IL TEAM GILERA HENNINGER ALLA PARIGI-DAKAR

VINCERE PER PRODURRE

Tre moto ufficiali per bissare il successo della precedente edizione nella categoria per moto di serie ● Dall'esperienza della Dakar la nuova RC 600 R per la produzione

di Dario Macchi

La filosofia di Gilera è una produzione di serie attenta alle novità tecnico stiliste imposte dal mercato. Per far questo, oltre ad un invidiabile staff di ingegneri e di tecnici, ha affidato all'esperienze delle corse l'affinamento dei suoi prodotti. Dopo i rally raid e le gare di enduro lo scorso anno Gilera ha fatto il grande passo, schierando al via della prestigiosa maratona africana Parigi Dakar due moto strettamente derivate dalla produzione di serie. Le RC 600 con i colori del team Henninger hanno sconvolto ogni pronostico, al loro debutto hanno vinto la classifica Silhouette per moto di serie migliorate con Luigino Medardo. Una prestigiosa affermazione che ha convinto i dirigenti a partecipare anche per quest'anno con una squadra capace di affrontare la Dakar per un piazzamento prestigioso.

TRE ASSI PER DAKAR

Sempre con la livrea rossa del team Henninger coordinata dal direttore sportivo Gianni Perini al via sono presenti le RC 600 con Luigino Medardo, Roberto Mandelli e lo spagnolo Carlos Sotelo. Corrono per la classe Silhouette riservata ai veicoli di serie e seppur svantaggiate nei confronti dei potenti bicilindrici che si contenderanno la vittoria non mancheranno certo di dare battaglia, soprattutto nelle prove speciali dove conta molto la maneggevolezza e l'affidabilità del mezzo. La classifica Silhouette si basa su moto di serie modificate in base ai restrittivi regolamenti. Le modifiche concesse riguardano le dotazioni accessoristiche come il serbatoio del carburante, le gomme, le sovrastrutture e parzialmente agli organi delle sospensioni. Telaio, motore e organi meccanici fondamentali devono rimanere invece quelli del veicolo di serie senza essere modificate.
La Gilera RC 600 Parigi Dakar è quindi essenzialmente una moto di serie.

MENO POTENTE

Il motore non ha subito trasformazioni ma un leggero abbassamento del rapporto di compressione tramite una particolare guarnizione della testa per preservarlo da battiti in testa che le benzine che si trovano in Africa, di

La carena della Gilera RC 600 Parigi Dakar è composta in tre parti in fibra di carbonio e kevlar, con un design molto particolare con la parte anteriore del cupolino a sgancio rapido.

scarso livello qualitativo, potrebbero provocare. Una potenza quindi leggermente inferiore ai 53 CV della Gilera di serie. Altri particolari come il filtro dell'aria e i due radiatori hanno subito modifiche maggiorandone le dimensioni per impedire che la finissima sabbia finisca nel motore e che il calore si possa dissipare più velocemente. Il telaio è rimasto intatto, mentre la forcella anteriore è una Kayaba con steli da 46 mm di diametro regolabile, pure Kayaba è l'ammortizzatore posteriore che si basa su di un forcellone d'alluminio. I cerchi ruota sono in lega leggera ma con pneumatici ben differenti dalla produzione di serie. Sviluppati appositamente dalla Michelin per questo tipo di gara sono gonfiati con una speciale mousse antiforatura.

DA 165 A 320 KG

Il peso della moto così costruita e che si avvale di una carenatura nuova realizzata in tre parti in fibra di carbonio e kevlar è di circa 165 kg a vuoto. Salgono a oltre 320 con il pilota in assetto gara e i tre serbatoi che hanno una capacità complessiva di circa 60 litri. Come sistemi di orientamento e di navigazione c'è un road book elettrico con comando sul manubrio, il visore della bussola integrato in un cockpit che comprende le funzioni digitali del tipo LCD adottato sulle F.1, che integra il contagiri, tachimetro, trip master, termometro di acqua e olio, orologio.

DA DAKAR ALLE STRADE DI TUTTI I GIORNI

Con il successo ottenuto lo scorso anno la Gilera presenta ora due nuovi modelli il RC 600 R enduro specializzato per le competizioni agonistiche e la Nordwest, che invece si rivolge a chi vuole un enduro tutto terreno dalle prestazioni eccezionali.

Il cupolino ha due piccoli fari laterali omofocali, che servono per migliorare la visibilità nelle prime ore del mattino.