



Gilera, giovane promettente

● Per la prima volta la Gilera ha gareggiato nella categoria prototipi. Dopo due anni di presenza ufficiale nella Silhouette con due vittorie di fila di Luigi Medardo, il gran passo verso la categoria prototipi. Non è stata una gara fortunata: è durata solo cinque tappe poi la resa, quasi simultanea dei due prototipi RC 750 R. Se per la moto di Picco si deve parlare di sfortuna causa il ritiro del pilota veneto conseguente ad una caduta, per la RC di Medardo l'abbandono è dovuto ad una rottura della frizione. Per andare ad insidiare i primi posti della classifica, la Gilera ha scelto ancora la soluzione monocilindrica sia per la notevole esperienza accumulata con la RC 600 sia per la convinzione che un "mono" di grossa cubatura poteva avvicinare, in termini di cavalli, la potenza delle bicilindriche Yamaha e Cagiva. Il vantaggio nei confronti della Super Ténère e della Elefant consiste invece in un minore ingombro e in una maggiore facilità di guida: i successi nelle precedenti Dakar di Medardo e Mandelli hanno dimostrato che avere tanta potenza non è sempre indispensabile per andare forte, mentre la

Nonostante il doppio ritiro, la RC 750 ha dimostrato di sapere tenere il ritmo delle bicilindriche Yamaha e Cagiva. Il prototipo deve crescere in affidabilità del motore. Le differenze e le analogie con la collaudata RC 600.

migliore maneggevolezza ripaga sempre in termini vantaggiosi.

Il progetto RC 750 R è stato concepito esattamente un anno fa ed a luglio del 1991 il motore "girava" al banco prova mentre la moto completamente definita nella ciclistica e nella aerodinamica era pronta a settembre in tempo per partecipare al Rally dei Faraoni.

Un progetto concepito ex-novo tanto che nessun particolare della precedente RC 600 si può adattare alla nuova 750. La Silhouette 600 che ha partecipato alla maratona africana di quest'anno ha invece

vari particolari intercambiabili con la monocilindrica di maggiore cilindrata: il forcellone, il disco freno posteriore e i serbatoi possono essere montati sulla 750.

Una moto completamente nuova anche se l'impostazione del motore ricorda ancora quella della RC 600: distribuzione bialbero con quattro valvole comandate da chinghia dentata, lubrificazione e carter umido con l'olio contenuto nella coppa, contralbero antivibrazioni e due carburatori. L'analogia strutturale si ferma qui poiché il motore del prototipo è completamente diverso nei vari particolari ed i pezzi in comune con il 600 si limitano al solo carter che copre il gruppo d'accensione sul lato sinistro.

Testa e cilindro sono completamente diversi: le valvole sono mosse direttamente dagli assi a camme senza l'interposizione di bilancieri come avviene per il motore RC 600 mentre mantengono lo stesso angolo di inclinazione (15 gradi rispetto all'asse cilindro): sono però maggiorate nel diametro (da 36 a 41 mm quelle di aspirazione e da 32 a 36 mm quelle di scarico). I condotti di aspirazione hanno un anda-



La Paris-Le Cap di Franco Picco (nella foto della pagina a fianco) e di Luigi Medardo è durata solo per cinque tappe. I due piloti della Gilera si sono ritirati quasi contemporaneamente causa una caduta per il primo e la rottura del motore per il secondo. Sopra la linea del prototipo 750 è praticamente uguale a quella della Silhouette 600. La carena è in Kevlar, mentre i serbatoi anteriori e quello posteriore sono in materiale plastico.



mento più verticale e rettilineo per portare i carburatori e la cassetta del filtro verso la parte anteriore della moto e guadagnare così spazio per il pilota; in questo modo la posizione di guida è diventata più favorevole ed anche più confortevole. I condotti d'aspirazione sono stati modificati dopo il rally dei Faraoni per alloggiare delle speciali valvole che evitano il formarsi dell'eccessiva pressione all'interno dei condotti e di conseguenza rendeva difficile l'avviamento con possibile distacco dei carburatori dal fissaggio elastico. I carburatori a depressione da 38 mm di diametro sono alimentati da una doppia pompa a depressione mentre l'accensione è interamente digitale. La frizione è di tipo a secco per gestire meglio l'aumentata potenza che, secondo le dichiarazioni ufficiali, supera i 70 cavalli a 7250 giri. Sostenuta anche la coppia massima indicata in ben 7,3 kgm a soli 5750 giri.

Ritatta anche la pompa del raffreddamento per avere una maggiore portata; il circuito ha una capacità di 2,5 litri mentre il radiatore di tipo unico (sdoppiato sulla RC 600) ha una superficie radiante migliorata del 30%. La pompa viene sempre mossa dal "giro" della cinghia di distribuzione ma è fissata esternamente al coperchio del carter per facilitare l'ispezione e l'eventuale rimozione. Il cambio resta a cinque marce ma riceve una diversa spa-



ziatura della RC 600; rispetto al rally dei Faraoni inoltre sono state introdotte una prima marcia più lunga ed una quinta più corta per ravvicinare tutti i rapporti.

Differente dalla RC 600 anche la parte ciclistica a cominciare dal telaio che da monotrave diventa una doppia culla continua. La parte superiore si allarga per la presenza dei carburatori e della cassetta filtro. L'inclinazione del canotto di sterzo



è variabile: dalla posizione standard di 28,5 gradi, può essere inclinato di più o meno tre gradi per migliorare la maneggevolezza o incrementare la stabilità alle alte velocità che possono essere raggiunte nel deserto.

Le sospensioni sono ancora Kayaba con la forcella sempre di tipo tradizionale con steli dal diametro di 46 mm ed una escursione aumentata a 295 mm. I foderi

Dati tecnici

Motore: monocilindrico quattro tempi raffreddato a liquido con distribuzione bialbero comandata da cinghia dentata in materiale sintetico e quattro valvole. Alesaggio x corsa 105 x 85 mm, cilindrata esatta 742,6 cc. Rapporto di compressione 9,2:1. Avviamento a pedale, accensione digitale elettronica con anticipo variabile elettronico. Lubrificazione a carter umido con pompa ad ingranaggi e radiatore dell'olio. Due carburatori Mikuni a depressione da 38 mm di diametro. Frizione a dischi multipli a secco, trasmissione primaria ad ingranaggi a denti diritti, cambio a cinque rapporti. Albero controtorante antivibrazioni.

Ciclistica: telaio a doppia culla chiusa. Forcella teleidraulica Kayaba con steli da 46 mm del diametro ed escursione 300 mm. Monoammortizzatore Kayaba e forcellone in lega leggera scatolata con profilo differenziato, escursione ruota posteriore 295 mm. Freni a disco con anteriore da 300 mm di diametro e posteriore da 240 mm di diametro, pinze flottanti a doppio pistoncino ant. e post. Pneumatici Michelin da 90/90-21 ant. e 140/90-18 post. Capacità totale serbatoi 60 litri. Peso a secco dichiarato 180 kg.

Dimensioni in mm: lunghezza massima 2295, interasse 1527, larghezza massima 890, altezza sella 920.

PARIS-LE CAP

e le piastre che bloccano gli steli sono ricavati dal "pieno". Per la sospensione posteriore sono stati rifatti i leveraggi rispetto alla RC 600 per avere una migliore curva di progressione dell'ammortizzatore. Ancora uguali alla 600 i freni a disco con pinze Nissin a doppio pistoncino e i mozzi in ergal. Per evitare i problemi di rotture dell'ammortizzatore che si erano verificati nella precedente edizione della maratona africana il serbatoio supplementare dello stesso ammortizzatore è stato diversamente fissato.

Nuovo e più robusto il telaio posteriore che regge il serbatoio-codone. La capacità totale dei due serbatoi è ora di 60 litri, cinque in più nei confronti della RC 600. I serbatoi sono ora in materiale plastico invece che in lega leggera (l'anteriore) e kevlar (il posteriore) della RC precedente. La scelta del materiale plastico può sembrare poco tecnologica nell'era delle leghe leggere e dei materiali compositi ma secondo i responsabili tecnici della Gilera, costruire serbatoi in kevlar con le stesse caratteristiche di resistenza agli urti di quelli in plastica vuol dire incrementare il numero degli strati necessari di materiale composito e quindi, a parità di capienza, aumentare il peso. L'alluminio invece assorbe bene i colpi deformandosi ma si rivela fragile nelle zone delle numerose saldature necessarie. La carenatura è rimasta in kevlar e la sua forma è stata leggermente modificata, secondo quanto riscontrato nella "galleria del vento", per migliorare la protezione aerodinamica del pilota. La piastra paracolpi non è più unita al serbatoio obbligatorio dell'acqua ma è costituita da una struttura in lega leggera opportunamente sagomata per proteggere l'impianto di scarico, la parte inferiore del motore e il carter di destra dove è posto anche il filtro dell'olio di lubrificazione.



Completamente nuovo il telaio nei confronti della 600: il disegno è a doppia culla con la parte superiore che si allarga per piazzare meglio i due carburatori. Il motore, sotto, non ha nessuna parte in comune con quello di 600 cc anche se mantiene lo stesso angolo delle quattro valvole e la distribuzione con cinghia dentata.



Sopra, il forcellone in lega leggera con sezione differenziata secondo i punti di maggiore sollecitazione. La stampella laterale serve anche da serbatoio per l'acqua del pilota.

La RC 600 va in pensione imbattuta

La RC 600 di Sotelo che ha vinto la Silhouette. Per la terza volta consecutiva, la Gilera trionfa in questa categoria.

■ Anche quest'anno, la RC 600 ha dato alla Gilera la soddisfazione della vittoria nella categoria Silhouette. Dopo le affermazioni del '90 e del '91 con Medardo, questa volta il merito è dello

spagnolo Carlos Sotelo. Probabilmente è stata l'ultima gara della RC 600 che sarà soppiantata dalla 750 prototipo sia per motivi di gestione sia per il riscontro positivo in termini di prestazioni assolute riscontrate con la 750.

Strutturalmente la 600 di Sotelo e di Mandelli è rimasta quasi invariata rispetto a quello dello scorso anno. Poche modifiche concentrate nell'aerodinamica e nel telaio con un forcellone, uguale a quello montato sulla 750. Anche i serbatoi sono gli stessi del prototipo; così com'è il cupolino, oltre i freni e la forcella Kayaba. Nessun problema per la moto di Sotelo, mentre a quella di Mandelli è stato sostituito il motore per la rottura del cuscinetto del pignone di trasmissione.

