

LA SFIDA CONTINUA...

GILERA

motomondiale '93

Il ritorno alle competizioni mondiali di velocità del marchio GILERA, avvenuto nel 1992 nella classe 250 cc., è stato realizzato dalla Piaggio con precisi obiettivi tecnici e sportivi. Le strutture che hanno il compito di portare a compimento questi obiettivi sono la GILERA CORSE, responsabile dal punto di vista tecnico della progettazione e dello sviluppo delle moto da competizione, e il GILERA RACING TEAM che ha il compito di organizzare e gestire l'attività sportiva vera e propria.

La GILERA CORSE, affidata a Federico Martini, che opera alle dirette dipendenze del Direttore Tecnico della Piaggio V.E. Lucio Masut, ha sino a oggi rispettato in pieno la tabella iniziale di marcia sperimentando con successo il prototipo "250 GP" che ha corso nella passata stagione evidenziando una buona competitività. "Il nostro obiettivo per il secondo anno di attività - annuncia Lucio Masut - è quello di perseguire nello sviluppo della moto. Nel 1993 esordisce infatti la nuova 250 GFR, evoluzione del modello '92, con la quale intendiamo migliorare la nostra competitività, e quindi anche i risultati positivi già ottenuti lo scorso anno. Il 1993 sarà il secondo anno di preparazione e studio che ci servirà ad accumulare esperienza e a preparare un 1994 durante il quale punteremo ai massimi livelli. La scelta di un pilota giovane come Gramigni e di uno esperto come Casoli, è stata effettuata proprio in quest'ottica".

Il GILERA RACING TEAM, gestito da Oliviero Cruciani, rappresenta il braccio sportivo della GILERA CORSE ed è responsabile dell'attività sportiva nell'ambito del Motomondiale. Ha sede a Vallerlunga (Roma), in un'apposita struttura che si sviluppa su un'area di 5.000 mq. di cui 1.000 coperti. GILERA RACING TEAM proseguirà

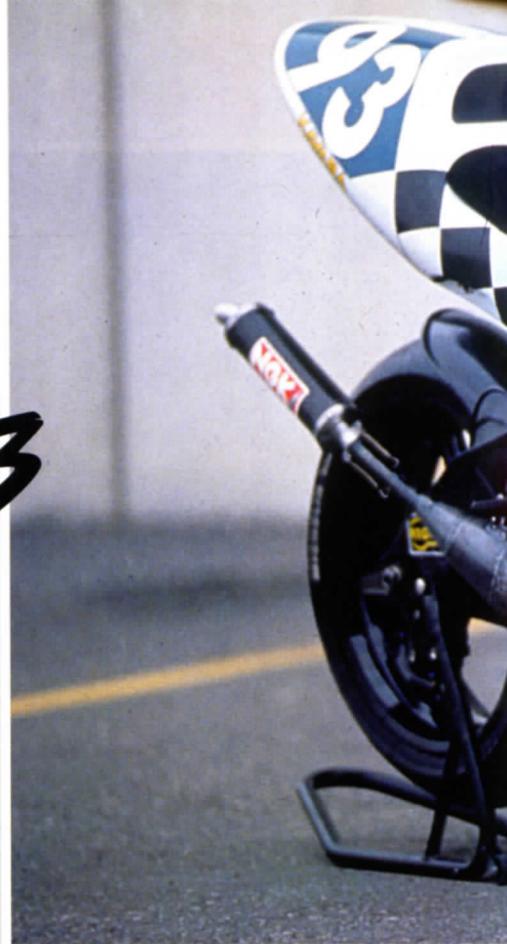


nel corso della stagione agonistica 1993 la sperimentazione e l'affinamento della sua stessa struttura e delle GILERA 250 GFR affidate a Gramigni e Casoli, perseguendo contemporaneamente immediati obiettivi di competitività nei Gran Premi.

La nuova Gilera GFR 250 cc. per il Mondiale 1993

La GILERA 250 GP che ha riportato lo scorso anno il glorioso marchio del Gruppo Piaggio sulle piste di tutto il mondo ha costituito un eccellente base di partenza, grazie ai buoni risultati conseguiti al debutto, per la moto che porterà in pista i

colori Gilera nel corso del 1993. Denominato "250 GFR" il nuovo modello beneficia di importanti aggiornamenti suggeriti dalle esperienze maturate nel primo anno di partecipazione al Motomondiale. La struttura generale della moto è rimasta invariata nelle sue linee essenziali, ma vanta importanti modifiche sia al motore che alla parte ciclistica. Il bicilindrico due tempi a "V" di 75° raffreddato a liquido e con ammissione lamellare adotta ora un albero motore integralmente nuovo con tre supporti di banco in luogo dei quattro precedenti. Ulteriore novità meccanica è rappre-





ORGANIZZAZIONE GILERA RACING TEAM 1993

Team Manager:
Oliviero Cruciani

Piloti:
Paolo Casoli (ITA)
Alessandro Gramigni (ITA)

Responsabile motori sui circuiti:
Harald Bartol

Responsabile Gilera Corse sui circuiti:
Romolo Ciancamerla

Ogni pilota avrà a disposizione:
1 capo meccanico
2 meccanici

Sponsor tecnici:
Agip - Michelin
Compagnucci - Dell'Orto -
Domino - Giannelli - M. Robert -
N.G.K. - Pisani -
Catene Regina Triom



La Gilera 250 GFR affidata nella stagione 1993 ai piloti Paolo Casoli (a sinistra), e Alessandro Gramigni (a destra)

sentata dal cambio a sei rapporti che è stato dotato di un dispositivo semiautomatico di comando a controllo elettronico. Questo nuovo automatismo permette al pilota di effettuare la cambiata senza parzializzare l'apertura dell'acceleratore e senza intervenire manualmente sulla frizione.

Per quanto riguarda invece la parte ciclistica, i tecnici della GILERA CORSE hanno allestito un nuovo telaio, evoluzione di quello precedente che ha nuove quote caratteristiche e l'importante possibilità di regolazione della posizione di fulcro del perno del forcellone posteriore.

Anche l'impianto frenante è stato rivisto con l'adozione sulla ruota anteriore di due dischi differenti: uno in acciaio da 290 mm di diametro e uno in fibra di carbonio da 255 mm di diametro.

Dopo lunghi studi effettuati in galleria del vento è stato ridisegnato il sistema di ammissione dell'aria per l'impianto di alimentazione. Invece delle due prese dinamiche poste sulla parte anteriore del cupolino e collegate all'"air box" con due canalizzazioni che attraversavano il serbatoio carburante, la GILERA 250 GFR '93 adotta un'unica presa d'aria posizionata nella parte inferiore

del cupolino che funge anche da supporto per la strumentazione. L'aria giunge così alla scatola filtro passando attraverso il telaio, sopra il radiatore, con un percorso più breve e rettilineo. Il cambiamento dell'impianto di ammissione dell'aria ha naturalmente portato la GILERA 250 GFR ad assumere una veste estetica inedita.

Nuovi sono la carenatura anteriore, il cupolino e il serbatoio, mentre la parte posteriore delle sovrastrutture non ha subito modifiche. Sono migliorate la penetrazione aerodinamica del mezzo e la deportanza ad alta velocità.