



MOTO CHE VINCE, SI CAMBIA!

LA BELLA STORIA DELLA DUE VALVOLE GPM,
CREAZIONE DELLA FACTORY GIANESIN
di Lorenzo Miniati - foto Marco Fattori On-Vision

Sapete cosa significa girare in 1' 56" al Mugello con una due valvole?

Il team GPM pronto alla partenza della gara Supertwins al Mugello, ovviamente dalla prima casella! Il secondo da sinistra è Pietro Gianesin, l'ultimo a destra è Cristian.

I Gianesin, padre e figlio, sono due personaggi fuori dal comune; lo si capisce per la passione e la bravura con cui portano avanti il loro lavoro, ma anche per la grande sportività nel riconoscere che, oggi, non ci sono più i presupposti per i quali si sono inizialmente lanciati in questa avventura.

Gli specialisti vicentini sono infatti i migliori, ma al tempo stesso anche gli unici interpreti del concetto di bicilindrico a due valvole della scena nazionale, i soli a investire ancora in una tipologia di motore che tanti preparatori hanno sviluppato in passato, ma che oggi non attrae più lo stesso numero e la stessa quantità di addetti ai lavori di una volta.

I motivi di questo cambiamento sono tanti: la crisi economica, il progressivo affermarsi delle cosiddette categorie

“stock”, la mancanza di un campionato italiano di livello adeguato.

Eppure loro, i Gianesin, hanno continuato sulla loro strada a testa bassa, spinti dal desiderio di vedere fino a che punto potevano arrivare con le proprie forze.

Sono passati attraverso numerosi step intermedi perché, come spiega papà Pietro: *“Quando si ha a che fare con un motore così elaborato non bisogna mai mettere troppa carne al fuoco, ma portare avanti lo sviluppo passo dopo passo, in modo da poter capire di volta in volta se le modifiche effettuate sono andate nella direzione giusta!”*.

Di modifiche, Gianesin, ne ha fatte davvero tante, al punto che non bisogna più parlare di motore Ducati, ma piuttosto di GPM, visto che, a parte i carter esterni, tutto il resto non ha nulla a che vedere con il due valvole prodotto a Borgo Panigale.



ABBONATI A MONDO DUCATI PER UN ANNO INTERO CON SOLO 25 EURO



Abbonati per un anno (sei numeri) e ricevi in regalo il libro ufficiale Superbike dedicato alla vittoria di Carlos Checa (192 pagine, 290 foto, grande formato). Per sottoscrivere l'abbonamento, scrivi a redazione@motoitaliane.it o vai direttamente sul nostro sito www.motoitaliane.it



In omaggio, il libro ufficiale Superbike dedicato alla vittoria di Carlos Checa



Come capita spesso con le vere moto da gara, la GPM versione 2015 è molto bella esteticamente: in questo caso, il design è frutto dell'obiettivo primario, ovvero la necessità che tutto sia funzionale al miglior risultato agonistico possibile.

L'unità che spinge la moto portata in gara da Valter Bartolini è infatti caratterizzata da specifiche completamente inedite rispetto alla produzione di serie, a cominciare dal raffreddamento a liquido e dalla distribuzione bialbero.

Volendo comunque fare un paragone con qualcosa di esistente, potremmo dire che il motore dei Gianesin è concettualmente più vicino a una sorta di Testastretta a due valvole che non a un Desmodue raffreddato ad acqua.

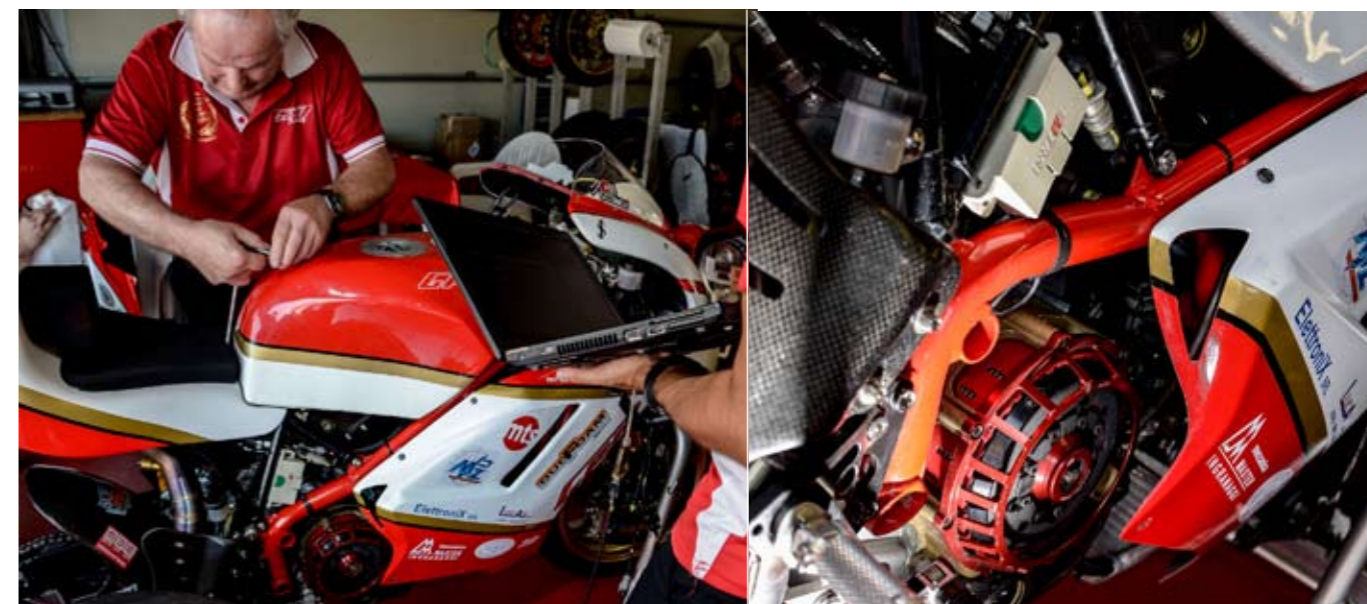
Tuttavia, anche una definizione del genere rischierebbe di essere riduttiva, proprio perché il bicilindrico della GPM è una sorta di laboratorio viaggiante, come del resto tutta la moto: ad ogni

gara, infatti, è sempre diversa perché sottoposta a un processo di sviluppo che solo i mezzi da corsa impegnati nei massimi campionati riservati ai prototipi possono vantare.

Lo dimostra il fatto che, rispetto alla scorsa stagione, Gianesin si sia potuto concedere il lusso di ritornare tecnicamente sui propri passi, come ci spiega lui stesso: "Nell'ultimo step avevamo portato la cilindrata alla soglia dei 1300 cc, ottenendo un motore con prestazioni assolute davvero eccezionali, ma che non soddisfaceva più il nostro pilota dal punto di vista della guidabilità. In pratica, la coppia a disposizione era fin troppa e per mettere Valter nelle condizioni di esprimersi al meglio eravamo

costretti a sacrificare una buona dose di cavalli. Così, quest'anno abbiamo deciso di tentare un approccio diverso, allestendo un motore a corsa corta (con alesaggio di 106 mm e corsa di 68,9 mm, ndr) di circa 1200 cc che, fin dal primissimo test in pista, è risultato molto più adatto alle nostre esigenze, tant'è che sul circuito di San Martino del Lago abbiamo subito ottenuto il nostro miglior tempo sul giro di sempre, migliorando di quasi un secondo rispetto a prima!".

Oltre alle nuove misure caratteristiche, il bicilindrico di Gianesin può contare anche su un inedito impianto di scarico realizzato interamente su misura per la GPM e che ottimizza le prestazioni del propulsore proprio ai regimi intermedi,



Scene dal box: nonostante Giansesin sia ormai da anni senza avversari nella Supertwins, tutto viene svolto con cura e attenzione: lo dimostra anche il fatto che ogni anno la moto viene aggiornata e migliorata: in questo caso, l'avversario si chiama cronometro.

quelli che Bartolini sfrutta maggiormente a livello di guida.

“L'erogazione è cambiata radicalmente, - sottolinea Giansesin - al punto che stiamo ancora cercando la messa a punto ottimale a livello di anticipo, ma come dicevo il primo riscontro è stato subito così positivo che la strada intrapresa è senza dubbio quella giusta”.

E' forse il caso di sottolineare, per chi non lo sapesse, che nonostante la potenza in gioco sia di quelle da lasciare a bocca aperta nell'ambito dei due valvole (si parla di oltre 160 Cv all'albero), il compito di scaricare convenientemente a terra tutta questa cavalleria è riservato al solo polso destro di Bartolini, nel senso

che non vi è alcun ausilio elettronico che fa da mediatore tra il comando del gas e la ruota posteriore, come viceversa accade ormai sulla maggior parte delle supersportive in circolazione.

Pertanto, sulla GPM la qualità dell'erogazione rappresenta un aspetto fondamentale e non perché i Giansesin non siano in grado di sviluppare un apposito traction control, visto che la centralina installata sulla moto è già perfettamente predisposta per implementarlo, ma per una precisa scelta filosofica da parte dei tecnici veneti.

Sia Pietro che Cristian, infatti, si rendono conto che così facendo darebbero il colpo di grazia decisivo a una categoria

che, già così, soffre della loro schiacciante supremazia tecnica: “Siamo i primi a sperare che la situazione cambi e che si faccia avanti qualche competitor. - è il sincero appello di Giansesin figlio - Sarebbe tutto più bello, come ai tempi in cui gareggiavamo contro la Millona NCR. D'altro canto, però, noi utilizziamo le corse per mettere alla prova le nostre capacità e sviluppare cose nuove, pertanto non possiamo limitarci in questo”.

Cristian si riferisce anche a tutte quelle aziende che, ormai da qualche anno, hanno investito nel progetto GPM supportandolo con le loro specifiche competenze: la bravura dei Giansesin, infatti, è stata anche quella di saper creare una

sorta di vero e proprio indotto che ha come epicentro la loro officina di Lonigo, all'interno della quale sono stati raccolti pezzi provenienti dalle numerose aziende specializzate presenti nelle vicinanze, come nel caso degli alberi a camme e dei pistoni realizzati appositamente per questa moto.

Tornando sulla disponibilità a confrontarsi con altri protagonisti, poi, Pietro aggiunge: “In realtà, per noi andrebbe bene anche correre insieme ai quattro valvole, in modo da avere qualche stimolo in più, come accade quando andiamo all'estero, ma in Italia non c'è nessuno che si iscrive alla categoria, quindi non è una questione di regolamento. Evidentemente, le categorie stock, dove si corre con moto molto vicine alla produzione di serie, hanno un'attrattiva maggiore perché richiedono meno impegno da parte dei tecnici”.

Impossibile dare torto a Giansesin, lui che anche in termini di alimentazione, per la propria moto, ha voluto fare tutto da solo, realizzando una coppia di inediti corpi farfallati con sezione circolare da 60 mm: “Al momento impieghiamo una configurazione dotata di un solo iniettore, - spiega Cristian - ma a partire dalle prossime gare abbiamo in programma di aggiungere un secondo iniettore per ciascun corpo farfallato in modo da vedere se la situazione migliora ulteriormente”.

Il resto dello sviluppo, invece, si è concentrato sull'alleggerimento, sia a livello di sovrastrutture, con una nuova carenatura più aderente al veicolo, sia a livello meccanico, grazie all'uso di bulloneria in titanio che ha portato il motore completo a pesare appena 54 Kg!

IL PILOTA

Valter Bartolini è il pilota che, fin dal debutto, ha seguito il progetto GPM portandone in gara le varie evoluzioni, pertanto è la persona che conosce meglio di chiunque altro le caratteristiche dinamiche di questa moto: non a caso, l'ultimo step evolutivo di cui è stata protagonista ha avuto luogo proprio da una sua considerazione in merito alle caratteristiche del motore, che era diventato troppo aggressivo nella risposta e non gli consentiva più di esprimersi al meglio.

"Innanzitutto, mi preme sottolineare che per me è un vero onore poter fare ancora parte di questo progetto dopo tutti questi anni. – racconta Bartolini - Per un pilota, avere la possibilità di guidare una moto come questa, in continuo sviluppo, è veramente il massimo. Perciò voglio ringraziare i Gianesin che, grazie al loro fantastico lavoro, continuano a darmi le motivazioni per correre. Gareggiare in questo modo, infatti, ti fa sentire un vero pilota ufficiale e questa è una fortuna che capita soltanto a poche persone nell'arco della loro carriera!"

Tornando a parlare della GPM, Bartolini spiega i motivi che hanno spinto Pietro e Cristian a ridurre la cilindrata per ottenere una moto ancora più performante in pista: *"La configurazione precedente ci costringeva ad addolcire molto l'erogazione attraverso la mappatura della centralina, perché il motore aveva troppa coppia in basso. Con il nuovo bicilindrico a corsa corta, invece, sono tornato a guidare come piace a me, tant'è che appena lo abbiamo provato ho subito girato più forte rispetto a prima"*.

La conferma definitiva delle migliorie introdotte sul propulsore è arrivata poi sul circuito del Mugello, dove l'imolese è riuscito a siglare un tempo che ha lasciato tutti a

bocca aperta, ma che Bartolini giudica in termini più razionali: *"Quando sei in bagarre con un avversario del tuo stesso livello è molto più facile raggiungere il limite della moto, mentre quando giri praticamente da solo, come nel mio caso, non è così automatico spingere al 100%, perché non essendocene veramente bisogno corri il rischio di non avere la concentrazione necessaria; poi non avrebbe senso rischiare una caduta, gettando al vento il lavoro di chi ti fornisce la moto, solo per il gusto di migliorare il proprio tempo sul giro. Perciò, se avessi davvero l'occasione di impegnarmi al massimo delle mie possibilità, credo che al Mugello avremmo ancora un piccolo margine di miglioramento"*.

Dove Bartolini, viceversa, non ha dubbi, è su quale sia l'attuale punto di forza della GPM: *"Senza dubbio il motore! – è la sua pronta risposta – Del resto, la ciclistica è sempre stata molto a punto, lasciandoci la possibilità di concentrarci sulle prestazioni pure. La moto è molto 'chiusa' davanti, cosa che mi permette di avere un inserimento molto veloce, per poi uscire dalla curva in modo altrettanto efficace grazie alla fantastica erogazione di cui disponiamo adesso"*.

Una moto così particolare meriterebbe forse di calcare, magari di tanto in tanto, palcoscenici più prestigiosi. Anche Bartolini è d'accordo: *"In passato ho corso in occasione di manifestazioni organizzate un po' in tutta Europa e anche a Daytona. Di sicuro, occasioni come quelle ti stimolano molto come pilota e garantirebbero anche la giusta soddisfazione a Pietro e Cristian, che in questo progetto riversano una passione smisurata, oltre a risorse non trascurabili. Purtroppo, però, in questi ultimi anni, le corse in moto sono diventate sempre più dispendiose ed effettuare simili trasferte comporta costi che un team come il nostro, che non ricava certo degli utili dalla propria attività, fa ormai fatica a sostenere"*.



Quando si unisce la miglior moto con il pilota più efficace, il risultato è scontato: è sempre un piacere vedere Valter girare in pista.

Del resto, la moto ferma l'ago della bilancia sui 150 Kg in configurazione gara (con tutti i liquidi), quindi stiamo parlando di un mezzo con un rapporto peso/potenza invidiabile, che non ha pertanto richiesto particolari upgrade a livello di ciclistica, già pressoché eccellente nella precedente configurazione: *"Una volta installato il nuovo motore, abbiamo dato giusto qualche click qua e là, – prosegue Cristian – ma Valter era già molto soddisfatto di come la moto si lasciava guidare, quindi non sono stati necessari particolari interventi da quel punto di vista"*.

A conferma di quanto detto da Gian-

sin Junior ci ha pensato il cronometro, che nel mondo delle corse è senza dubbio il miglior parametro con cui confrontarsi quando si è in cerca di conferme in merito alla bontà di certe soluzioni.

Ebbene, sul circuito del Mugello, Bartolini è stato in grado di girare in 1'56"5, suo primato personale in sella alla GPM. Tanto per rinfrescare la memoria a chi non ha particolare "confidenza" con il tracciato toscano, basta dire che nel Gran Premio d'Italia 2015, i migliori piloti della MotoGP hanno tenuto il passo dell'1'48", avendo a disposizione prototipi con oltre 100 Cv in più!

Il mondo Supertwins è purtroppo in difficoltà: mancano preparatori e aziende che credano nella formula.