

moto

Le corse sono indispensabili per migliorare il prodotto di serie

La Agrati Garelli è nota in tutto il mondo per i suoi robusti ciclomotori ma c'è un'altra Garelli che si è fatta conoscere a livello mondiale ed è la Garelli Corse. Suo presidente, naturalmente, un Agrati della seconda generazione dei noti industriali brianzoli. Quarantenne, dai gesti garbati ma decisi il «signor Daniele» (ma preferisce farsi dare del tu), è entrato in azienda alla fine degli anni Sessanta ed ha cominciato il suo tirocinio in officina, come si usava allora. Oggi, oltre alla responsabilità della Garelli Corse unisce quella delle Relazioni Esterne e Pubblicità della Agrati Garelli. A questo signore che trova un piacere e un dovere invitare a pranzo in un ristorante della Brianza,

con tanto di camino acceso, è un po' di tempo che vogliamo fare delle domande. Niente di meglio quindi del trovarsi intorno ad una tavola con un buon vino rosso che invoglia a parlare. Dunque, signor Agrati, ci spieghi perché, contrariamente ai suoi due cugini che operano in seno all'Azienda, lei ha preferito svolgere la sua attività in giro per il mondo, sui campi di gara. «È la passione per le corse — che del resto ho sempre avuto — che mi ha spinto a recuperare una tradizione della Garelli. Ho infatti convinto la Direzione dell'Azienda della validità dell'impiego sportivo per i molteplici riflessi positivi che questo ha sulle marche che vi si impegnano.

«Mi parli un po' di questi riflessi positivi, che non tutte le Case sembrano ravvisare. «Innanzitutto bisogna tener presente che le corse rappresentano — sempre che si vinca — il miglior veicolo pubblicitario, ovvero quello che dà il miglior risultato rispetto al costo. Poi c'è l'aspetto tecnico che è importantissimo per l'evoluzione dei prodotti di serie. La Garelli Corse con i suoi otto addetti, a capo dei quali c'è il mago dei motori a due tempi Jan Thiel, rappresenta un avanzatissimo reparto esperienze del quale si avvantaggia anche la Garelli Garelli che oggi non produce solo ciclomotori ma anche motociclette di 125 cc e, presto, di cilindrata maggiore. Intende dire che avete in

mente di mettere in produzione un modello derivato dalle corse? «Certo, dalla 250 che quest'anno è impegnata nelle gare di Campionato del mondo con Nieto e Vitale arriverà una 350 stradale sportivissima con la stessa architettura del motore bicilindrico a V di 75 gradi, posto longitudinalmente. Continuo ad approntare questa nuova moto di serie per la primavera '80 e ciò sarà possibile solo grazie alla messe di esperienze accelerate che le gare consentono». Lei ha detto che le gare costituiscono un ottimo investimento pubblicitario purché si vinca. Questa certezza poteva averla anche quest'anno con la 125 che finora ha dominato incontrastata la «tavola

di litro», perché dunque impegnarsi nella 250? «Le ragioni sono molteplici: primo, nella classe 125 ci siamo ancora come marchio attraverso il team di Lazzarini che gestisce le nostre moto per conto della F.M.I., quindi potremo vincere anche quest'anno, o almeno ce lo auguriamo; secondo, perché la duecentocinquanta è una classe più prestigiosa e quindi vincere dà ancora più lustro; terzo, perché per produrre le medie cilindrato di serie che abbiamo in mente dobbiamo acquisire una grande esperienza in una cilindrata molto vicina». Ma come è nata la Garelli Corse? «Alla fine dell'81 abbiamo acquistato il reparto corse della Minarelli a capo del quale c'era «Jan». Alla luce dei fatti è stato un ottimo acquisto perché all'esordio nelle corse, dopo cinquantotto anni di assenza, la Garelli nell'82 ha conquistato il secondo posto nel Mondiale della 50 cc con Lazzarini ed il primo e secondo posto della 125 cc, rispettivamente con Angel Nieto ed Eugenio Lazzarini. Nell'83 i successi continuano col secondo posto di Lazzarini nella «50» ed il primo e terzo posto nella «125» ancora con Nieto e Lazzarini. Nell'84 abbandonata la classe 50 e concentrati gli sforzi nella 125 abbiamo ottenuto i primi tre posti con Nieto, Lazzarini e Gresini. Quanto costa la gestione del vostro reparto corse installato nello stabilimento motori della Garelli a Sesto San Giovanni? «L'anno scorso abbiamo speso 650 milioni e quest'anno contiamo di non spendere molti di più anche se nella gestione Garelli Corse rientra la partecipazione della Casa al Mondiale di trial con moto di 320 cc affidate a Bernie Schreiber e Danilo Galeazzi e successivamente con una 125. Il settore trial verrà diretto da Fumagalli, ex dirigente dello stesso settore presso la Fantic Motor. Perciò, come le ho detto, a fronte di un impegno finanziario che da un punto di vista pubblicitario può essere considerato modesto, noi saremo presenti sia nella velocità sia nel fuoristrada. Quest'ultimo settore darà seguito ad una produzione di moto da trial per il pubblico di appassionati che vogliono prodotti evoluti e curati nei particolari tecnici. Torniamo alla 250 da Gran Premio. Si sa che è un gioiello di meccanica; ce ne vuol parlare? «La 250 GP è naturalmente una due tempi bicilindrica, come lei sa, ed adotta lo schema a V longitudinale con angolo di 75° fra i cilindri. Le misure di alesaggio e corsa sono 56 x 50,7 x 2; la potenza è di 70 CV a 12000 giri; il rapporto di compressione è di 14:1. Accensione elettronica, cambio a sei marce e frizione multidisco a secco completano le caratteristiche del motore. Per la parte ciclistica le note salienti sono date dall'innovativo telaio monoscocca in tubi e lamiera di alluminio; la carenatura è in Kevlar, le ruote in magnesio da 16". Il peso siamo riusciti a contenerlo in 102 kg e la velocità massima si aggira intorno ai 250 orari. L'unica nota un po' «passatista» sono i due am-

mortizzatori laterali che abbiamo preferito all'ammortizzatore unico perché sulla prima soluzione abbiamo acquisito una grande esperienza di messa a punto e dà ottimi risultati. Quindi mi par di capire che la Garelli punta decisamente alla vittoria nella «250», quest'anno. «Sì, noi pensiamo di avere le moto ed i piloti giusti per vincere ma sappiamo che la vittoria sarà durissima per i valori in campo sia tecnici che umani. Le gare della «250» dell'anno scorso hanno evidenziato proprio l'equilibrio di valori fra i migliori e, quest'anno ci sarà anche la Honda che non starà a guardare. Comunque le prime gare ci diranno qualcosa di più in merito alle possibilità di vittoria. Nessun «vinceremo!» in questo signore compassato, che mette però volentieri la tuta di pelle ed il casco per le gare di «veterane» al Tourist Trophy. Noi ci auguriamo che tanta passione per le corse, accompagnate da giustificato ottimismo ma anche da indubbia modestia, vengano premiate assicurando alla Casa italiana, ancora una volta, un titolo mondiale.



MONDIALI

VELOCITÀ

G.P. Sudafrica (250, 500)	23/2
G.P. Spagna (80, 125, 250, 500)	5/4
G.P. Germania (80, 125, 250, 500, side)	19/5
G.P. Nazioni (80, 125, 250, 500)	26/5
G.P. Austria (125, 250, 500, side)	2/6
G.P. Jugoslavia (80, 250, 500)	16/6
G.P. Olanda (80, 125, 250, 500, side)	29/6
G.P. Belgio (125, 250, 500, side)	7/7
G.P. Francia (80, 125, 250, 500, side)	21/7
G.P. Gran Bretagna (125, 250, 500, side)	4/8
G.P. Svezia (125, 250, 500, side)	11/8
G.P. San Marino (80, 125, 250, 500)	1/9

ENDURANCE

Gran Bretagna - 1000 km Donington	6/4
Italia - 6 ore di Monza	9/6
Austria - 1000 km dell'Ostereichina	23/6
Giappone - 8 ore di Suzuka	28/7
Belgio - 24 ore di Francorchamps	17/8
Germania - 8 ore del Nürburgring	8/9
Francia - Bol d'Or	14/9

FORMULA TT

Gran Bretagna - Isola di Man (F1)	1/6
Gran Bretagna - Isola di Man (F2)	2/6
Olanda - Assen (F1)	29/6
Portogallo - Vila Real (F1, F2)	7/7
Spagna - Montjuich (F1, F2)	14/7
Ulster - Dundrod (F1, F2)	17/8
Belgio - Zolder (F1)	1/9
Germania - Hockenheim (F1)	29/9

CROSS (classe 125)

G.P. Olanda	14/4
G.P. Italia - Faenza	21/4
G.P. Belgio - Hoeselt	26/4
G.P. Francia - Thoiry La Sagne	2/6
G.P. Cecoslovacchia - Svarepec	9/6
G.P. Jugoslavia - Jasenovac	15/6
G.P. San Marino - Bagnasera	30/6
G.P. Germania - Holzgerlingen	7/7
G.P. Finlandia - Hyvinkaa	14/7
G.P. Portogallo - Agueda	28/7
G.P. Argentina - Salta	14/8
G.P. Brasile - Belo Horizonte	25/8

CROSS (classe 250)

G.P. Sudafrica	9/3
G.P. Svizzera - Payerne	14/4
G.P. Austria - Schwannstadt	21/4
G.P. Italia - Arzago Seprio	5/5
G.P. Belgio - Borlon	12/5
G.P. Cecoslovacchia - Holice	19/5
G.P. Francia - Gimont	16/6
G.P. Spagna - Mongay	23/6
G.P. USA - Unadilla Valley	14/7
G.P. Olanda - Lichtenvoorde	11/7
G.P. URSS - Kichnev	4/8
G.P. Germania - Goldbach	11/8

CROSS (classe 500)

G.P. Austria - Sittendorf	14/4
G.P. Francia - Thouars	21/4
G.P. Svezia - Vasteras	5/5
G.P. Finlandia - Ruskeasanta	12/5
G.P. Italia - Montevarchi	2/6
G.P. Spagna - Guadalajara	9/6
G.P. Olanda - Valkenswaard	16/6
G.P. USA - Carlsbad	30/6
G.P. Gran Bretagna - Farleigh Castle	14/7
G.P. Belgio - Namur	4/8
G.P. Lussemburgo - Kohlenberg	11/8
G.P. Svizzera - Wohlen	25/8
Cross delle Nazioni - Gaidorf (Germania O)	8/9

ENDURO

Sei Giorni - Alp (Spagna)	30/9-6/10
---------------------------	-----------

TRIAL

G.P. Spagna - Peramola	24/2
------------------------	------

ENDURANCE

G.P. Belgio - Bistain-Verviers	10/3
G.P. Gran Bretagna - Merthyr Tydfil	17/3
G.P. Irlanda - Newwards	23/3
G.P. Francia - Nimes	14/4
G.P. USA - New England	2/5
G.P. Austria - Semmering	16/6
G.P. Polonia	23/6
G.P. Finlandia - Espoo	25/8
G.P. Svezia - Linköping	31/8
G.P. Svizzera - Grimsalp	2/9
G.P. Germania - Müllenberg	15/9

SPEEDWAY INDIVIDUALE

Round 1, 2, 3, 4	21/4
Round A, B, C	1/5
Round D	5/5
Finale scandinava	9/6
Seminale continentali I, II	3/6
Finale oltremare	14/7
Finale continentale	21/7
Finale intercontinentale	3/8
Finale mondiale - Bradford (Gran Bretagna)	31/8

SPEEDWAY A SQUADRE

Round 1, 2, 3, 4	12/5
Seminale continentale	22/6
Finale intercontinentale	23/6
Finale continentale	7/7
Finale mondiale - Long Beach (USA)	10/8

SPEEDWAY A COPPIE

Round preliminare	21/4
Seminale I	26/5
Seminale II	2/6
Finale mondiale - Rybnik (Polonia)	15/6

EUROPEI

VELOCITÀ

Gran Bretagna - Donington (250, 500, side)	7/4
Italia - Valtellina (80, 125, 250, 500)	28/4
Austria - Salisburgo (80, 125, 250)	12/5
Svezia - Karlskoga (125, 500, side)	26/5
Portogallo - Estoril (80, 250, 500)	23/6
Finlandia - Imatra (125, 250, 500, side)	28/7
Cecoslovacchia - Brno (80, 125, 250, 500, side)	25/8
G.P. Belgio - Zolder (80, 250, 500, side)	1/9
G.P. Olanda - Assen (80, 125, 250, 500, side)	8/9
G.P. Spagna - Jarama (80, 250, 500)	22/9
G.P. Germania - Hockenheim (80, 250, 500, side)	29/9

ENDURO

Francia - Broude	4-5/5
Italia - Alano di Piave	11-12/5
Polonia	8-9/6
Cecoslovacchia - Jablonet	15-16/6
Finlandia - Lathi	6-7/7
Svezia - Skovde	13-14/7

SPEEDWAY INDIVIDUALE

Round 1, 2, 3, 4	25-26/5
Seminale	23/6
Seminale II	30/6
Finale - Abensberg (Germania Occ)	14/7

ITALIANI

VELOCITÀ G.P. (classi 80, 125, 250, 500)

Imola	12/4
Monza	8/6
Valtellina	15/6
Da assegnare	6/10

ENDURANCE

Misano	8/4
Misano	26/7
Imola	8/9

SIDECAR

Misano	31/3
Frosinone	8/4
Varano	21/4
Magione	12/5
Vallelunga	9/6
Misano	28/7
Misano	18/8
Imola	8/9
Mugello	29/9

MONTAGNA

Cesi scalo-Cesi	2/6
Favale di Malvaro	17/7
Carpineti	7/7
Rocca-Corio	21/7
Sillano-Ospedaletti	28/7
Castel del Piano-Pian delle Macinate	11/8
Fasano-Selva	1/9
Torino	1/9
Alber-Montagna	15/9
Ballabio-Pian dei Resinelli	22/9

CROSS SENIOR (classe 125)

Mantova	17/3
Castiglione del Lago	1/9
Cingoli	15/9
Vittorio Veneto	20/10

CROSS SENIOR (classe 250)

Maggiara	24/3
Albettona	2/4
Gallarate	25/4
Fermo	27/10

CROSS SENIOR (classe 500)

Arco	31/3
Laveno Mombello	26/3
Grottozzolina	29/5
Roma	31/11

SIDECROSS

Bra	10/3
Viterbo	24/3
Vittorio Veneto	28/4
Settimo Orinese	29/5
Castiglione Olona	16/6
Fano	14/7
Cologno	1/9

ENDURO SENIOR

Santremo	8-10/3
Fasignano	31/3
Prato	21/4
Salerno	26/5
Artegna	28/7
Aosta	4/8
Bergamo	8/9

TRIAL SENIOR E JUNIOR

Trento	31/3
Stresa	21/4
Introbio	26/5
Cuornè	9/6
Resquo Emilia	7/7
Terra	21/7
Morbegno	8/9

SPEEDWAY SENIOR

Giavera del Montello	17/3
Badia Polesane	24/3
Castiglione Olona	31/3
Lerzanova	14/4
Da assegnare	7/7
Da assegnare	4/8
Da assegnare	8/9
Da assegnare	14/9
Da assegnare	15/9
Da assegnare	6/10

GILERA

evoluzione in corsa

NUOVE 200 RV-RX

Le nuove Gilera RX 200, RX 200 Arizona, RV 200 si affiancano alla gamma delle Gilera RX-RV 125 per ripeterne il successo. Gilera RX-RV 200: raffreddamento a liquido, contralbero equilibratore, dispositivi anti-dive e anti-wowing per frenate morbide e controllate. Nuove Gilera RX-RV 200: in corsa verso il viaggio e l'avventura.

VUOI SAPERNE DI PIU'? invia il tagliando a: INFORMAZIONI GILERA - Via Cecchi, 8-16129 Genova

nome _____ cognome _____
 via _____ città _____
 CAP _____

Il responsabile di questo tagliando è il responsabile del reparto vendite della Gilera

Sei un 'tipo' da cross?

Pirelli MT40 è il tuo 'tipo' di pneumatico.

PIRELLI

La tecnologia ha pensato a te.