

DUCATI GPM STW1

di FRANCO ZENATELLO foto DPS e RODORIGO

PROGETTO UNICO

Il sogno in questione è quello del veneto Piero Gianesin, che da anni pensava al progetto completamente nella sua factory vicentina. Questa vincente,

LA STORIA di guesta moto nasce qualche anno fà, quando Piero Gianesin decide di dedicarsi, dopo decenni passati nella preparazione dei motori Ducati del mondiale SBK, ad un progetto tutto suo. Questo prevedeva la costruzione di una moto da corsa sulla base del

vata vista la lunghissima esperienza con i motori della Casa di Borgo Panigale, ma è legata anche al fatto che l'unico campionato rimasto in Italia, dove i preparatori e costruttori di moto possono esprimersi liberamente, è di fatto il Campionato Ita-



liano Supertwins. Il primo prototipo nasce nel 2009, quando, ancora in fase di sviluppo, è stato rubato assieme al furgone nel quale doveva essere trasportato per un test di collaudo. Quel duro colpo mise in ginocchio la GPM, poiché dopo anni di studi e lavorazioni, perse in un attimo tutto

il lavoro svolto con passione ed entusiasmo. Inoltre essendo ancora un prototipo in fase evolutiva, tutte le misure non erano ancora state "congelate", e quindi non vi era alcuna maschera o progetto ultimato, per poterle riprodurre di nuovo. Tutto era nella testa di Piero, che in quel momento aveva comprensibil-

mente perso il suo entusiasmo. Dopo qualche tempo però, la voglia di vincere ha ricominciato a tormentare il preparatore, il figlio Cristian, e il loro collaboratore Andrea Zampieri, portandoli a riprovarci nuovamente. Il risultato è che dopo soli tre mesi di ininterrotto lavoro in officina, il secondo prototipo ha preso vita ed è stato vincente al suo esordio. Proprio come nel sogno.

DEA

Gianesin
è partito
da un'idea
che gli era
venuta
pensando al link
del forcellone.
Da li nasce
questa moto.

Il sogno diventa realta





SCARICHI

Nella vista posteriore fanno bella mostra gli scarichi della Virex, questi sono in continua evoluzione per migliorare le prestazioni LA MOTO si chiama GPM STW1, ed è progettata e costruita interamente dalla GPM di Vicenza. Vanta un telaio in acciaio al cromomolibdeno, con struttura tubolare intersecata. Il diametro del tubo principale è di 35 mm, mentre il più pic-

colo vede un diametro di 25 mm. Il forcellone è in alluminio con capriata di rinforzo inferiore. Anche questo è progettato e prodotto internamente, sfrutta un link della sospensione completamente costruito dal pieno e realizzato su specifiche del pre-



paratore con rapporto 1 a 2, ed è posizionato nella parte anteriore dello stesso forcellone, cosi da abbassare al massimo il baricentro della moto. Le sospensioni sono della Öhlins. La forcella è di derivazione stradale ma viene modificata al suo interno con un pompante pressurizzato totalmente costruito da Luca Franzoi, specialista del settore. Al posteriore viene montato un TTX appositamente assemblato per questo prototipo dalla Andreani Group. I cerchi da 17" sono Marchesini in magnesio, e lavorano in simbiosi con gomme Metzeler Racetech. La mescola è K2 anteriore e K1 posteriore. L'impianto frenante anteriore è il più evoluto che si possa trovare in commercio: sfrutta una pompa radiale Brembo, due pinze radiali monolitiche GP4RR che mordono due dischi da 300 mm. Questi sono stati progressivamente ridotti, poiché con dischi più grandi, la frenata risultava troppo potente. Al posteriore invece troviamo un sistema Brembo racing con pinza a quattro

PROVA SUPERTWIN

DUCATI GPM STW1 pistoncini che lavora con un disco da 220 mm. La parte dove il preparatore ha dedicato più energie è sicuramente il motore. Il bicilindrico ha una cilindrata di 1200 cm³, derivata da un rapporto alesaggio corsa di 106 x 67,9 mm. Al suo interno vi sono pistoni Pistal Racing, fatti su specifiche della GPM, bielle Pankl racing in titanio, ed un albero moto-

re alleggerito e bilanciato al meglio. Grande attenzione è stata posta sulle teste, che sono state fuse appositamente per Piero Gianesin, da un'azienda "amica", la Gattuso, che gli ha permesso di realizzare questo delicato componente. Una volta realizzato il pezzo grezzo, il preparatore provvede a realizzare tutte le lavorazioni nella sua officina,

quindi possiamo immaginare quanto ben attrezzata deve essere per poter realizzare tale elemento. Le valvole, sono della Menon di Treviso, e hanno un diametro impressionante: 52 mm per l'aspirazione e 43 mm per lo scarico. Il cambio è un "barra 5" della Ducati Corse, che viene utilizzato praticamente in tutti i motori da corsa della Casa bolognese. Il





PROVA SUPERTWIN DUCATI GPM STW1

IL GROSSO
RADIATORE
DELL'OLIO
È STATO
SVILUPPATO
SU SPECIFICHE
DI GIANESIN
DA FRAM CORSE





FRENO

La pompa freno anteriore è radiale della Brembo, come vuole la migliore tradizione.

COMANDI

l pulsanti dei comandi sul manubrio sinistro sono della Tecno Cable, grazie ai quali si può dialogare con il Dashboard.

AMMORTIZZATORE

L'ammortizzatore è un Öhlins assemblato appositamente per questa moto dalla Andreani Group.







ha realizzato assieme allo specialista Fram Corse, un radiatore di grande volume, che riesce a tenere sotto controllo il surriscaldamento dell'olio motore durante la gara.

L'elettronica attualmente è ancora del motore "di serie", ovvero della Ducati, ma arriverà ben presto un cablaggio con centralina dedicata della EFI, che verrà seguita da Pietro Comandini, elettronico di grande esperienza. Il Dashboard della GPM STW1è della GET, e fornisce tutte le informazioni indispensabili per l'utilizzo in pista, mentre i comandi al manubrio sono realizzati dalla Tecno Cable, grazie ai quali si può comunicare con lo strumento e gestire tutte le funzioni che si hanno a disposizione.

Il vestito viene realizzato dalla RPS, mentre il serbatoio in alluminio è realizzato da un artigiano che realizza pezzi fatti a mano.

L'IMPOSTAZIONE di guida è caricata in avanti, i semimanubri sono distanti dal piano seduta, e le pedane sono cospicuamente rialzate. Questo porta il pilota in una posizione piuttosto sdraiata sul serbatoio, ma con una presa totale sui semimanubri. Appena i tecnici

ESCURSIONE RUOTA POST.	FRENO ANTERIORE	FRENO POSTERIORE	CERCHI	CAPACITÀ SERBATOIO
145 mm	Doppio disco da 300 mm con pinze a quattro	Disco singolo da 220 mm con pinza	Marchesini in magnesio	21 litri
	pistoncini e pompa radiale Brembo	a quattro pistoncini	ant. MT 3,50" x 17" - post. MT 5,50" x 17"	in alluminio



ORDINATA

La vista frontale mette in evidenza tutta l'esperienza fatta nei mondiali SBK di Piero Gianesin.
La pulizia dell'insieme ricorda molto quel tipo di moto.

FARFALLE

Il corpo farfallato da 60 mm di diametro, è studiato e costruito internamente, e il preparatore ne custodisce gelosamente la ricetta.

CONNETTORE

L'impianto elettrico è lo stesso utilizzato dalle maggiori protagoniste del mondiale, i connettori sono di tipo aeronautico.

SCARICO

Uno scatto rubato, mostra come sia perfettamente rettilineo il condotto di aspirazione, le teste originali Ducati non permettono questo.

FRIZIONE

La frizione è una SBK evoluzione della STM, il suo funzionamento è impeccabile, lascia libera la ruota posteriore anche nelle staccate più violente.













vista da vicino









PROVA SUPERTWIN

DUCATI GPM STW1 avviano il motore, un boato assorda il paddock di Franciacorta, e l'opera d'arte prende vita. Guardando il cruscotto già capisci che tipo di moto andrai a guidare, ed infatti questa è una vera moto da corsa.

Estremamente agile, va guidata con grande rapidità

APPENA entrati in pista ci siamo resi conto di quanto sia reattiva ed agile, appena sfiori il manubrio risponde con un'intensità che solo le GP riescono ad esprimere. Una volta percepita questa caratteristica, occorre ritarare immediatamente i propri parametri di guida, ed effettuare tutte le manovre con il doppio della velocità. Capisci subito quando una moto è stata concepita esclusivamente per le corse, poiché andando a basse andature sembra



QUESTA MOTO È UNA GAZZELLA, SI MUOVE AGILE E SCATTANTE, IL PESO È RIDOTTO AI MINIMI TERMINI essere nervosa ed ingestibile, mentre aumentando il ritmo tutto si sistema. Più vai forte e più è facile da guidare. La STW1 è proprio cosi, va quidata con estrema rapidità, qui sopra bisogna saltare, non spostarsi da una parte all'altra per essere veloci come lei. Sia nello stretto sta negli inserimenti ad alta velocità, questa ciclistica esprime sempre molta atleticità, entra in curva in un baleno, tagliando l'asfalto con la ruota anteriore. In un attimo hai già l'esigenza di aprire il gas, perché è lei a chiedertelo, basta accontentarla, e la curva è già passata, senza alcun movimento strano, o perdite di aderenza. In accelerazione infatti il grip è totale, la ruota posteriore non perde mai l'aderenza con il suolo, anche violentando l'acceleratore. L'unico punto debole che siamo riusciti a scovare, si palesa nelle



uscite dai cambi di direzione. Grazie alla sua grande agilità, permette di aprire il gas molto presto, e visto il grip mostruoso al posteriore, tende a far scivolare la ruota anteriore in accelerazione. Lo si percepisce perché in questa fase non si ha mai la sensazione di un anteriore perfettamente attaccato al sublo, mentre in ingresso e percorrenza è decisamente comunicativo. In effetti Piero Gianesin in questa occasione ha apportato alcune modifiche sull'assetto della forcella, per risolvere alcuni problemi lamentati da Walter Bartolini (il pilota), ma per mancanza di tempo non era mai riuscito a testare. Il motore è parte integrante di questo capolavoro a due ruote. È un 1.200 cm³ capace di sviluppare ben 143 CV alla ruota e circa 13,6 kgm di coppia. Questi valori parlano chiaro, ma per riuscire a spiegare quanto "tiro" riesce ad esprimere questo propulsore, possiamo solo dirvi che nelle accelerazioni a marce basse, in seconda o terza marcia, sembra di guidare una SBK, poiché non si riesce proprio a tenere a terra l'anteriore. Il rapporto peso potenza è simile, ma ancor più corrispondente è la lotta che il pilota deve affrontare per poterla tenere giù all'uscita dalle curve. Per il resto ha un'erogazione lineare, il motore sale senza la minima flessione sino a quota 9.000 giri dove conviene cambiare il rapporto. Superata quella soglia, la spinta cala in modo evidente e consueto per il tipo di motore. Ottimo il rendimento della frizione antisaltellamento della STM, in scalata, qualsiasi sia il rapporto inserito, lascia correre la moto dentro la curva senza scomporla minimamente.



