

Monographie de l'**Associazione Italiana per la Storia dell' Automobile (AISA)**

<https://www.aisastoryauto.it/monografie/>

Traduction française par outils numériques
Patrice Moreaux (patrice.moeaux@ouvaton.org)
Août 2026

Autorisation de diffusion par l'AISA : août 2026

La diffusion de ce document doit porter mention de son origine italienne.

Ce document est disponible en version originale italienne :

<https://www.aisastoryauto.it/wp-content/uploads/2015/02/AISA-Monografia17-Gilera4.pdf>

GILERA QUATTRO : TECHNIQUE ET HISTOIRE
Conférence d'Alessandro Colombo
Milan, le 13 février 1993

Je remercie les nombreux participants à cette conférence, et en particulier Mme Giliola Gilera ainsi que les pilotes de la glorieuse Gilera à quatre cylindres : pour commencer, par ordre chronologique, Dorino Serafini, Nello Pagani, Alfredo Milani, Albino Milani et Orlando Valdinoci. Malheureusement, Umberto Masetti n'a pas pu être présent, car il est alité avec de la fièvre.

Les membres de notre association m'ont demandé à plusieurs reprises de parler de la Gilera 4 cylindres, mais je ne m'étais jamais penché sur le sujet, notamment faute de temps pour mettre de l'ordre dans mes idées. C'est le livre que j'ai récemment écrit qui m'en a donné l'occasion.

Les motos à quatre cylindres ont toujours existé. Le premier exemplaire, celui du colonel anglais Golden, remonte même à 1896. En Europe, on a pu voir de nombreux modèles remarquables, comme la FN, fabriquée pendant plusieurs années à partir de 1904, ou encore la Nimbus danoise, produite de 1919 à 1960.

On a également vu des exemples de moteurs à quatre cylindres transversaux, montés en travers, comme l'a fait Evert Hall en installant le moteur Binks au début du XXe siècle. En Amérique, le moteur à 4 cylindres a connu un immense succès car les distances et les moyens économiques ont permis son développement à grande échelle. On a ainsi vu apparaître les Pierce, les Henderson, les ACE, les Militor, les Cleveland, une infinité de modèles à 4 cylindres, mais tous à cylindres en ligne longitudinaux.

L'idée d'utiliser un moteur 4 cylindres monté transversalement pour une moto de course est née en 1923 à Rome, dans l'esprit de deux jeunes ingénieurs : Carlo Giannini et Piero Remor. Tout juste diplômés de l'École d'ingénieurs de Rome, ils ont décidé de mener une étude sur une moto de course présentant ces caractéristiques et ont commencé leurs travaux dans un petit local situé près des Thermes de Dioclétien.

Le comte Bonmartini, qui avait cherché à financer cette entreprise, s'est ensuite joint à eux. C'est ainsi qu'est née cette moto, baptisée GRB (Giannini, Remor, Bonmartini), qui était justement équipée d'un moteur 4 cylindres à disposition transversale, avec la boîte de vitesses placée derrière le moteur, ce qui réduisait son encombrement transversal.

Le secret de cette disposition, étant donné qu'un moteur transversal représente déjà un encombrement important pour une moto, résidait en effet dans le fait de ne pas ajouter de transmission externe qui aurait encore accru l'encombrement, mais de capter directement le mouvement à partir de l'un des volants d'inertie, en plaçant la boîte de vitesses à l'abri du moteur.

C'est à cette occasion qu'est né ce concept, qui a été repris plus récemment par les principales marques de l'industrie japonaise.

La GRB en tant que telle n'a pas eu de suite, mais elle a connu un nouvel élan sous un autre nom : « OPRA », qui signifie « Officine di Precisione Romane Autoveicoli », une société fondée par le comte Bonmartini lui-même grâce au soutien financier de membres de la noblesse romaine, parmi lesquels le prince Lancellotti, qui devint par la suite président de l'OPRA.

L'OPRA a construit une première moto à distribution à arbre unique en 1927, qui n'a participé qu'à une seule course : la course de côte Cecchina – Albano, remportée par une personne courante sous le pseudonyme de « Littorio ». Je n'ai pas réussi à découvrir qui était cette personne que le magazine *Motociclismo* décrit comme « adorée des foules et habituée aux triomphes ».

Aucune des personnes d'un certain âge à qui j'ai montré cette photo n'a su reconnaître qui était « Littorio ».

La version « Bialbero », quant à elle, a été inscrite au Grand Prix de Rome de 1928. Taruffi, qui avait mis au point cette moto (il avait été appelé par Remor pour l'essayer), pensait pouvoir courir lui-même au Grand Prix de Rome, mais on a préféré la confier à Faraglia, qui était alors champion d'Italie. La moto a abandonné presque immédiatement en raison de petits problèmes.

Autres courses : elle a été inscrite à Belfiore, toujours en 1928, où Taruffi a mené la course en tête avant de devoir abandonner à cause d'une rupture de bielle ; puis, en 1929, elle a de nouveau été inscrite au Grand Prix royal de Rome, où Taruffi a occupé la deuxième place pendant un certain temps derrière Bandini, avant d'être contraint à l'abandon.

Le concept fondamental à la base de la construction de l'OPRA était d'utiliser ce moteur pour fabriquer des motos de série. Ils ont disputé quelques courses uniquement pour faire plaisir à Taruffi, qui tenait à pouvoir piloter la moto après l'avoir confiée pour la première fois à Faraglia. Ils avaient également élaboré des projets pour une petite voiture, dans laquelle ce moteur devait être monté à l'avant en position transversale, avec une transmission directe aux demi-essieux, un peu comme ce qui s'est fait par la suite avec la Mini, mais tout cela est resté lettre morte ; l'entreprise a cessé ses activités et, pendant quelques années, on n'a plus parlé de moteurs à 4 cylindres.

Le comte Bonmartini était entre-temps administrateur de la Compagnie nationale aéronautique, qui construisait des avions et des moteurs d'avion, principalement pour l'armée de l'air.

À un certain moment, en 1933, il y eut une crise des commandes, ou du moins les concurrents les plus performants de la CNA réussirent à remporter les commandes de l'armée de l'air. Pour combler les vides qui s'étaient créés au sein de cette société, étant donné que l'ingénieur Giannini était concepteur des moteurs d'avion de la Compagnie nationale aéronautique, ils eurent l'idée

de concevoir à nouveau un moteur à quatre cylindres. C'est ainsi qu'est né celui qui fut ensuite connu sous le nom de « Rondine ».

Sur la diapositive que nous vous présentons, on peut voir le moteur dans sa toute première version, achevée en 1934. C'était un moteur d'avant-garde pour l'époque, avec ses cylindres inclinés de 30° vers l'avant et s'inspirant de la construction automobile.

On aperçoit le compresseur Roots monté au-dessus du moteur, un long conduit d'évacuation vertical qui s'est par la suite révélé insuffisant et a dû être refait, ainsi que l'aimant – un Vertex de la marque Scintilla – monté à l'arrière.

Le moteur était fixé au châssis par des brides situées de part et d'autre du carter et par une fixation arrière bien visible.

La pompe à eau était montée sur l'arbre à cames, le compresseur Roots à trois lobes et l'ensemble cylindres et culasses en bloc ; avec un angle entre les soupapes de 96°, il rappelle beaucoup un moteur Bugatti de l'époque. De même, les poussoirs et les coupelles sont dotés d'un patin circulaire sur lequel agissent les cames, ainsi que d'une clavette, bien sûr, pour maintenir l'orientation, un schéma emprunté aux moteurs Bugatti qui, à leur tour, l'avaient copié sur les moteurs Miller américains.

La commande des accessoires était particulièrement complexe : le moteur actionnait un couple d'engrenages qui, après avoir traversé un couple d'engrenages hélicoïdaux, commandait un petit arbre horizontal. Celui-ci actionnait à l'avant la pompe à huile et, à l'arrière, grâce à un autre couple d'engrenages, commandait le magnéto. Tant le magnéto que la pompe à huile tournaient avec un rapport de 1:4 par rapport à l'arbre moteur.

Le vilebrequin était en deux parties et comportait des brides permettant de relier un volant d'inertie à l'autre, avec des rouleaux pour l'entraînement et des douilles fileté pour l'assemblage. Nous avons donc un centrage assuré par les brides, une transmission du couple assurée par les rouleaux et une liaison, disons une force de liaison axiale, assurée par cette goupille fileté à droite-gauche.

C'était assez innovant pour l'époque. L'ensemble reposait entièrement sur des roulements à billes et à rouleaux, six roulements au total, car au centre ils étaient doubles, avec des rouleaux simples, tandis que les autres étaient doubles et que les roulements extérieurs étaient à billes.

Sur une photo de la Rondine au circuit de Tripoli, on voit le mécanicien Ciceroni près de la moto de Taruffi, qui était déjà équipée d'une sorte de carénage en forme de dauphin, un type de carénage qui est devenu populaire bien des années plus tard, mais qui avait en quelque sorte été anticipé par cette configuration.

Avec la Rondine, deux grandes victoires ont été remportées en 1935 : l'une à Tripoli et l'autre à la Coppa Acerbo, tandis qu'à Monza, ce sont les Guzzi bicylindres qui l'ont emporté.

À la fin de la saison 1935, Taruffi a tenu à établir des records sur le kilomètre en vitesse. Ces records ont été réalisés sur l'autoroute

Florence – mer, près de l’aéroport de Tassignano, aux alentours d’Altopascio, et des vitesses particulièrement élevées pour l’époque (244 km/h) ont été atteintes avec la moto dans la configuration que vous voyez, dotée d’un carénage arrière épousant la forme du pilote et d’un carénage avant ouvert.

L’année 1935 a toutefois également marqué la fin de la « Rondine », car la Compagnia Nazionale Aeronautica s’est retrouvée en difficulté et a été absorbée par Caproni.

Les raisons de cette fin sont diverses ; certains vont même jusqu’à dire que c’est le ministre de l’Aéronautique Balbo qui a mis Bonmartini en difficulté à cause d’un incident survenu lors du Grand Prix de Tripoli.

Lors du Grand Prix de Tripoli, Guzzi avait tenté d’inscrire Stanley Woods à la dernière minute, grâce à l’intervention de Balbo auprès des organisateurs. Bonmartini s’y était opposé et on raconte que Balbo lui en aurait voulu ; ainsi, dès que Balbo est devenu ministre de l’Aviation, la Compagnia Nazionale Aeronautica n’a plus reçu de commandes et s’est retrouvée en difficulté.

Il existe toutefois des raisons plus objectives, car nous avons vu que la Compagnie nationale d’aéronautique avait déjà commencé, dès 1933, à fabriquer une moto parce qu’elle se trouvait en difficulté.

Il est donc fort probable que ces difficultés ne soient pas uniquement dues au ressentiment de Balbo, mais aussi à des problèmes plus objectifs liés au manque de compétitivité de la Compagnie. Face à cette situation, Piero Taruffi, qui ne voulait pas voir disparaître l’activité moto de la CNA – dont Caproni ne se souciait guère –, a cherché un nouveau débouché pour la Rondine. C’est alors qu’il a fait la rencontre providentielle de Giuseppe Gilera, qui a su reconnaître le potentiel de cette moto, compris qu’elle n’avait jamais été mise au point comme il se doit en raison de diverses vicissitudes et – ce qu’une autre personne, qui avait pourtant été contactée, n’avait pas su faire –, n’a pas hésité à s’approprier cette moto et à mettre immédiatement en place un programme intensif d’essais pour tenter de lui redonner la compétitivité dont elle avait besoin.

À ce stade, en 1936, Taruffi, le mécanicien Orlando Ciceroni et six motos passèrent de la CNA à Gilera.

Gilera avait posé comme condition à tout cela que Taruffi reste pilote et directeur sportif au sein de la maison d’Arcore.

Le travail effectué à Arcore a été assez intense et a concerné de nombreuses pièces du moteur, à commencer par le vilebrequin, qui était l’une des pièces les plus endommagées, notamment au niveau des bielles, et où des cages en deux parties ont été adoptées car, à l’époque, le vilebrequin ne permettait pas le montage d’une cage d’un seul tenant pour contenir les rouleaux. Le compresseur a également été modifié : les rotors, qui étaient initialement en

en aluminium forgé ont été remplacés par des rotors en acier, extrêmement fins ; nous les verrons plus en détail par la suite. Quoi qu'il en soit, la réalisation des lobes de ces rotors Roots a nécessité un travail de ciselage minutieux. Des modifications ont été apportées à l'embrayage ainsi qu'au châssis.

La moto a donc été présentée en 1937, dans la version que l'on voit sur la photo, où l'on remarque essentiellement, même au premier coup d'œil, le passage d'un châssis en tôle à un châssis tubulaire et l'adoption d'une suspension arrière Gilera, déjà utilisée à l'époque sur les motos de la marque, avec un bras oscillant et des ressorts logés dans les tubes supérieurs du châssis. L'ailletage du compresseur et celui du réservoir situé sur le circuit d'alimentation ont été renforcés, et on a même tenté de participer à la course Milan-Tarente avec cette moto.

La première année, en 1937, Aldrighetti a connu quelques problèmes, mais il a réussi à mener la voiture jusqu'à la cinquième place et à démontrer ainsi que la fiabilité avait été atteinte.

L'année 1937 est toutefois marquée par deux autres événements majeurs : le premier est la victoire d'Aldrighetti à Monza, où, lors du Grand Prix des Nations, il a pris le dessus sur des adversaires redoutables et a réussi à s'imposer malgré un arrêt aux stands ; le second est la série de records établis par Taruffi, qui a culminé avec le record mondial absolu à la vitesse de 274 km/h.

Sur cette photo, on voit Aldrighetti lors de sa course victorieuse à Monza, sur ce qui était alors le circuit de grande vitesse, et sur celle-ci, on voit Taruffi au moment où, en avril, il a établi le record de l'heure.

Taruffi a très bien géré cette série de records, puisqu'il a procédé par étapes en commençant par les records les plus longs, qui exigeaient donc moins de vitesses très élevées, et au fur et à mesure, en peaufinant la moto, il est progressivement passé aux records plus courts jusqu'à atteindre le record absolu.

Dans la version utilisée pour le record de l'heure (en avril), toute la partie supérieure du carénage avait été retirée et les flancs avaient même été découpés. Les trous avaient été percés à la dernière minute à l'aide d'une perceuse afin d'éliminer une partie qui gênait. En effet, le record de l'heure a été établi sur l'autoroute Brescia – Bergame, mais sur un tronçon de 50 kilomètres, avec la nécessité de faire demi-tour à l'extrémité ; il fallait donc une certaine liberté de mouvement pour effectuer cette manœuvre.

Le record de l'heure a été établi à une vitesse moyenne d'environ 195.

Ici, en revanche, on voit Taruffi lors du record absolu établi le 21 octobre à une vitesse moyenne de 274 km/h. Avant cela, le record du mile avait été établi à 272 km/h.

Au moment où le record absolu a été établi, il existait déjà un record précédent détenu par l'Anglais Fernibough sur une Brough Superior de 1 000 cm³ à un peu plus de 272 km/h. Ainsi, une fois le record absolu établi à 274 km/h, il s'est avéré que la

Fédération ne pouvait pas le reconnaître comme valable pour la catégorie 1 000, car l'écart n'était pas suffisant pour que ce record soit valable, même pour la catégorie 1 000.

Il s'agissait toutefois de la vitesse maximale atteinte par un véhicule à deux roues ; ce record a donc été homologué dans les catégories 500 et 750, ainsi qu'en tant que record absolu.

En 1938, la moto présente des modifications au niveau du réservoir d'huile, qui a été doté d'aillettes ; des modifications ont également été apportées aux fixations du moteur, qui se trouvaient auparavant sur le dessus et qui sont désormais intégrées dans les tubes du châssis. Cette moto représente notamment (comme en témoigne l'extension du réservoir d'huile arrière) la version qui a été utilisée pour la course Milan-Tarente ; cette dernière a marqué en 1938 un grand succès pour la Gilera 4 cylindres, qui s'est imposée aussi bien avec Aldrighetti (victoire au classement général) qu'avec Luigi Gilera dans la catégorie side-car.

Luigi Gilera disposait d'un side-car équipé d'un moteur à 4 cylindres, avec une grosse roue de secours à l'arrière de la remorque, et c'est avec celui-ci qu'il a remporté la catégorie side-car en enregistrant une vitesse moyenne remarquable pour l'époque : plus de 89 km/h.

En 1937, Taruffi a mis fin à sa carrière de pilote pour se consacrer exclusivement à celle de directeur sportif, et l'année 1938 a marqué l'arrivée de Serafini dans l'équipe aux côtés d'Aldrighetti et de Francesco Lama.

Le début de la saison du championnat a vu la victoire d'Aldrighetti à Bologne, tandis qu'à Turin, Serafini et Aldrighetti ont terminé ex æquo aux deux premières places.

À la fin de l'année, Aldrighetti avait remporté le championnat italien et Serafini pouvait se targuer d'une magnifique victoire sur le lac de Côme, dont nous avons déjà parlé lors d'une de nos rencontres.

La supériorité démontrée en Italie par le 4 cylindres n'avait pas pu se confirmer sur la scène internationale en raison de petits contretemps, ce qui s'est en revanche produit en 1939.

En 1939, Taruffi a battu les records sur les longues distances, au printemps, portant le record de l'heure de 195 à 205 km.

Le Grand Prix de Suède a marqué le début des victoires de Gilera en championnat, après que Serafini eut décroché de belles deuxième places. Lors du Grand Prix de Suède (nous essaierons plus tard de lui faire raconter cet épisode directement, car je voudrais accorder plus de place aux protagonistes), Serafini a été formidable. On le voit ici avec Taruffi au centre, à gauche Vailati et Luigi Gilera qui n'hésitait pas à se prêter au jeu, y compris en tant que mécanicien, lorsque le besoin s'en faisait sentir. On remarque en effet qu'il porte sur sa casquette le numéro 4 de la moto de Vailati, tandis que le numéro 3, celui de la moto de Serafini, a pour mécanicien Orlando Ciceroni.

À l'issue de la saison 1939, Serafini s'est assuré le titre de champion d'Europe grâce à ses victoires en Suède, en Allemagne et en Ulster. Cette distinction ne lui sera officiellement décernée qu'après la fin de la guerre.

En 1940, Serafini, qui avait déjà longtemps mené la course Milan-Tarente de 1939, a également dominé l'édition de 1940, mais a une nouvelle fois dû abandonner en raison d'un incendie de sa voiture près de Foggia.

En 1939, Piero Remor est venu à Arcore car Taruffi était souvent occupé par des courses automobiles et Giuseppe Gilera souhaitait préparer un nouveau 4 cylindres pour les courses de la 500. Cependant, après que Serafini eut remporté le championnat d'Europe, et que la compétitivité de la moto eut ainsi été démontrée, il fut décidé de construire un 4 cylindres de 250.

Remor a conçu un moteur 4 cylindres de 250 cm³ refroidi par air ; nous voyons ici le schéma d'ensemble qui a été reconstitué à partir des plans des pièces, avec un compresseur Roots placé à l'avant qui utilise les mêmes éléments que ceux du 500, mais avec des lobes axialement plus courts, et un échappement arrière. Le moteur est refroidi par air, avec des cylindres et une culasse monoblocs ; les culbuteurs sont plats et le réglage des soupapes s'effectue par vis, comme c'était l'usage à l'époque, notamment sur les moteurs Alfa Romeo. Nous voyons ici la coupe transversale. L'arbre était d'une seule pièce, les paliers de vilebrequin rappellent un peu ceux utilisés sur le 4 cylindres ; la boîte de vitesses est également à 4 rapports avec les mêmes rapports que la 500, l'embrayage est identique mais comporte moins de disques.

Il s'agit d'une reconstitution de la 250 à 4 cylindres, réalisée à partir d'un dessin d'ensemble trouvé dans les archives d'Arcore. Le châssis était constitué de tubes ovales aplatis, le bras oscillant comportait une triangulation pour le rendre plus rigide, et les échappements droits sortaient à l'arrière. On a tenté de déterminer si une moto complète avait été construite. Il est certain que le moteur a été construit, car certaines pièces existent encore à Arcore.

D'autre part, la moto avait été inscrite à Genève en 1946 ; il est donc probable que quelque chose ait été réalisé, car je ne pense pas qu'il ait été possible d'inscrire une moto qui n'ait pas été entièrement construite et testée ; un prototype avait donc certainement dû être construit. Tous les plans du châssis existent, mais il ne reste plus aucune pièce.

Après la guerre, en Italie, en 1946, la Fédération motocycliste décide d'interdire la suralimentation ; le compresseur est donc retiré du moteur 4 cylindres, une bride est installée pour obturer l'orifice par lequel passait la transmission du mouvement vers le compresseur, et deux paires de carburateurs avec des collecteurs en Y ont été montées.

La moto a été pilotée par Nello Pagani, qui est ici parmi nous, lors du championnat italien de 1946, et Pagani a remporté ce championnat en disputant une série de courses telles qu'elles se déroulaient à l'époque : des courses urbaines, entre les murs, les voies de tramway et tout ce qui se trouvait sur le parcours, avec les spectateurs sur les trottoirs, tout près des pilotes.

Dans les environs de Milan, je ne sais pas combien de circuits ont été organisés, de Gornate à Castelleone, en passant par Orzinuovi ; tous les villages organisaient une course. Pagani a remporté

comme nous l'avons dit, le championnat italien de 1946, mais, ce qui est bien plus important, il a participé à deux courses en Suisse qui se disputaient encore avec des voitures suralimentées et qui ont marqué le premier retour italien aux compétitions de l'après-guerre. Il a gagné à Genève dans la catégorie 500 et a gagné à Mendrisio, toujours avec la 500 suralimentée à refroidissement par eau.

Par la suite, cette version du 4 cylindres à refroidissement par eau et à aspiration naturelle n'a été utilisée qu'à quelques occasions sur un side-car ; le pauvre Frigerio a couru avec et a même remporté quelques courses.

En 1947, Piero Remor, sur instruction de Giuseppe Gilera, a conçu un nouveau moteur 4 cylindres refroidi par air qui s'inspirait du moteur 4 cylindres 250 cm³ refroidi par air réalisé en 1939 ; voici sa coupe transversale : il conserve l'aimant vertical, il est beaucoup plus compact ; par rapport à la Rondine, les cylindres ont été redressés car, logiquement, le refroidissement par air impose une exposition différente.

Ce moteur présentait toutefois des cylindres et une culasse monoblocs, un vilebrequin d'une seule pièce, avec des alésages internes pour la circulation de l'huile, et c'est cette complexité qui a, dans un premier temps, limité ses chances de succès.

En effet, le moindre problème rencontré après l'usinage d'un ensemble aussi complexe que celui-ci, comprenant le bloc-cylindres et les culasses, entraînait une perte considérable d'heures de travail, ainsi que des retouches coûteuses qu'il n'était pas toujours possible de réaliser dans les délais nécessaires pour participer aux courses suivantes.

En observant la moto telle qu'elle s'est présentée lors de la première édition, il faut reconnaître que Piero Remor avait un goût particulier en matière de design et que la moto est indéniablement très belle. Elle présente des lignes très personnelles, avec ce châssis dont la partie arrière est en tôle emboutie. On voit tout de suite qu'elle est très légère.

Elle présentait toutefois certaines originalités qui ont par la suite causé quelques inconvénients, comme la fourche avant à barres de torsion, le bras oscillant arrière avec barre de torsion et un petit amortisseur monté sur un bras très court, ce qui entraînait une surchauffe de l'huile et donc une perte prématurée d'efficacité.

Le moteur était équipé de collecteurs en Y et de longs cornets sur les carburateurs, ainsi que d'un bloc-cylindres avec culasses et cylindres d'un seul tenant.

La première course de la nouvelle 4 cylindres s'est déroulée à Cesena, en présence de Bandirola et Pagani.

À l'issue de la course, Pagani a fait part de ses doutes quant à l'efficacité des suspensions de la nouvelle 4 cylindres, ce qui a conduit Remor à le licencier et à le remplacer par Masserini.

C'est justement Masserini qui a remporté la première victoire à Bergame, mais la victoire la plus retentissante fut celle du Grand Prix des Nations à Faenza, dont on voit ici le départ.

En 1949, Pagani dispute quelques courses importantes avec sa Saturno, puis, à Assen, on lui rend son 4 cylindres. Il s'impose à Assen devant Leslie Graham, décroche d'autres classements intéressants et se retrouve en lice avec Graham pour le titre mondial.

En effet, après la victoire de Pagani à Monza en 1949, le titre mondial a été attribué à Leslie Graham uniquement grâce à un point controversé, dans la mesure où Graham s'était vu attribuer un meilleur tour à Berne, ce qui, selon le règlement, n'aurait pas dû être le cas. En effet, il n'avait pas réalisé le meilleur tour de la course comme le prescrivait le règlement, mais avait réalisé le meilleur tour parmi ceux qui avaient terminé la course, alors que le règlement stipulait que le point devait être attribué à celui qui avait réalisé le meilleur tour absolu.

Quoi qu'il en soit, Giuseppe Gilera n'a pas déposé de réclamation, faisant preuve de fair-play ; le titre a été attribué à Graham, mais grâce à cette victoire à Monza, la moto à quatre cylindres a démontré son potentiel.

À la fin de l'année 1949, Piero Remor quitte Gilera. Des divergences, qui seraient dues au fait que Remor, ayant également conçu une 125 de série, avait réclamé des redevances, ce à quoi Giuseppe Gilera s'était opposé. Disons que la raison est tout autre : les deux hommes ont des caractères profondément différents. D'un côté, Remor, qui ne croit qu'en ses idées et est réticent à accepter des conseils ; de l'autre, Giuseppe Gilera, plus pragmatique, qui se résigne à la réalité des faits et souhaite remédier aux inconvénients de la moto, même si cela implique de revoir certains concepts initiaux.

Remor était trop convaincu de ses idées, il les défendait bec et ongles et ne voulait pas y apporter de modifications, ce qui a conduit à la rupture.

Après le départ de Remor, une révision du moteur a immédiatement été entreprise. Une autre personne, qui se trouve ici parmi nous et qui a grandement collaboré et contribué au succès des quatre cylindres, a participé à cette révision : il s'agit de Franco Passoni.

Franco Passoni était entré au Bureau technique alors qu'il était encore très jeune, pour prêter main-forte aux dessinateurs de l'époque, Milani et Vertemati. Il a tout de suite fait preuve d'une grande habileté et Giuseppe Gilera, lorsqu'il a fallu refaire ces parties du moteur, a fait appel à ce technicien pour remettre les choses en ordre.

Les modifications les plus importantes ont été les suivantes : la décomposition de la partie supérieure du moteur en plusieurs éléments (sept, pour être précis), à savoir le carter inférieur, les quatre cylindres et la culasse divisée en deux. L'arbre

moteur a été démonté, avec des axes pressés, et non plus bridés comme c'était le cas sur les anciens moteurs de la Rondine.

Grâce à ces modifications, le moteur a fait un bond en avant en termes de qualité, notamment parce qu'il est désormais plus facile de remédier à d'éventuels problèmes et que le coût des réparations éventuelles est moindre.

Dans la version à carter monobloc, les cylindres étaient reliés à la culasse par des goujons. La culasse était divisée en deux parties et abritait, en son centre, la cascade d'engrenages de distribution.

Un carénage particulier, proposé par Taruffi et testé à Monza en 1950 par Bandirola, a également été réalisé, mais il n'a finalement pas été utilisé.

L'année 1950 a marqué les débuts d'Umberto Masetti qui, grâce à ses victoires à Assen et à Spa et à sa deuxième place à Monza, a remporté pour Gilera son premier titre mondial des pilotes.

On le voit ici en course avec Duke à Monza, une épreuve dans laquelle il s'est classé deuxième après avoir heurté de pied des bottes de paille.

Malgré sa victoire au championnat du monde, la course de Monza a laissé un goût amer à Giuseppe Gilera, pour deux raisons. Premièrement, parce qu'il avait coutume de dire que la course de Monza valait un championnat. Il tenait énormément à la victoire à Monza, car c'était une victoire à domicile et cela revêtait pour nous une signification particulière. Deuxièmement, parce qu'il a vu Duke, avec un monocylindre, devancer les 4 cylindres.

Il a alors immédiatement pensé à deux choses : premièrement, s'il était possible de recruter Geoffrey Duke, et deuxièmement, de construire une monocylindre. Pour la nouvelle monocylindre, il a confié la mission à Franco Passoni, qui a commencé à travailler sur le moteur à double arbre à cames. Duke a été contacté par Taruffi, mais il a répondu par la négative, car Norton, qui venait de mettre à sa disposition ce châssis et cette moto particulière, l'avait engagé dans l'équipe officielle ; il s'est donc déclaré indisponible pour le moment.

En 1951 – j'étais arrivé chez Gilera à la fin de l'année 1950 – nous avons apporté quelques modifications : la moto a été dotée d'un châssis avec fourche télescopique et amortisseurs hydrauliques arrière, et surtout, le moteur est passé à une alimentation à 4 carburateurs.

Grâce à ces modifications et à l'adoption de quatre carburateurs, le moteur a atteint une puissance d'environ 53 CV à quelque 9 500 tours, contre les 50 CV qu'il développait en 1950, et la moto s'est immédiatement révélée plus maniable, même si quelques inconvénients ont été constatés, dus principalement aux amortisseurs arrière initialement fabriqués maison selon des critères, disons, davantage inspirés par l'idée de la façon dont un amortisseur devait fonctionner que par la pratique réelle des fabricants d'amortisseurs. Par la suite, nous avons eu recours à des

amortisseurs RIV achetés chez Way Assauto à Asti, qui les fabriquait pour RIV. Sur cette photo, on voit les quatre carburateurs montés ; ils sont encore équipés du magnéto Vertex, mais lorsque le moteur a été redessiné en 1950, un magnéto horizontal Marelli avait déjà été introduit et les quatre carburateurs pouvaient être montés indifféremment, aussi bien avec le magnéto vertical qu'avec le magnéto horizontal.

Et voici la moto qui a participé à la course de Monza en 1951. Les amortisseurs arrière sont déjà des RIV ; le réservoir présente cette forme qui, dans sa partie inférieure, permettait de monter d'éventuels carénages, ce qui n'a toutefois jamais été fait.

C'est la moto avec laquelle Alfredo Milani a remporté une très grande victoire à Monza.

Milani avait déjà gagné cette année-là à Albi, il avait obtenu de bons classements et, après sa participation à Monza en 1950, où il avait piloté pour la première fois la 4-cylindres, l'année 1951 l'a définitivement consacré comme un grand pilote de cette machine.

À Monza, Albino Milani, associé à Pizzocri, a également remporté une belle victoire en side-car. Au dernier moment, nous avons dû remédier à un problème au niveau des fourches avant qui, lorsqu'elles étaient montées sur des side-cars, avaient tendance à se déformer assez facilement. Un renfort en acier a été fixé à la partie inférieure de la fourche afin d'augmenter la rigidité en torsion.

Sur la photo que nous présentons, la moto est également équipée d'une suspension sur la roue du side-car. C'est avec cette version qu'ils ont couru à Berne en 1952, lors de la course où Ercole Frigerio a malheureusement trouvé la mort, et la victoire est revenue une nouvelle fois à Albino Milani et Pizzocri, précisément avec cette machine portant le numéro 20.

La course de Monza de 1952 fut une déception pour Gilera, car c'est le malheureux Graham qui l'a emporté sur sa MV, tandis que Masetti a terminé deuxième, dans une course disputée pour défendre le titre ; cependant, avec un peu plus de détermination, nous aurions probablement pu remporter la victoire.

C'est en revanche Ernesto Merlo qui s'est imposé à Monza dans la catégorie des side-cars.

La moto, telle qu'elle était utilisée en 1953, était équipée à l'arrière d'un pneu 4.00/17, préféré par de nombreux pilotes italiens, tandis que les Anglais privilégiaient le 3.50/19. Elle présente une selle dont la partie arrière est légèrement plus haute, à l'instar des Norton, ainsi qu'un réservoir de forme plus conventionnelle.

L'année 1953 marque l'arrivée de pilotes anglais au sein de l'équipe Gilera. Duke, recontacté, a d'abord tergiversé car il était lié par un contrat avec Aston Martin dont il ne parvenait pas à se libérer.

Il nous a recommandé Dicky Dale. Dicky Dale sortait d'une longue maladie pulmonaire et donc d'un peu plus d'un an d'inactivité. Il est venu à

Monza et je me souviens que, en deux jours, je lui ai fait faire deux cents tours pour obtenir un temps correct susceptible de satisfaire le commendatore Gilera.

Malheureusement, la piste était également très sale car c'était l'hiver, en février, et le temps de 2'18" était supérieur de près de 5 secondes à celui réalisé l'année précédente par Graham lors du Grand Prix des Nations.

Dale a toutefois prouvé qu'il s'y connaissait très bien en moto, c'est pourquoi il a été confirmé à son poste. Et je dirais qu'il l'a d'ailleurs démontré au cours des années suivantes, lorsqu'il est passé chez Moto Guzzi.

Au printemps, alors que nous attendions toujours Duke, Taruffi a contacté l'Irlandais Armstrong, qui est venu à Monza, a fait quelques tours de piste, nous a satisfaits et a donc été engagé.

Au dernier moment, Duke s'est manifesté en disant qu'il devait régler ses problèmes avec Aston Martin.

Le commendatore Gilera n'a pas hésité un seul instant : il lui a envoyé un télégramme disant : « Nous sommes ravis de vous compter parmi nous, venez immédiatement essayer la moto. »

Duke est venu à Monza et nous nous sommes ainsi retrouvés avec une équipe de six pilotes, car il y avait trois Anglais et trois Italiens, pour ne pas dire quatre, puisque parfois Pagani était encore parmi nous. Le travail considérable que représentaient les nombreuses motos à préparer ne nous a pas permis de mettre en œuvre immédiatement certaines modifications qui avaient été étudiées durant l'hiver 1952-1953, comme la boîte de vitesses à 5 rapports, un châssis surbaissé et un nouveau carter, modifications qui ont ensuite été mises en œuvre en 1954.

L'année 1953 a été marquée par de nombreuses victoires de Duke et on le voit ici à Monza, lors d'une course que nous avons disputée avec une certaine appréhension, car le départ a été donné alors que nos motos étaient encore dans les stands et nous avons donc dû rattraper les autres qui avaient déjà pris le départ. Outre la victoire de Duke, nous avons toutefois décroché les quatre premières places.

On voit ici la moto dans sa version de 1954 lors des essais de printemps, avec le réservoir qui a ensuite été équipé d'un petit garde-boue. Au cours de l'année 1954, nous avons remporté des victoires très importantes que je ne vais pas énumérer ici pour ne pas trop allonger mon intervention.

L'un des événements les plus marquants a été l'apparition des carénages en cloche, que l'on voit ici sur cette photo prise à Monza dans leur première version. Les essais avaient révélé certains problèmes d'huile, liés à la température, avec des fuites dues au fait que l'on avait adopté simultanément des cylindres en aluminium chromé et non plus avec les chemises comme auparavant. Ce carénage se caractérisait par une partie en tôle très haute et un petit pare-brise.

Dans la version utilisée en 1955 à Reims, la partie en tôle a été abaissée et le pare-brise supérieur a été agrandi.

L'année 1955 a enfin marqué une grande satisfaction pour Gilera : celle de la victoire au Tourist Trophy. En effet, dès 1954, la marque était en passe de l'emporter, mais la course avait été interrompue en raison du mauvais temps au moment même où Amm avait dépassé Duke, immobilisé pour faire le plein, et il n'avait donc pas été possible de concrétiser la supériorité qui avait été démontrée.

En 1955, en revanche, grâce à une victoire écrasante – une première et une deuxième place pour Duke et Armstrong –, cet objectif a enfin été atteint. En 1956, Gilera a connu des difficultés en raison de la disqualification de certains pilotes à la suite d'incidents survenus lors du Grand Prix des Pays-Bas de 1955. Lors du Grand Prix des Pays-Bas de 1955, les pilotes privés, qui percevaient alors un cachet de 10 livres sterling, se sont rebellés et ont demandé le soutien de leurs collègues plus fortunés, qui couraient pour les constructeurs, dans cette grève, disons « avant la lettre » ; ils ont obtenu le soutien des pilotes Gilera et de Masetti, qui courait à l'époque pour MV.

Ce soutien leur a toutefois coûté une disqualification de six mois qui a fortement pesé sur les résultats de la saison 1956.

En 1956, la 350 a également été mise au point. Ferruccio Gilera, qui souhaitait s'implanter dans d'autres catégories, a mené à bien la réalisation de la 350 ; un projet de 250 à 4 cylindres a également vu le jour, dont nous voyons ici une vue illustrant l'utilisation des pièces de la 125, en ce qui concerne la section transversale, et de la technique habituelle des 4 cylindres pour la section longitudinale, avec quelques finesses de fabrication, comme les allègements internes aux axes de palier que l'on peut observer. Ce projet est toutefois resté à l'état de projet, car il aurait dû être réalisé d'ici la fin de l'année, mais malheureusement, en raison du décès prématuré de Ferruccio Gilera, il n'a pas eu de suite.

À ce propos, je dois préciser qu'entre-temps, la direction sportive d'Arcore avait été confiée à Roberto Persi, que nous avons le plaisir d'accueillir parmi nous et que j'inviterai tout à l'heure à prendre la parole.

À Monza, en 1956, les motos se présentaient déjà dans une version qui allait être en quelque sorte la version définitive pour la saison 1957, avec un carénage entièrement arrondi et un pare-brise à courbure tridimensionnelle.

On voit ici Liberati avec la 350. L'année 1956 a en effet vu, à Monza, la victoire de Liberati avec cette moto dans la catégorie 350, ainsi qu'une lutte acharnée entre Liberati et Duke dans la catégorie 500, avec une victoire de Duke d'un cheveu sur Liberati, à quelques mètres près.

Nous voyons ici la version définitive du moteur 4 cylindres refroidi par air de 1957, une version qui n'a été utilisée que dans quelques courses avec de nouveaux culbuteurs dépourvus des grosses plaquettes de réglage situées sur le dessus, mais dotés de plaquettes internes, avec des guides-soupapes en deux parties,

ce qui allégeait considérablement l'ensemble des pièces mobiles, ainsi que la boîte de vitesses à 5 rapports, qui fut définitivement adoptée en 1956 après avoir été mise hors service en 1955 en raison de quelques problèmes.

Dans sa version définitive, le vilebrequin est doté de volants d'inertie allégés et de manetons monoblocs avec les volants, fixés dans les volants adjacents.

Le châssis présentait également une particularité assez intéressante, à savoir la liaison entre les deux têtes de fourche supérieure et inférieure, grâce à une pièce en tôle qui conférait une rigidité torsionnelle remarquable ; les roulements de direction étaient montés dans les têtes de fourche plutôt que dans le tube de direction du châssis.

Sur cette photo, on voit la commande des doubles freins avant qui ont été montés en 1957 après Assen.

Voici le moteur tel qu'il se présentait dans les dernières versions, avec des carburateurs convergeant vers le centre pour laisser plus d'espace aux genoux ; le magnéto horizontal est un Lucas, le châssis est démonté du côté gauche. On aperçoit les boulons de fixation à l'avant et à l'arrière, ainsi que le berceau amovible permettant l'installation du moteur.

Ici, on voit Bob McIntyre, qui a rejoint Gilera en 1957 et a remporté une grande victoire au Tourist Trophy, où il s'est imposé avec une large avance tant dans la catégorie 350 que dans la catégorie 500, victoires accompagnées de la troisième place de l'Australien Bob Brown.

Sur cette autre photo, on voit Albino Milani avec son frère Rossano, qui ont remporté en 1956 et 1957 le Grand Prix des Nations avec ce side-car caréné, après avoir été contraints à l'abandon en 1955 avec un side-car entièrement caréné.

L'année 1957 s'achève par une série de records établis sur le circuit de Monza, tant pour les motos seules que pour les side-cars, avec des véhicules à trois roues qui préfiguraient la configuration side-car.

Ces records ont été établis par Alfredo et Albino Milani, puis par McIntyre qui, après le départ de Milani avec Liberati pour une tournée en Argentine, a ensuite battu le record des 100 kilomètres et de l'heure dans la catégorie 350.

L'année 1957 marque malheureusement aussi la fin des activités sportives pour certains grands constructeurs italiens : Gilera, Mondial, Guzzi et Benelli.

Un abandon dû à plusieurs raisons, officiellement justifié par le niveau de dangerosité excessif atteint par les compétitions, mais en réalité également dicté par le coût élevé de celles-ci par rapport au chiffre d'affaires modeste des constructeurs concernés.

En ce qui concerne plus particulièrement Giuseppe Gilera, la perte de son fils a sans aucun doute eu une influence considérable.

Ce retrait a mis fin à l'activité officielle de Gilera dans le domaine de la compétition. Il y a eu un retour en 1963, opéré par l'écurie Duke qui a obtenu les motos en prêt pour disputer certaines courses du championnat

mondial et qui a également remporté des succès notables, bien que ces motos aient repris la compétition six ans plus tard dans le même état où elles avaient été laissées au moment de l'abandon.

À cette époque, certains, notamment Franco Passoni, ont insisté pour pouvoir apporter des modifications et concevoir de nouveaux moteurs, mais l'accord était limité sur le plan financier par le fait que Duke devait s'occuper personnellement de la gestion. Gilera lui fournissait les motos telles quelles, mais il n'était pas question de relancer une activité indépendante impliquant un travail de développement et d'évolution.

Malgré cela, Hartle et Minter ont remporté plusieurs victoires importantes. En 1964, Caldarella – l'Argentin Caldarella, qui courait aussi pour faire, d'une certaine manière, de la publicité à l'usine que Gilera possédait en Argentine – a remporté des victoires marquantes.

L'activité a définitivement cessé en 1966, avec la participation de Remo Venturi au championnat italien, où il a encore obtenu un classement honorable : une deuxième place au classement général. Malheureusement, tout cela n'était qu'une course à l'épuisement, avec l'utilisation des pièces restantes, allant même jusqu'à transformer des moteurs de 350 en 500 pour pouvoir les exploiter jusqu'au bout.

Mais maintenant, je voudrais donner la parole à ceux qui ont participé directement à cette activité ; avant cela, je tiens toutefois à rendre hommage à Giuseppe Gilera, qui fut non seulement un grand constructeur, mais aussi un homme d'une grande humanité. Je me souviens être arrivé chez Gilera à l'âge de 26 ans, en tant qu'ingénieur ayant déjà acquis quelques années d'expérience dans d'autres domaines, et j'ai bénéficié d'une confiance absolue : il m'a confié d'énormes responsabilités avec la plus grande simplicité et la plus grande confiance.

Je me souviens de lui comme d'un père pour les pilotes, et je me souviens de ses commentaires pleins d'esprit et de ses remarques toujours simples mais pertinentes. Je voudrais maintenant donner la parole à certains des intervenants, en commençant par Roberto Persi, qui pourra nous parler des dernières années et de la décision d'abandonner la compétition, avant de passer aux pilotes, que j'aimerais entendre évoquer certains épisodes particuliers.

Merci.

ROBERTO PERSI

Il est inutile que je m'attarde sur les aspects techniques dont l'ingénieur Colombo a si brillamment parlé. Je tiens à le féliciter, après avoir eu l'occasion de parcourir avec beaucoup d'intérêt et d'attention son récent ouvrage.

Je tiens à le féliciter pour ce travail si remarquablement accompli et pour avoir réalisé un ouvrage qui mérite de figurer dans les annales de l'histoire de la

motocyclisme, tant par la rigueur de la documentation et des références que par la clarté de l'exposé des faits historiques.

Je suis particulièrement heureux de participer à cette rencontre très appréciée qui m'a également permis de revoir, après quatre décennies, des personnes qui m'ont fait revivre l'enthousiasme de mes vingt ans.

Ce sont toutes des personnes, ou plutôt des personnalités, du monde de la course moto que j'ai eu l'occasion de retrouver aujourd'hui et que j'ai trouvées en excellente forme et animées d'une passion intacte. C'est pour moi un privilège de pouvoir m'adresser également à eux pour affirmer que, malgré la maturité acquise, la nostalgie qui me lie aux expériences vécues dans le monde de la course et à certaines personnalités qui ont laissé une empreinte affective et formatrice indélébile sur ma vie est toujours vivace en moi.

L'orateur qui m'a précédé a très bien abordé les aspects techniques, l'évolution des quatre cylindres, les courses à une époque particulièrement glorieuse pour Gilera, le savoir-faire des techniciens qui ont participé au développement de ces machines, l'enthousiasme de tous, sur ces facteurs indissociables du résultat de l'alliance entre la machine et l'homme, entre la technique, la passion et le professionnalisme, qui ont marqué l'une des époques les plus animées du motocyclisme européen.

Je garde un souvenir très vif de nombreux moments de tension vécus aux côtés des acteurs du monde de la course, du désir de faire briller notre marque, de la volonté scrupuleuse de mettre à la disposition des pilotes des machines toujours plus perfectionnées et, en même temps, dans la mesure où cela était humainement prévisible, exemptes de dysfonctionnements qui auraient pu mettre en danger la sécurité des pilotes eux-mêmes, déjà engagés à la limite de l'audace, de leur courage.

Tout au long de la période que j'ai passée dans le monde de la course chez Gilera (7 ans), j'ai considéré comme une priorité, outre la légitime volonté de remporter la victoire pour le prestige de la marque, le souci d'éviter ces accidents qui ont parfois assombri notre milieu compétitif.

Je me souviens des victoires éclatantes dans les catégories 350, 500 et side-car. En 1957, la conquête du Golden Jubilee sur l'île de Man, où nous avons dépassé une moyenne de 100 miles à l'heure sur ce parcours difficile.

Ce sont des événements inoubliables, qui ne peuvent être effacés de la mémoire d'une vie.

Au-delà des moyens mis en œuvre et du travail sérieux et minutieux, ce sont surtout le souvenir et le respect que j'éprouve pour ceux qui ne sont plus parmi nous aujourd'hui, mais qui restent à jamais dans nos cœurs, qu'il s'agisse d'un ami, d'une personnalité, d'un pilote ou d'un maître, qui priment à mes yeux.

Je me permets de poursuivre sur ce thème en évoquant brièvement un homme, ou plutôt de un personnage qui a commencé, développé grâce à

intelligence, sagacité et travail acharné, couronné de succès un chapitre de la moto mondiale.

Je fais bien sûr référence à une personne qui occupe d'ailleurs une place particulière dans mon cœur et dans mes souvenirs : le Commendatore Giuseppe Gilera.

Une personne que j'ai appris à aimer au fil du temps comme on aime un père, qui a été pour moi un maître en matière de formation, de technique, de vie et d'esprit d'entreprise.

Il fut avant tout un grand exemple d'humanité, d'imagination et d'originalité, alliés à un juste équilibre entre les valeurs fondamentales de la vie. Je me permettrais de le définir, d'un point de vue philosophique, comme « un maître de vie », un homme assurément hors du commun, fuyant les feux de la rampe, un Lombard intelligent et travailleur, originaire de la Brianza (plus précisément d'Arcoro) d'adoption, qui, après avoir gravi les échelons, a conquis le succès grâce à un attachement assidu, à son ardeur au travail, à son sens du sacrifice et à un dévouement total à son métier.

Outre la poursuite des objectifs de réussite pour son entreprise, il fut un bienfaiteur discret et apporta, sans se mettre en avant, des retombées directes et indirectes de prospérité à la communauté de la région où il a exercé ses activités.

Je me souviens des détails de ses anecdotes sur ses premières courses à moto, qu'il a disputées d'abord en Lombardie, puis au niveau national, en misant sur les victoires pour consolider l'image de son produit.

Dans les années 1920, il remporta un Milan-Naples très éprouvant, non seulement en raison des difficultés mécaniques qu'il surmonta grâce à son ingéniosité, mais surtout en serrant les dents et en résistant à des épreuves qu'un physique même très robuste aurait eu du mal à surmonter.

La passion et l'intuition qui le caractérisaient faisaient de lui un participant enthousiaste à toutes les épreuves sportives pour lesquelles il estimait disposer des machines, des hommes et du professionnalisme nécessaires pour être compétitif.

Il s'intéressait de près et participait à toutes les étapes de la préparation de nos compétitions, mais il renonçait parfois au plaisir d'assister à la course pour atténuer le stress lié à son implication.

À la veille de compétitions importantes, il évoluait, attentif et pensif, parmi les monteurs et les mécaniciens, toujours prêt à apporter son soutien moral aux pilotes qu'il considérait comme des membres de sa famille. Il est peut-être superflu de rappeler à ceux qui ont eu le privilège de le connaître ses remarquables talents, même dans des domaines sans rapport avec son travail. Sa passion pour la nature, pour l'opéra, la peinture, la navigation, la quête de connaissances sur ces éléments naturels et astronomiques qui le fascinaient et qu'il n'avait pas eu le temps d'approfondir.

Même après les années 80, il restait un homme en quête de savoir.

Il s'est montré un grand homme même face à l'épreuve la plus tragique et la plus angoissante que la vie lui ait réservée : la perte prématurée de son fils Ferruccio qui, à vingt-six ans, s'est éteint dans ses bras.

Il fit preuve d'une dignité extrême dans son immense douleur. Il chercha dans ses activités et son travail un soulagement éphémère à son angoisse. Il tint bon et continua, malheureusement sans l'enthousiasme d'autrefois. Il n'avait pas pu réaliser son grand rêve : voir son fils Ferruccio devenir son digne successeur. Je voudrais également rendre hommage à son fils Ferruccio, mon très cher ami, lors de cette rencontre qui rassemble tant d'amis et de passionnés de moto.

Le fils montrait clairement qu'il possédait les qualités de son père. Je me suis souvent posé la question suivante : qu'en serait-il de l'avenir de l'entreprise familiale si le destin avait permis au fils de suivre les traces de son père ? Les conditions étaient réunies. J'ai parlé de courses, de souvenirs, de nostalgie, d'un homme et de son fils qui ont fait partie intégrante d'une épopée du motocyclisme dans laquelle le moteur 4 cylindres n'était qu'un outil perfectionné. L'enthousiasme et la passion de personnes comme Gilera et de nombreux autres ici présents ont fait le reste.

Merci de votre attention.

COLOMBO

Je voudrais maintenant donner la parole à certains des protagonistes pour qu'ils nous livrent quelques impressions en direct.

Commençons par Dorino Serafini, un pilote qui voulait gagner à tout prix. En 1939, après plusieurs classements remarquables, il s'est présenté au Grand Prix de Suède avec la ferme intention de l'emporter et a déclaré : « Ici, soit je gagne, soit vous viendrez me ramasser dans un sac. »

DORINO SERAFINI

C'est vrai, j'avais toujours eu beaucoup de malchance dans toutes les courses et j'étais désespéré, mais c'était la première fois que je m'exprimais ainsi.

Après cette phrase, Taruffi m'a dit : « Alors tu restes ici et tu ne pars sous aucun prétexte. » Je suis parti avec détermination et j'étais au coude à coude avec Mayer, qui, à un moment donné, est retombé devant moi. Pour lui prouver que je voulais gagner parce que j'en étais capable, je l'ai attendu. Il s'est relevé, nous sommes repartis à égalité, puis j'ai réussi à le distancer.

C'est ainsi qu'après l'avoir dépassé dans un grand virage, il a pris un risque pour me suivre, il est sorti de la piste et, le pauvre, il s'est blessé. Mais nous étions amis. Même lors des autres Grands Prix, quand je gagnais, le premier télégramme venait de lui ; c'était vraiment un grand sportif.

Lors de la course Milan-Tarente, à un moment donné, à Cassino je crois, les mécaniciens ont dû tendre la chaîne car elle s'allongeait tellement qu'elle risquait même de sauter de la couronne.

Je me souviens encore avoir dit : « Prenez votre temps ». Je me suis allumé une cigarette, ils ont tendu la chaîne, mais du côté où se trouvait une boîte contenant une chambre à air de rechange... c'était un peu difficile de le faire avec les clés à l'intérieur. Ils ont donc tendu le tendeur de chaîne contre l'axe d'un côté, mais pas de l'autre. Malheureusement, de ce côté-là, la chaîne tirait vers l'avant et le frein tirait vers l'arrière, ce qui faisait fléchir l'axe.

À 9 kilomètres de Tarente, je me suis dit : « On y est presque ». Je n'avais jamais roulé à fond et j'avais encore un bon moteur quand ma roue arrière a dérapé et que j'ai fait une chute qui n'en finissait plus. Je tournais sur le sol avec la moto, les cailloux volaient dans tous les sens, la roue ne s'arrêtait plus... Il y avait là un amiral accompagné d'une dame ; il s'est senti mal tant il avait peur. Puis il m'a emmené dans sa voiture à Tarente, où je suis arrivé une heure avant les autres concurrents. Villa est enfin arrivé. Quand il est arrivé, je lui ai dit : « Bravo, tu as gagné. » « Comment ça, j'ai gagné ? » Si tu es là...

À neuf kilomètres de l'arrivée, j'ai tout perdu comme ça...

COLOMBO

Ce sont des choses qui arrivent !

Je remercie Serafini et j'aimerais maintenant avoir des nouvelles de Pagani : comment il a été écarté du pilotage de la 4 cylindres en 1948 et comment il y est revenu en '49.

NELLO PAGANI

J'ai été écarté à la suite d'une dispute avec l'ingénieur Remor, car il m'avait promis de construire une voiture capable d'atteindre 210 kilomètres à l'heure et pesant 120 kilos.

La voiture a été construite et nous sommes allés l'essayer. Avant que je ne la teste, juste là, devant l'usine, il y avait Bandirola, qui était alors pilote d'essai, et il la testait en faisant des allers-retours sur la route d'Oreno.

À la fin du tronçon en direction d'Arcore, il est arrivé tout droit au-delà des voies ferrées. Dès qu'il est revenu, je lui ai dit : « Comment vont les suspensions ? » Il a regardé en arrière : l'amortisseur n'était plus là, il était resté sur les rails.

C'est là que la première discussion a commencé. On est allés tester la voiture et on a décidé d'aller faire une course à Cesena. On est allés à Cesena, je ne sais pas ce qui s'est passé. « Prêts, partez ! » Je ne sais pas si c'est moi ou Bandirola qui est parti en tête. Je sais juste qu'il y avait un grand virage tout sinueux et que, quand on voulait

la prendre à fond, on finissait dans le pré. Je crois que Bandirola est justement sorti de la piste dans ce virage-là.

Bref, pour faire court, j'ai quitté Remor parce que quand je suis arrivé et que je n'ai pas gagné, en quelques mots, il m'a traité de vendu. Vous savez ce qu'il m'a dit ? « Vous êtes encore un fan de Guzzi, avec une voiture qui roule à 210, vous vous êtes fait battre par une Guzzi qui roule à 180 à l'heure », et je lui ai répondu : « Avec la Guzzi, on prend les virages, et avec celle-là, on ne fait que la ligne droite. »

À ce moment-là, le Commendatore Gilera arrive et me dit : « Pagani, qu'y a-t-il ? » « Il m'a traité de vendu, il m'a dit de tout et n'importe quoi. M'entendre traiter de vendu alors que j'ai tout risqué pour maintenir cette moto à flot. » « Ne vous en faites pas, Pagani. Roulez avec votre Saturno, vous verrez que vous vous amuserez davantage avec la Saturno. » Quoi qu'il en soit, une fois calmé, j'ai dit : « Cher ingénieur, pour mettre au point la moto que vous avez conçue, il n'y a que deux pilotes : l'un est Serafini, qui malheureusement ne peut plus faire de moto aujourd'hui, et l'autre, c'est moi-même. Il ne suffit pas de la construire, il faut aussi trouver un expert capable de donner les conseils nécessaires pour la mise au point, comme cela a toujours été le cas dans toutes les usines. »

Il a dû attendre deux ans avant d'avoir cette satisfaction, et il l'a eue

De chez moi à Assen...

Au cours de ces deux années, je courais avec la Saturno et parfois je m'amusais à dépasser une 4-cylindres en me glissant sous elle au freinage, de sorte que le pilote soit obligé d'utiliser l'embrayage. Connaissant la moto et sachant que l'embrayage était très délicat...

Quand j'ai gagné à Assen, où j'avais déjà remporté la victoire le matin même avec la 125 Mondial, ça a été la plus belle course que j'aie jamais faite. J'avais une moto qui, je crois, avait dix kilomètres de plus que l'AJS de Graham, mais j'ai fait ma course avec Graham, car nous étions comme des frères.

Au départ, dans le premier virage, Artesiani est parti dans l'herbe et nous avons fait toute la course ensemble, mais il y avait une ligne droite de 4 kilomètres où je savais que je pouvais prendre le large : au dernier tour, je me suis dit : « C'est le moment ! »

Je suis sorti sur cette ligne droite, j'ai pris la tête et ma femme, qui était dans les tribunes, a entendu les cris et quelqu'un dire : « Voilà, Graham s'en va ! » alors que c'était moi. Je suis sorti du sillage, j'ai filé tout droit, et dans les trois derniers virages menant à la ligne d'arrivée, j'ai fait des zigzags d'un côté à l'autre.

À l'arrivée, Graham est venu m'embrasser et m'a dit : « Qu'est-ce que tu as fait ? » Et je lui ai répondu : « Eh bien, je savais que j'avais derrière moi. »

L'ingénieur Remor est venu m'embrasser, il pleurait de joie, et je lui ai dit : « Ingénieur, ça fait deux ans que vous pleurez, maintenant, rigolez au moins ! »

Je voudrais également expliquer pourquoi j'ai quitté Gilera.

Je suis parti courir en Argentine en voiture et j'ai emmené deux motos : une de la marque pour laquelle je courais et une Saturno qui m'appartenait personnellement. Au lieu d'une simple démonstration, nous avons disputé quatre courses, et Alfredo Milani et Aldo Brini étaient également présents.

Quand je suis rentré (après avoir renoncé à une course automobile pour venir participer à la première manche des championnats d'Italie), je suis arrivé à l'usine et j'ai dit à Bernasconi : « Écoute, la moto est sur le bateau à vapeur, j'en aurais besoin d'une pour dimanche. » Et il m'a répondu : « Oui, vas-y, inscris-toi. » Bref, pour faire court, le dimanche matin, j'attendais la moto... et on ne me l'a pas donnée. Au contraire, on m'avait promis la nouvelle 4 cylindres, qui a finalement été attribuée à Alfredo Milani, avec une boîte à 5 vitesses.

Ferruccio Gilera est arrivé samedi soir et j'étais en colère parce que je ne pouvais pas courir. Il m'a demandé ce qui n'allait pas : « Eh bien, écoutez, je suis allé en Argentine, j'ai remporté quatre courses lors de l'inauguration de votre usine. Je pense que cela a été une grande satisfaction pour vous comme pour moi, et maintenant vous ne me donnez pas de moto pour courir parce que la mienne est restée sur le bateau. »

À ce moment-là, le comte Agusta est passé par là et m'a dit : « Mais venez chez nous, on en a douze, prenez-en une. » Je lui ai alors répondu : « Écoutez, j'ai donné ma parole. Je me suis engagé auprès de la maison Gilera et je ne peux pas le faire, mais s'ils ne me donnent pas la moto aujourd'hui, je viendrai courir pour vous. » Et c'est ce qui s'est passé.

COLOMBO

Un pilote qui a toujours été fidèle à Gilera, c'est Alfredo Milani, que j'aimerais appeler ici.

Alfredo Milani a offert à Gilera de magnifiques victoires et aurait pu faire bien mieux sans les accidents qu'il a subis, y compris lorsqu'il testait des motos pour d'autres. En effet, étant le plus proche et habitant à Milan, c'était lui qu'on appelait pour tester les motos à Monza. Ces accidents l'ont empêché de concrétiser au niveau mondial une supériorité qu'il avait démontrée lors de plusieurs courses.

J'aimerais qu'il se souvienne de sa première course avec le 4 cylindres à Monza en 1950 et de la belle victoire qu'il a remportée, toujours à Monza, en 1951.

ALFREDO MILANI

Lors de ma première course, le Grand Prix des Nations de 1950, on m'a donné une moto qui était performante et j'ai essayé de faire de mon mieux ; c'était la première fois que je pilotais et je pense que je ne pouvais pas faire mieux que ça. En 1951, en revanche, j'avais déjà plus d'expérience et j'ai donc fait encore mieux cette année-là.

Oui, ce fut une belle victoire. Mais ensuite, j'ai eu beaucoup de malchance, car lors des essais, il m'est arrivé toutes sortes de choses. Une fois

à cause de l'huile, une autre fois à cause d'un pneu... et je n'ai donc pas pu obtenir les résultats que j'espérais.

J'ai ensuite été à l'arrêt pendant un an, quand je me suis cassé le genou, mais toujours parce qu'on voulait que je fasse des choses impossibles.

Quand je me suis cassé le genou, je ne voulais pas rouler à cinq heures du matin sur une piste mouillée, avec la rosée. Mais j'avais treize motos à tester et l'ingénieur Taruffi voulait que je les teste.

On ne pouvait pas faire d'essais si la piste ne le permettait pas. C'est ainsi que je me suis cassé le genou et que j'ai été à l'arrêt pendant un an. J'ai ensuite repris, mais quand on chute, c'est difficile de revenir.

COLOMBO

Il y a une chose dont je me souviens particulièrement à propos d'Alfredo Milani, c'est en 1953, lorsque nous avons recruté les pilotes anglais. Cet événement a été vécu de manière complètement différente par Masetti et par Milani.

Masetti, qui était champion du monde et qui avait mal pris le fait que nous ayons recruté dans notre équipe son principal adversaire, a fait une crise. Il n'a pas voulu courir au TT, puis il nous a demandé de ne pas participer à certaines courses aux Pays-Bas et en Belgique, tandis qu'Alfredo Milani s'entendait, disons, à merveille avec les pilotes anglais ; il s'est proposé de participer au Tourist Trophy, où il n'avait jamais couru et où il devait affronter toutes les difficultés d'un parcours de plus de soixante kilomètres.

Et encore récemment, quand je lui ai demandé : « À quoi as-tu pensé à ce moment-là ? », il m'a répondu : « Je me suis dit que j'avais les mêmes motos qu'eux ; s'ils allaient vite, je pouvais aller vite moi aussi. » Je pense que cette phrase caractérise bien son personnage, un homme discret qui n'aime pas parler, c'est pourquoi je dois le dire à sa place, car sinon, il ne le ferait pas.

MILANI

Pour moi, Duke était toutefois un excellent pilote et je m'entendais bien avec lui. Je ne m'entendais pas avec d'autres pilotes italiens, qui racontaient n'importe quoi.

Question du public

Je suis très curieux de connaître la différence de vitesse entre un carénage en cloche et les motos semi-carénées, voire sans carénage.

COLOMBO

À Monza, en 1954 (première année où les carénages en cloche ont été utilisés), la différence de vitesse était d'environ 10 à 12 km/h en vitesse maximale. Plus précisément, la moto tournait à 10 600 tours/minute avec un rapport de 17-53, contre 10 400 tours/minute sans carénage avec un rapport de 16-54 ; il y avait donc une différence notable au niveau du rapport et, malgré

cela, le moteur tournait encore plus vite. En traduisant ces données en vitesse, cela représente une différence de 10 à 12 km/h.

LORENZO BOSCARELLI

Ce qui m'intéresse dans cette histoire, ce sont les aspects humains, car je pense qu'ils sont importants. Ce que nous ont raconté Serafini, Alfredo Milani et Nello Pagani en fait déjà partie. Mais j'aimerais savoir : que pensaient les adversaires de Gilera – et il y en a parmi les personnes présentes, comme Todaro – de cette moto, de ce 4-cylindres ? Quelle opinion en avaient-ils ? Y a-t-il quelqu'un qui puisse raconter comment cette équipe était perçue par les autres ? Que représentait Gilera pour ceux qui luttait contre elle ?

COLOMBO

Je dirais que Todaro est le seul à pouvoir nous en parler, s'il vient. Umberto, vas-y ! Notre ami Umberto Todaro, pour ceux qui ne le savent pas, était le bras droit de l'ingénieur Carcano chez Moto Guzzi.

UMBERTO TODARO

Le quatre cylindres Gilera était une référence majeure. Nous, l'ingénieur Carcano, qui était mon supérieur direct, et moi-même, avons surtout développé des monocylindres pour bénéficier d'avantages en termes de rapport poids/puissance, ce qui comptait beaucoup à l'époque sur les circuits urbains.

Mais si l'on voulait réaliser quelque chose de vraiment valable en termes de puissance et de vitesse, la référence était bien sûr la Gilera, et il fallait la battre. Recréer un 4 cylindres comme celui de Gilera n'était pas chose facile et c'est pourquoi, durant l'hiver 1954, nous avons décidé de nous lancer dans le 8 cylindres. C'est ainsi que tout a commencé. Nous avons travaillé en 1955, fait nos premières apparitions, perdu une année en 1956, puis commencé à gagner en 1957. Milani se souviendra de Syracuse, puis d'Imola.

Puis nos malheurs ont commencé : Lomas a été hospitalisé à Imola, puis Colnago lors de la même course à Imola. Conclusion : nous avons des voitures, mais plus de pilotes. Telle est la vérité. Quoi qu'il en soit, on a estimé qu'avec le 8 cylindres, on pouvait franchir une nouvelle étape, car dès les premiers essais, cette voiture développait déjà 72 CV à l'essieu moteur. À la fin de l'année 1956, nous étions déjà passés à 80.

Un record de référence qui est resté valable pendant longtemps (il a tenu 29 ans) est justement celui réalisé sur la piste de Terracina sur 10 kilomètres avec départ arrêté.

La vitesse moyenne a été de 243 kilomètres et quelques, avec un départ arrêté et une sortie de la base à 282 kilomètres à l'heure, alors que la voiture était carénée exactement comme elle l'était en course.

Quoi qu'il en soit, 1957 a été une année plutôt malchanceuse pour nous, car lors de la course de septembre à Monza, nous aurions dû participer avec un

moteur ou avec une voiture en version révisée et corrigée, mais comme nous avions l'hôpital à la maison, nous n'avons rien pu faire. La veille des essais officiels, Campbell était le seul survivant d'une lignée malchanceuse et, lors des essais dans le virage d'Ascari, il est sorti de la piste et s'est cassé l'épaule ; ainsi, cette participation, sur laquelle nous fondions de grands espoirs, notamment pour démontrer la validité du véhicule, est tombée à l'eau.

COLOMBO

C'est vrai, mais pour répondre à la question, je dirais qu'entre Guzzi et Gilera, il y avait un grand respect mutuel, une cordialité maximale ; on se retrouvait en dehors du travail, on formait une famille.

Gilera avait pour grande tradition de respecter les règlements, de ne pas déposer de réclamations inutiles, de respecter celui qui était le plus fort et d'essayer d'être plus fort si possible ; cela valait également pour Guzzi. Il régnait donc une estime et une cordialité maximales entre tous les membres des deux équipes.

TODARO

C'est ce que je confirme moi aussi, car lorsque j'ai eu besoin des circuits de course, de quelqu'un de chez Gilera, tout comme Gilera a eu besoin de nous, nous avons toujours entretenu d'excellentes relations et il y a donc toujours eu un échange de faveurs. Il régnait une cordialité maximale car nous étions tous amis.