

GILERA 250 GP

# RITORNO AL FUTURO

ABBIAMO PROVATO LA MOTO DEL RIENTRO  
NEI GRAN PREMI □ di Claudio Corsetti

**CAMPAGNANO** - Pochi giri di pista, sul circuito «corto» di Vallelunga, in una giornata non proprio ridente all'indomani dei Campionati assoluti d'Italia dell'11 ottobre scorso. Non è il massimo della vita, ma quando si tratta di guidare una moto ufficiale si soprasiede volentieri su condizioni ambientali e logistiche, e ancor di più nel caso in cui si tratti della Gilera 250 GP, la moto che ha segnato il ritorno della Casa di Arcore in quel mondo delle competizioni che per troppo tempo ne è stato orfano.

Erano in tanti, ad inizio stagione a considerare improponibile il confronto con le varie Honda NSR e Aprilia AF1 V, ma sin dalle prime uscite la Gilera 250 GP ha dimostrato di potersi schierare con onore sulla griglia di partenza, e i dieci punti (sei grazie a Ruggia e quattro grazie a Lavado) che costituiscono il bottino di fine stagione devono considerarsi un risultato più che positivo.

È facilmente comprensibile quindi l'entusiasmo con il quale abbiamo risposto all'invito dei responsabili del reparto corse Gilera, che ci hanno permesso, seppur per mezzo di un fugace «assaggio», di valutare la reale consistenza della base di partenza per la moto che nel prossimo anno è chiamata a prove ancora più convincenti.

**COM'È FATTA** - I 1320 mm d'interasse si intuiscono al sol guardarla. Corta, anzi cortissima, la Gilera 250 GP sembra quasi compressa dentro la sua carenatura in fibra di carbonio, e ad accentuare questa impressione, oltre all'effetto ottico determinato dalla verniciatura in nero opaco di telaio e forcellone, contribuiscono non poco gli arcuati condotti che dalle feritoie ricavate sul cupolino portano aria ai carburatori. L'unico elemento che «sfugge» alla logica accentratrice è il tondeggianti codone, la cui completa «sigillatura» inferiore denuncia un accurato studio aerodinamico. Sotto la carenatura bianca, spezzata da una larga fascia rossa e dal viola di parafango, serbatoio e codone, si nasconde un motore a due tempi raffreddato ad acqua. È un bicilindrico a V di 75° con un solo albero motore ed un contralbero bilanciato piazzato proprio sopra quello motore, al centro della V.

Fra i due cilindri trova ospitalità anche l'air-box che fascia i due carburatori a valvola piatta con power jet a comando elettronico e con diffusore di 40 mm Ø. Sono stati realizzati appositamente dalla Dellorto su

specifiche del reparto corse Gilera e provvedono all'alimentazione per mezzo di valvole lamellari. Le misure di alesaggio e corsa sono rispettivamente di 56 × 50,7 mm (dalle quali discende una cilindrata di 249,75 cm<sup>3</sup>) ed il rapporto di compressione dichiarato è di 16:1. A monte dei due scarichi in acciaio con silenziatore in fibra di carbonio, che nel corso della stagione hanno subito una evidente riduzione in lunghezza, agiscono le valvole parzializzatrici APTS, anche queste comandate da una centralina elettronica. Il cambio, estraibile a sei rapporti, trasmette il moto alla trasmissione finale per mezzo di una frizione del tipo multidisco a secco cassetta sulla destra dell'albero motore. Proprio davanti al pacco frizione è alloggiata la piccola batteria che alimenta l'impianto elettrico. La sezione ciclistica si basa su un telaio a doppio trave in alluminio sciolto (denominato Twin Box come sulle Gilera sportive di serie), che consente la regolazione dell'inclinazione del canotto di sterzo per mezzo di boccole a eccentrico sulle quali è montato il perno di sterzo (dalla regolazione standard di 22° si può aumentare o diminuire l'inclinazione fino ad un massimo di 2°).

Le sospensioni sono fornite dalla Kayaba. La forcella a steli rovesciati naturalmente è regolabile in tutte le funzioni (precarico molla e freno idraulico in compressione ed estensione), così come il monoammortizzatore posteriore (la cui molla è in titanio), che viene azionato in maniera progressiva dal forcellone in alluminio con braccio destro a «boomerang» per mezzo dei biellismi del sistema Power Drive.

L'impianto frenante della moto da noi provata era di tipo «misto»: sulla ruota anteriore erano infatti montati un disco in ghisa di 290 mm Ø, flottante, ed uno in carbonio di 272 mm Ø, protetto da una cartella in fibra di carbonio che serve a fargli raggiungere la temperatura ideale di funzionamento. In base alle diverse piste è comunque possibile montare una coppia di dischi tradizionali o anche una coppia di dischi in carbonio. Le pinze sono a quattro pistoncini,

SEGUE A PAG. 38

## OTTIMA PARTENZA

**Eccellente telaio e motore all'altezza in ogni situazione: la Gilera 250 GP si è rivelata un'ottima base su cui lavorare per preparare una moto vincente per la prossima stagione**





## RITORNO AL FUTURO

Brembo Serie Oro, ricavate dal pieno, e la pompa è di tipo radiale.

La dotazione è poi completata da cerchi Marchesini in lega di magnesio di 17", con canale di 3,5" per l'anteriore e di 5,25" per il posteriore. Il peso viene dichiarato in 95 kg, cioè al limite minimo consentito dal regolamento per una 250 bicilindrica.

**COME VA** - Si dice spesso che le 125 stradali dell'ultima generazione traggono ispirazione dai modelli che le Case costruttrici schierano al via nelle competizioni; nel caso della Gilera 250 GP (limitatamente alla posizione che si assume in sella) sembra però che il travaso sia avvenuto in direzione opposta. Il posto di guida, infatti, più per una strana serie di coincidenze che per precisa volontà dei progettisti, assomiglia molto a quello della SP 02, ma in questo caso il carico gravante sull'avantreno è esasperato dalla sella più alta e dalle pedane ancora più arretrate, oltre che dai semimanubri spiccatamente inclinati verso il basso.

Al pari di tutte le 250 da corsa degli ultimi due anni, la Gilera GP sorprende per l'estrema «pulizia» della curva di erogazione. Non che manchino i picchi di potenza, ma comunque è possibile guidarla con maggiore facilità rispetto a quella garantita da diverse 125 stradali da 3000 a 8000 giri. Risulta però difficile pensare che in gara Ruggia e Lavado abbiano potuto far scendere l'ago del contagiri sotto gli 8000 giri. La vera «birra», che si accompagna ad un deciso mutamento di tono allo scarico, si ha infatti da poco oltre quella soglia fino ai 12.800-13.000 giri, cui si arriva in maniera abbastanza veloce ma non così fulminea come su alcune dirette concorrenti. Oltre tale limite è inutile insistere, pena il trovarsi a «spingere» su un imperturbabile «muro».

Se il motore non delude (lo ammettiamo, pensavamo di trovarlo più indietro rispetto alla concorrenza), la ciclistica sorprende. Adottata la necessaria taratura (si tratta pur sempre di una moto da corsa), sia la forcella che l'ammortizzatore posteriore si sono dimostrati egregi incassatori. Ci ha veramente stupito il lavoro della sospensione posteriore sull'asfalto degno di una prova speciale della Paris-Le Cap che caratterizza la curva Roma del circuito di Vallelunga. Copia gli avvallamenti senza mai «sparare» od innescare reazioni anomale del retrotreno ed è sempre imitato dalla forcella, alla quale imputiamo però un eccessivo affondamento nella prima fase della frenata. Pur senza mai arrivare a fondo corsa, grazie al progressivo aumento del freno idraulico in compressione, ci si trova spesso «seduti» sul cupolino e non perfettamente in grado di controllare con il corpo le sbandierate della ruota posteriore. È solo a causa di questa eccessiva sensibilità nella fase di frenata che non siamo riusciti, nel breve tempo a nostra disposizione, a sfruttare gli inserimenti in curva fulminei ed istintivi come permessi dalla bontà del telaio e dalla particolare distribuzione dei pesi.

La moto scende in piega con una tale facilità che sembra quasi abbia una ruota an-

teriore di 16" e mantiene con fedeltà praticamente assoluta la traiettoria impostata. Purtroppo sul «corto» di Vallelunga non si può valutare la stabilità sul veloce ma nella «esse» che segue il tornantino abbiamo apprezzato la neutralità di comportamento che favorisce i repentini cambi di direzione.

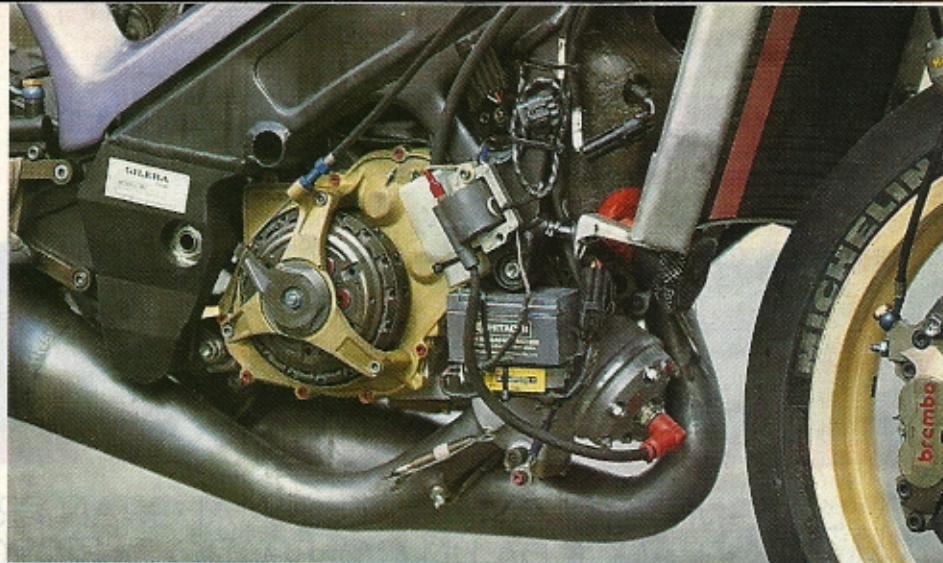
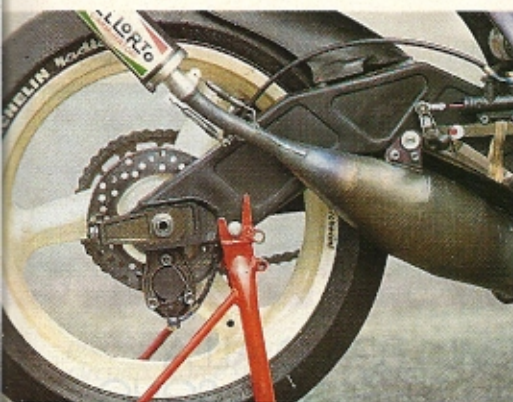
Impeccabile il funzionamento del cambio, sempre dolcissimo e preciso negli innesti e ben coadiuvato dalla frizione nelle scolate più violente. Non c'è voluto molto poi per adattarsi alla natura mista dell'impianto frenante. Se il disco in carbonio risponde con un attimo di ritardo non abbiamo avuto modo di accorgercene per l'azione decisamente mordente nella prima fase di escursione della leva esercitata dal «compagno» in ghisa. Quando poi entrambi vengono sollecitati a dovere, si scopre inevitabilmente di aver iniziato con colpevole anticipo la frenata... □

Foto Gemini

### COMPATTA

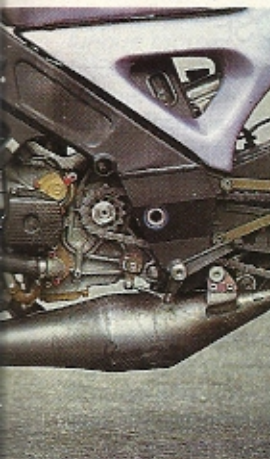
La Gilera 250 GP è molto corta e questa impressione viene accentuata dalla colorazione nera del telaio (sotto). L'impianto frenante può essere composto da due dischi in ghisa di 290 mm  $\varnothing$ , flottanti (a destra), o da altrettanti in carbonio di 272 mm  $\varnothing$  (sopra) protetti da una cartella in fibra di carbonio che serve a fargli raggiungere la temperatura ideale di funzionamento





## A CONFRONTO

Gli scarichi (sopra) sono in acciaio con silenziatore in fibra di carbonio. Si noti il forcellone in alluminio con braccio destro a «boomerang». La 250 GP '92 (a fianco) ha posato per una foto emblematica, con la gloriosa quattro cilindri che con Libero Liberati vinse, nel '57, l'ultimo titolo della 500 per la Casa di Arcore



## GILERA 250 GP LA SCHEDA

**MOTORE:** due tempi, bicilindrico a V di 75° con un solo albero motore e con contralbero di bilanciamento e valvole APTS parzializzatrici della luce di scarico. Raffreddamento a liquido. Alesaggio e corsa 56 x 50,7 mm, cilindrata 249,75 cm<sup>3</sup>. Rapporto di compressione 16:1. Alimentazione con due carburatori Dellorto con diffusore di 40 mm Ø a valvola piatta. Accensione elettronica digitale, lubrificazione a miscela olio/benzina al 3,5%.

**TRASMISSIONE:** primaria ad ingranaggi a denti dritti, finale a catena, cambio estraibile a sei rapporti, frizione multidisco a secco.

**TELAIO:** doppio trave in alluminio sciolto Twin Box. Sospensione anteriore forcella teleidraulica Kayaba a steli rovesciati regolabile. Sospensione posteriore forcellone oscillante in alluminio con braccio destro a «boomerang» e monoammortizzatore Kayaba regolabile con sistema di azionamento progressivo Power Drive. Freni: anteriore a doppio disco (di 290 mm Ø quello in ghisa, di 272 mm Ø quello in fibra di carbonio) posteriore a disco. Pneumatici Michelin.

**DIMENSIONI E PESO:** interasse 1320 mm, peso a secco 95 kg. Capacità serbatoio 22 litri.

## PONTE DI COMANDO

Dalla visione anteriore si nota il cruscotto, il serbatoio della pompa del freno, separato e non integrato nel complesso leva/pompa idraulica, la centralina elettronica con relative connessioni e, in alto, i condotti che portano aria ai carburatori attraverso apposite feritoie ricavate nel cupolino della carenatura. Si nota inoltre la forte asimmetria delle leve del freno e della frizione, motivata dalla presenza del comando del gas

