, ben sapendo quali sono gli orientamenti produttivi della Piaggio che è al momento la più forte Casa italiana operante nel campo delle due ruote. Se la Piaggio è infatti la regina dei motori a 2 tempi, Giuseppe Gilera è il re dei 4 tempi, e le poche concessioni che la sua fabbrica ha fatto all'altro tipo di motore si sono limitate ad esperimenti davvero modesti, giunti sì alla produzione di serie, ma portati avanti senza convinzione. Quale strategia industriale potrà quindi nascere da questi presupposti? Il braccio di ferro tra il vecchio leone di Arcore e l'arrembante imprenditoria di Pontedera in realtà non si pone. Giuseppe Gilera vende in toto la sua azienda, passando completamente la mano e senza richiedere nessuna carica, neppure onorifica, all'interno della nuova gestione. Una decisione presa certamente con molta sofferenza e rimpianto, ma anche con la consapevolezza di essere ormai arrivato alla fine della carriera. La morte in giovane età di Ferruccio, unico figlio maschio, avvenuta improvvisamente nel 1956 in seguito ad un male fulminante, le difficoltà economiche seguenti alla crisi generalizzata del mercato, le mutate condizioni sociali che hanno influito sui rapporti con i lavoratori, in parte alterando quella familiarità che da sempre esisteva all'interno della ditta e basata sul rispetto reciproco, tutte queste ed altre più intime ragioni, alla

fine hanno ragione del pur forte spirito di Giuseppe Gilera. In relazione alla vendita della Gilera comunque, la cessione alla Piaggio non è un fatto semplice né così scontato come può sembrare, anche se già da qualche tempo all'interno della fabbrica si vociferava di un possibile passaggio di mano. Parlando tempo fa con Luigi Piazza, tecnico motorista in Gilera durante l'intera sua carriera durata dal 1942 al 1978, abbiamo appreso alcuni particolari poco noti di quel travagliato

periodo. Proprio nel 1969 infatti, alcuni petrolieri arabi in cerca di possibili investimenti per le loro ingenti finanze, contattarono i vertici della Casa di Arcore per un possibile acquisto. L'affare era ben noto anche nei palazzi romani del potere, ed il "Patron" non si dichiarava contrario all'operazione, anche perché la Piaggio tergiversava. Quando però le trattative con gli Emiri erano ormai in vista di una positiva conclusione, da Roma partirono informazioni al riguardo ed indirizzate





GILERA
150
ARCORE
 152,6 cc.
 120 Km/h.
 3,00 litri 100 Km.
 pendenza max.40%



Con l'acquisizione della Gilera da parte della Piaggio, anche la comunicazione cambia e si fa più efficace. Famosi gli slogan "Febbre Gilera" per la 124 e "Falli impazzire col tuo nuovo Gilera!" inaugurato con l'Arcore. Sopra, l'Arcore al debutto al Salone di Milano del 1971.

Epoca Gilera Arcore e 50 2T

alla dirigenza della Fiat. La grande Casa automobilistica torinese, legata allora a doppio filo alla Piaggio, spinse questa ad accelerare il negoziato battendo alla fine il concorrente, ed aggiudicandosi la firma sul contratto di cessione. In effetti Giuseppe Gilera si rendeva ben conto del fatto che la Piaggio avrebbe rapidamente applicato la sua strategia industriale alla sua fabbrica, come infatti avvenne, al contrario di quanto avrebbero invece fatto gli arabi, che avrebbero portato capitali freschi probabilmente interferendo meno con la progettazione e lo sviluppo delle moto. Era però anche vero che all'assoluta inesperienza in campo motociclistico dei finanziatori, si contrapponeva l'esperienza della più forte e moderna tra le Case italiane di allora e di oggi. Ecco perché Giuseppe Gilera, come già era accaduto in passato, scegliendo di cedere alla Piaggio antepose l'interesse della sua fabbrica al proprio orgoglio di fondatore e costruttore. Il passaggio delle consegne non fu comunque né rapido né traumatico. Molte teste caddero e brillanti menti dovettero emigrare. Tra queste anche l'ing. Salmaggi, padre della Saturno 500, oggi la più famosa tra le Gilera d'epoca, mentre pressochè tutti i progetti allo studio nel periodo di transizione furono

cancellati o modificati totalmente dagli ingegneri di Pontedera. Così accadde per esempio per la Bicilindrica 500 che Salmaggi aveva disegnato in risposta ad un bando di concorso statale indirizzato ad una moto da fornire alla Polizia Stradale, e della quale erano stati approntati alcuni esemplari di preserie giunti alla fase finale di sviluppo e collaudo. Addirittura era già pervenuto un ordine di 500 esemplari dopo le dure prove imposte dai capitolati statali e che la Bicilindrica aveva superato con successo. Analogo destino anche in campo commerciale, dove ad una richiesta di rinnovo del contratto di esportazione per un cospicuo lotto dei modelli Giubileo 98 SS e 124 da parte della americana Sears and Roebuck, la Piaggio aveva risposto raddoppiando il prezzo pattuito con la vecchia gestione, il che aveva comportato l'immediata recessio-

ne dal contratto da parte degli americani. Questi ed altri fatti fanno pensare che la Piaggio abbia voluto tagliare i ponti col passato in previsione di un ben stabilito piano di rilancio della Gilera.

Arcore, per ricominciare
 Il primo passo è infatti radiare i modelli stradali della gamma Giubileo che, dopo oltre 10 anni di produzione, effettivamente sono arrivati alla vecchiaia. Ciò naturalmente non appena pronta la moto che ne prenderà il posto sulla catena di montaggio. Questa nuova moto, che conserva il motore a 4 tempi e che per dare l'idea del legame tra il vecchio ed il nuovo corso Gilera è battezzata Arcore, viene progettata a Pontedera, anche se nel suo sviluppo hanno un ruolo fondamentale alcuni tecnici della vecchia guardia che la Piaggio ha mantenuto in servizio. Tra essi anco-



Con 7.200 esemplari costruiti in tre anni, la 150 è un successo. Piace la linea svelta e moderna esaltata dalla colorazione rossa e dalle cromature, conquista la meccanica brillante e robusta. A lato e sotto, due immagini pubblicitarie; nel primo caso si tratta di un esemplare preserie.



ra Luigi Piazza, che deve porre rimedio a non pochi errori fatti dagli uomini Piaggio, eccellenti in quanto a cultura duetempistica, ma piuttosto digiuni nel campo dei 4 tempi. Particolarmente infelice la scelta di utilizzare un cuscinetto a sfere alla testa di biella, certamente più scorrevole rispetto ad una bronzina, ma altrettanto più delicato e bisognoso di ottima lubrificazione. Ancora in fase di progetto su carta, Piazza propone di sostituire il cuscinetto con una bronzina liscia realizzata in uno speciale metallo, ma la sua richiesta è presa in considerazione, ed effettivamente poi applicata sui modelli in produzione di serie, solo dopo aver rotto diversi motori nei collaudi su strada. Non si può invece non rendere merito alla Piaggio di aver spinto lo studio stilistico ben oltre quanto fatto dalla Gilera fino a quel momento. Le nuove Arcore, proposte nelle cilindrate di 150 e 125 cc con

minime differenze tra l'una e l'altra, hanno infatti una linea giovane e moderna, priva di quei tratti tipicamente anni Sessanta che le Giubileo, nonostante qualche modifica, continuavano a trascinarsi dall'entrata in produzione risalente al 1959. Esempio di questa innovazione si trova anche a livello ciclistico. Il telaio è un doppia culla continua anziché interrompersi a livello del carter motore come sulle Giubileo, mentre le ruote sono più grandi, da 18", sempre in contrapposizione a quelle più piccole, da 17", delle Giubileo. In particolare nuova, gradevole e stimolante è l'Arcore 150, proposta in una vivace veste rossa, e che va a sostituire la 150 Autostrada, un modello che, all'interessante possibilità di viaggiare appunto in autostrada, univa però un'estetica fuori moda, accompagnata da colori poco eleganti della carrozzeria. Per la verità la 150 Autostrada è già un prodotto realizzato nell'era Piaggio, ma risente della vecchia tecnica in quanto soluzione di ripiego cui si fa ricorso in attesa della 150 Arcore. La 125 Arcore, dipinta in azzurro carico e con qualche semplificazione negli accessori, sfrutta la stessa linea e l'analoga meccanica della 150, ma è una moto più economica ed indirizzata a quei sedicenni "immuni" dal virus allora





imperante della 125 da Regolarità. Svolge i suoi compiti con estrema affidabilità e comfort ed ha dalla sua l'eleganza e la modernità della nuova linea. La presentazione dell'Arcore avviene al Salone di Milano nel novembre del 1971, dove viene esposta la sola 150 con ancora qualche elemento preserie, ma fondamentalmente uguale a quella che entrerà in produzione da lì a poco. L'accoglienza è decisamente buona. *Motociclismo* non manca di segnalare la novità sul n. 12-1971: "La nuova Gilera 150 si presenta con un corpo motore e linee squadrate di piacevole aspetto e con nuove soluzioni per il gruppo sella-serbatoio. Le caratteristiche della nuova macchina col telaio a doppia culla chiusa sono: cilindrata 152 cc, alesaggio 60, corsa 54, rapporto di compressione 10:1, potenza 15 CV a 8.250 giri. I nuovi freni sono da 160 mm l'ant e da 140 alla ruota post. Il prezzo è stato fissato in 325.000 lire f.f.". Stranamente non si fa accenno alla 125, ma forse la scelta è legata anche a questioni di prestigio per la maggior cilindrata e per dare un segno più forte della vitalità del Marchio. D'altronde anche la Moto Guzzi ha in catalogo il fresco Stornello 160 5 marce (in realtà 153 cc e presentato al Salone del 1969, ma in vendita proprio dal 1971), che si affian-



AA047035

CT000517

50

5V TRIAL



GILERA

Il 5V Trial, anch'esso del 1971, è il primo grande successo della Gilera sotto la gestione Piaggio e in circa 3 anni se ne vendono circa 20.000. Alcuni mesi dopo debutta la serie stradale, anch'essa apprezzata visto che totalizza 11.000 unità in due anni. Nella foto in alto, l'allestimento "lusso" 4V Super con un design decisamente accattivante e moderno per l'epoca.

ca alla analoga versione da 125, e che è appunto indirizzato ad un uso più ad ampio respiro rispetto alla versione minore. Dall'esame dei dati tecnici ben si capisce come l'Arcore non sia una moto in grado di fornire esaltanti prestazioni, né offra una tecnica innovativa, ma sono la modernità delle linee, che ne fanno un prodotto accattivante. È infatti vero che il mercato nazionale, seppur già "viziato" dalle potenti 2 tempi da fuoristrada e dalle arretranti pluricilindriche giapponesi, guarda con favore alle piccole cilindrata a 4 tempi che, per qualche anno ancora, troveranno, nell'economia d'acquisto e nella semplicità d'uso, buone ragioni di vendita. Ne sono altri esempi contemporanei, oltre ai prodotti Guzzi e Gilera, la Benelli/MotoBi Sport Special 125/250 e la Moto Morini Corsaro 125/150. Per quanto riguarda la 125 Arcore, questa viene presentata nel giugno 1972 e, rispetto alla 150, ha finiture meno ricercate. La verniciatura è in azzurro con parafranghi grigi, i freni sono più piccoli, la strumentazione è più economica, manca la batteria e gli ammortizzatori posteriori sono del tipo imbussolato anziché a molle scoperte. Per il resto la linea è analoga, e le prestazioni si discostano di poco: 120 km/h per la 150, 116,8 km/h per la 125. Il mercato premierà alla fine la versione di 150 cc, prodotta dall'aprile 1972 all'ottobre 1975 in ben 7.200 esemplari, contro le 5.100 125 cc costruite dal giugno 1972

al giugno 1975. Su strada le due Gilera si dimostrano naturalmente molto parche nei consumi, avvicinandosi e superando con una guida accorta i 30 km/litro, comode grazie all'ampia e ben profilata sella che offre buona sistemazione anche al passeggero, stabili, agilissime nel traffico ed ergonomicamente corrette, sia per quanto riguarda la posizione in sella, sia per la giusta distanza tra manubrio e pedane. L'instancabilità del motore e la larga autonomia ne fanno delle vere piccole GT. Proprio con esse infatti tanti giovani impareranno in quegli anni la bellezza di poter viaggiare liberamente raggiungendo mete anche lontane con... pochi soldi in tasca. Quando, alla metà del 1975, i due modelli escono di produzione, l'orientamento del mercato è cambiato, tanto che ultimissimi esemplari rimangono invenduti per mesi presso i concessionari. Per lo stesso motivo la nuova 200 T4, presentata nel 1979 e destinata a rimpiazzare l'Arcore, non riesce ad affermarsi, anche se nel caso specifico entrano in gioco altri fattori, quali un'estetica infelice ed una meccanica non immune da molti problemi. Le Arcore restano perciò le ultime valide rappresentanti delle monocilindriche di piccola cilindrata, nel complesso le Gilera numericamente più prodotte nella storia del Marchio. Nata nel dopoguerra con le 125/150, e proseguita durante gli anni Sessanta con la gamma Giubileo, questa efficiente tipologia di mo-

toxicicetta trova appunto nella serie Arcore degli anni Settanta la naturale evoluzione finale, giunta con questo modello ad un significativo grado di praticità ed estetica.

Rivoluzione duetempistica

Se l'Arcore è una nuova proposta però radicata nella tradizione Gilera, assolutamente innovativa è la produzione delle 2 tempi di 50 cc che prende avvio con la 5V Trial all'inizio del 1971. Giuseppe Gilera non amava il motore a 2 tempi né aveva mai voluto interessarsi a fondo delle piccole cilindrata, la cui costruzione non riteneva degna di un Marchio prestigioso come il suo. Tuttavia all'interno della fabbrica i tecnici, più o meno velatamente, dai primi anni Sessanta avevano iniziato a disegnare 2 tempi di piccola cilindrata, naturalmente senza farne parola esplicita col "titolare". D'altronde i precedenti non erano incoraggianti: gli storici gileristi sanno della sfuriata di Giuseppe Gilera quando prese a calci un prototipo di ciclomotore a 2 tempi disegnato dal tecnico Franco Passoni dicendo proprio che dalla sua fabbrica uscivano moto e non ciclomotori. Anche gli ormai dimenticati Gilly 50 del 1964 o Cadet del 1966, che pure montavano il motore a 4 tempi, avevano avuto una gestazione difficile e un'attenzione ancor meno significativa, tanto da essere costruiti, in toto o in parte, al di fuori dello stabilimento. Ciò nonostante, la fiducia e la libertà che Giu-



Come nel caso del 5V Trial, anche la serie stradale viene proposta in versione 7 HP regolarmente targata e destinata più che altro ai mercati esteri. Dai concessionari era comunque in vendita il kit 7 HP che comprendeva testata ad alta compressione (11:1) con collettore d'aspirazione, carburatore da 18 mm e pignone da 14 denti. La potenza saliva a 6,25 CV a 7.000 giri. La versione stradale immatricolata, costruita in circa 4.000 esemplari, è battezzata Touring e, in pochi quantitativi, viene proposta anche in versione Codice con sella corta. In entrambi i casi il cambio è a cinque marce come sul Trial, mentre 4V e 4V Super ne hanno, come dice la sigla, quattro.

seppe Gilera riservava ai suoi collaboratori quando li riteneva validi, aveva fatto sì che essi seguissero la naturale inclinazione del mercato fino a realizzare alcuni prototipi, tra cui quello citato di Passoni. Nel '63 ancora Piazza aveva così disegnato un 2 tempi il cui sviluppo era proseguito, saltuariamente, fino al '68 quando, senza che Gilera ne fosse informato, venne montato su una ciclistica da fuoristrada, realizzando una moto che era scesa in gara in alcuni tornei regionali di Regolarità ottenendo validi risultati. "Dopo una di queste gare nei dintorni di Verona - ricordava Piazza - il locale concessionario Gilera, signor Rigobello, venne ad Arcore per prenotare un lotto della nuova moto. Rimase stupito nel sentire che non era in produzione, ed ancor più meravigliato fu il Commendatore che mi convocò immediatamente. Ma al contrario della sfuriata che mi aspettavo, Gilera volle sapere del prototipo e mi disse di continuare ad occuparmene". E proprio da questo prototipo vengono derivate le prime 50 da Regolarità che corrono ufficialmente tra il '69 e il '71. Quando però la Piaggio compra la Gilera, sottopone la moto di Piazza ad un completo esame da parte dei propri tecnici, alla fine decidendo che per l'industrializzazione è necessario



apportare importanti modifiche. "L'ingegner Nencini della Piaggio - ci ha raccontato Piazza - ed il suo pool di tecnici revisionarono completamente il mio progetto motivando le loro scelte con l'economia di produzione. Il telaio venne semplificato dal tecnico Ferraboschi, e così la linea della carrozzeria. Il motore venne rivisto in diversi punti rendendolo più ciclomotoristico rispetto al mio". Tanto per fare un esempio, la frizione è sostituita da un'altra, la stessa della Vespa 50, ed il nome stesso, 50 5V Trial, scelto dalla Piaggio per il modello definitivo, ne indica la destinazione verso il fuoristrada leggero. Il 50 progettato da Piazza era invece molto simile a quello che poi sarà sviluppato nel favoloso Regolarità Competizione 50 6V. Se le modifiche tendono a ridurre le qualità motoristiche e telaistiche

Eventi mancati

Quest'anno il centenario

Nel 2009 la Gilera tocca il traguardo dei 100 anni, un compleanno che è già stato raggiunto, tra le Case ancora in attività, solo dalla Triumph (2002), dall'Harley-Davidson e dall'Husqvarna (2003). Purtroppo non ci saranno né feste né iniziative particolari. E dire che la Piaggio ha fatto davvero tanto per la Gilera, da quando 40 anni fa la salvò dalla chiusura. A cominciare proprio dalle moto protagoniste di questo servizio che hanno segnato in modo importante i primi anni Settanta, per continuare con le famose 125 a 2 tempi degli anni Ottanta e senza dimenticare le imprese sportive nel Cross, nei grandi Rally, nel Motomondiale. La Gilera ha vissuto tante stagioni da protagonista con una storia ricca di successi commerciali e sportivi. Poi, nel 1993, la decisione di chiudere la fabbrica di Arcore, ritenendo più conveniente spostare tutto a Pontedera. La produzione motociclistica è andata ad esaurirsi, il nome Gilera si è trasformato in un brand per scooter sportivi. Nel 2003 gli appassionati sognarono per un attimo che Gilera potesse tornare al ruolo che le compete, ma la Ferro 850 non solo non si concretizzò, ma si trasformò in Aprilia Mana. Si sa che il momento economico non è dei più favorevoli, sappiamo che la Piaggio sta investendo nel rilancio dell'Aprilia e della Moto Guzzi, ma dispiace che non si colga l'evento dei 100 anni per occuparsi un po' anche di Gilera, dopo che oltretutto si è vinto il Mondiale 250 nel 2008. Perché bisogna aver rispetto della storia e del patrimonio culturale della Gilera che deve essere non solo conservato ma anche rivalutato. Vedere il secolo celebrato con colorazioni tricolore per gli scooter lascia l'amaro in bocca.

Alberto Pasi



Dati tecnici

125 Arcore

Motore: monocilindrico 4 tempi inclinato di 15°, testa e cilindro in lega leggera, camicia in ghisa, distribuzione a valvole in testa parallele (diametro aspirazione 29 mm, scarico 25mm) comandate da aste e bilancieri. Alesaggio per corsa 60x44 mm, cilindrata 124,4 cc. Compressione 10:1. Potenza 12,42 CV a 8500 giri. Diagramma di distribuzione con gioco di controllo di 0,25 mm tra valvola e bilancieri: aspirazione apre 56° pPMS e chiude 72° dPMS; scarico apre 78° pPMS e chiude 62° dPMS. Gioco normale tra valvole e bilancieri a motore freddo: aspirazione 0,10 mm, scarico 0,15 mm. **Accensione:** volano magnete a destra dell'albero motore e bobina AT esterna. Apertura dei contatti 0,45 mm; anticipo fisso 24°, automatico 15°, totale 39°. Candela Bosch W260 con distanza tra gli elettrodi di 0,6 mm. **Lubrificazione:** pompa ad ingranaggi ed olio nella coppa del carter, capacità 1,5 litri, densità estate ed inverno SAE 30, cambio olio ogni 3.000 km, filtro ogni 9.000 km. **Alimentazione:** capacità serbatoio 11 litri, di cui circa 1,5 di riserva. Carburatore Dell'Orto VHB 22, getto max 95, getto min 40, valvola del gas 7447.40, spillo conico E29 alla 1a tacca, polverizzatore 260/a, vite aria aperta di 3/4-1 giro. **Frizione:** a dischi multipli in bagno d'olio sulla sinistra. **Trasmissioni:** primaria ad ingranaggi eliocoidali su lato sinistro, rapporto 3,904 (21/82), secondaria a catena sul lato destro, rapporto 3,161 (15/53). Rapporti totali di trasmissione 28,98 in prima, 19,41 in seconda, 14,64 in terza, 11,46 in quarta, 9,36 in quinta. **Cambio:** in blocco a 5 marce. **Sospensioni:** forcella teleidraulica (contenuto 90 cc di olio SAE 20 per gamba, controllo ogni 5.000 km). Forcellone oscillante con ammortizzatori teleidraulici. **Ruote:** cerchi in acciaio a raggi con pneumatici 2,75x18 ant e 3,00x18 post. **Impianto elettrico:** a volano magnete alla destra dell'albero motore (potenza 6V-31 W). Faro anteriore con lampada biluce 6V 25/25W, lampada luce città 6V 3W, fanalino posteriore con lampada biluce 6V 3/15W. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 1.940, larghezza manubrio 750, altezza massima 1.030, altezza sella 800, altezza pedane 250, altezza minima da terra 175, interasse 1.280, peso a vuoto 109 kg. **Prestazioni dichiarate:** velocità max nelle singole marce: 36,5 km/h in prima, 54,7 in seconda, 72,4 in terza, 93,1 in quarta, 112 in quinta. Pendenza max superabile 40%. Autonomia 410 km. Consumo (norme CUNA) 2,65 litri per 100 km. **Varianti per 150 5V Arcore** Alesaggio per corsa 60x54 mm, 152,681 cc, potenza 14,87 CV ad 8.300 giri, carburatore Dell'Orto da 23 mm con getto max 103, getto min 50. Corona posteriore da 50, 51 o 52 denti a scelta. Batteria 6V-9Ah. Peso 117 kg. Velocità max nelle singole marce: 38,9 km/h in prima, 58,2 in seconda, 77,2 in terza, 98,6 in quarta e 120 in quinta. Consumo 2,86 litri per 100 km. **Prestazioni effettive** Per quanto riguarda le prestazioni, nella nostra prova pubblicata sul n. 11-1972 le due Gilera segnano i seguenti valori. **Arcore 150:** 0-400 m in 18"825 (113,920 km/h), velocità max 120,0 km/h, potenza max alla ruota 12,8 CV a 8.500 giri. **Arcore 125:** 0-400 in 19"946 (105,850 km/h), velocità max 116,850 km/h, potenza max alla ruota 10,9 CV ad 8.500 giri.

del progetto originale, hanno però l'effetto di rispondere pienamente a ciò che chiede il mercato. Il boom del ciclomotore tra i quattordicenni è appena iniziato, e i genitori sono più propensi a regalare ai loro figli qualcosa che sia più vicino al ciclomotore che non ad una vera moto. Ed anche un prezzo concorrenziale, pur nel rispetto della qualità di cui il marchio Gilera fa da sempre un punto di forza, è un elemento importante nell'orientare l'acquisto. Così il 5V Trial è da subito un grosso successo, e la Piaggio non si lascia sfuggire l'occasione di studiarne una versione stradale per coloro che non sono interessati alle gomme tassellate. Il debutto avviene allo stesso Salone di Milano che vede anche la nuova 150 Arcore. Ecco come, sul fascicolo 12-1971, presentiamo queste novità. "La Gilera ha proposto interessanti variazioni sul tema dei 50 già validamente affrontato con il 5V Trial. Una è la versione targata di questo, con motore da 7 CV e velocità di 72 km/h in vendita a 199.000 lire. L'altra è il 4V Super che invece rientra nelle limitazioni Codice, dispone di un cambio a 4 marce e costa solo 158.000 lire". Il 4V Super è la versione lusso del coevo 4V, ed entrambi derivano dal 5V Trial. Serbatoio, sella, telaio e motore sono gli stessi, a parte il cambio a 4 marce anziché a 5, mentre le ruote sono da 2,25-19. Se il 4V si indirizza ad una clientela che antepone la sostanza alle finiture, il Super soddisfa anche i gusti più raffinati. Entrambi i modelli hanno infatti il solido telaio a doppia culla chiusa con la triangolazione centrale che ospita la

cassetta degli attrezzi e, sul Super, anche la scatola del filtro dell'aria. Altre differenze si trovano a livello del fanale, squadrato e in plastica sul 4V, tondo e in metallo sul Super, nei tamburi dei freni, realizzati in lamiera stampata contro la lega leggera, nella forcella, una bella "Cerianina" sul Super mentre è più economica sull'altra versione. Anche la verniciatura sottolinea il differente carattere dei due modelli: per il 4V telaio e carrozzeria in blu con parafranghi in grigio, tutto argento metallizzato e telaio rosso per il Super. Al di là di questi particolari che si riflettono sul prezzo d'acquisto, comunque il comportamento stradale dei due 50 è lo stesso. Agilissime e semplici da usare grazie a peso e dimensioni contenute, si avvicinano nell'impostazione a piccole vere moto, seppur limitate nelle prestazioni dal carburatore con diffusore da 14/9 mm. Ma come già fatto per il 5V Trial, è disponibile il kit 7 HP oltre al modello targato e dotato di sella lunga per trasportare il passeggero, denominato 7 HP Touring; è in pratica il Super con però il cambio a 5 marce ed impianto luci a norma per le moto targate, destinato più che altro ai mercati esteri. I Gilera da strada 4V, 4V Super ed il successivo 5V Touring (1974) da parte loro saranno sempre un passo indietro nelle preferenze rispetto ai 5V Trial (fino al 1973) e 5V Enduro (dal 1974) pur ottenendo ottimi risultati. I dati di produzione a questo proposito parlano chiaro: contro i circa 20.000 5V Trial, sono 5.000 i 4V Super e 6.000 i 4V, mentre il 7 HP Touring si ferma a 4.000 esemplari.

Dati tecnici

50 4V Super e 4V

Motore: monocilindrico 2T, testa e cilindro in lega leggera inclinati in avanti di 15°, camicia in ghisa. Alésaggio per corsa 38,4x43 mm, cilindrata 49,8 cc. Compressione 5,5:1, potenza 1,4 CV a 4.500 giri (Codice). **Accensione:** a volano magnete 18W-6V, anticipo 15° pPMS, distanza tra i contatti 0,35/0,40 mm, candela 240 scala Bosch filetto corto, distanza tra gli elettrodi 0,5/0,7 mm, bobina AT. **Trasmissione:** primaria ad ingranaggi elicoidali in bagno d'olio, 550 gr di olio SAE 30, secondaria a catena. **Cambio:** a 4 marce. **Frizione:** a dischi multipli a bagno d'olio. **Alimentazione:** carburatore Dell'Orto SHA 14/9, getto max 55, filtro aria a cartuccia di carta (4V Super), a paglietta metallica (4V). Serbatoio da 7 litri di cui 1 di riserva, miscela al 4%. **Telaio:** a doppia culla chiusa in tubi d'acciaio. **Sospensioni:** forcella teleidraulica Ceriani, contenuto 110 cc di olio SAE 20 per gamba (4V Super), forcella teleidraulica (4V); forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici. **Ruote e freni:** cerchi in acciaio cromato da 19" ant/post con pneumatici 2,25. Mozzi in lega leggera (4V Super) o in lamiera stampata (4V), con freni a tamburo centrale da 102x20 mm. **Impianto elettrico:** faro ant tondo in metallo marca Aprilia (4V Super), squadrato in plastica (4V), lampada 6V-15W per luce anabbagliante e 6V-3W per posizione, fanalino post con lampadina a siluro 6V-3W. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 1.850, larghezza manubrio 600, altezza max 1.090, altezza sella 800, altezza pedane 320, altezza min da terra 220, interasse 1.119. **Peso a svuoto:** 4V Super 69 kg, 4V 67 kg. **Prestazioni dichiarate:** velocità 40 Km/h, consumo 3 l x 100 km, pendenza max superabile 20%. **Varianti per 7 HP 5V Touring** Compressione 11:1, potenza 6,25 CV a 7.000 giri. Carburatore Dell'Orto SHB 18/18, getto max 90, min 45. Cambio a 5 marce. Faro con lampada biluce abbagliante/anabbagliante da 6V-25/25W, fanale post con lampada biluce posizione/stop 6V-3/15W. Cerchi da 17" con pneumatici 2,50 rigato ant e 2,75 scolpito post. Velocità max 83 km/h, consumo 3,2 l x 100 km. Peso 77 kg.

La serie stradale di 50 cc ha molti richiami estetici con l'altrettanto nuova Arcore (nell'altra pagina in alto). In questa immagine il 4V Super, immortalato prima di essere presentato al Salone di Milano del 1971 in quanto monta il faro del 4V anziché quello definitivo rotondo. Rispetto al 4V, il Super ha la cassetta filtro, freni in alluminio anziché in lamiera stampata e una forcella migliore (Ceriani).

