

# BIKERS<sup>®</sup>

LIFE

**DOSSIER:**  
**20 ANNI**  
**DI EDITRICE CUSTOM**

**ROAD TEST:**



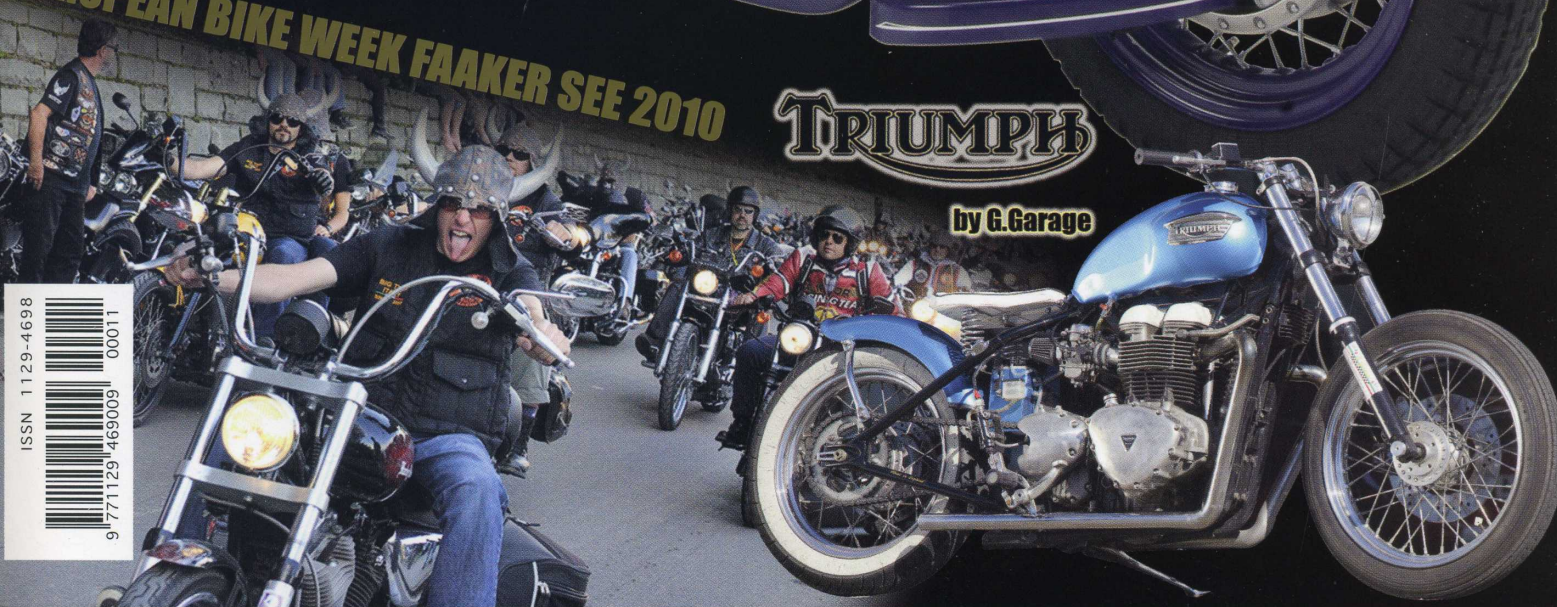
**883 SPORTSTER  
SUPERLOW**



**EUROPEAN BIKE WEEK FFAAKER SEE 2010**

**TRIUMPH**

by G.Garage



ISSN 1129-4698  
9 771129 469009 00011

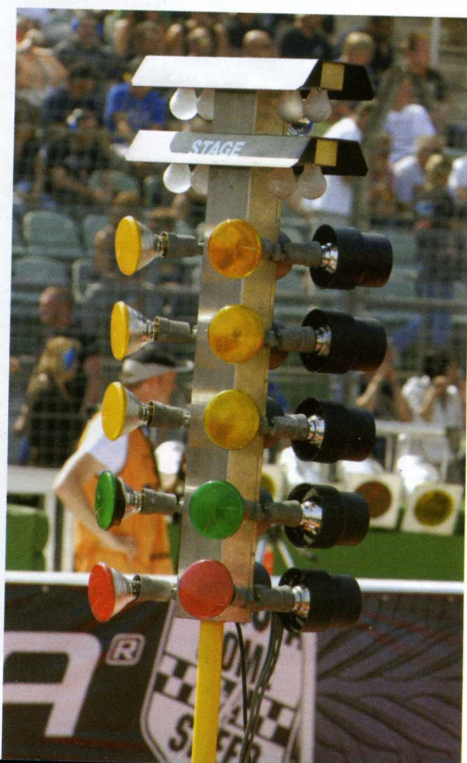


# Nitro Attitude

**Da venticinque anni ormai gli italiani appassionati di dragster non passano il weekend di Ferragosto al mare, ma sulla strip di Hockenheim, al NitrolympX, dove il fumo di gomma bruciata aromatizzato da quantità industriali di nitrometano viene servito con un boato da girone infernale. Quando anche in Italia?**

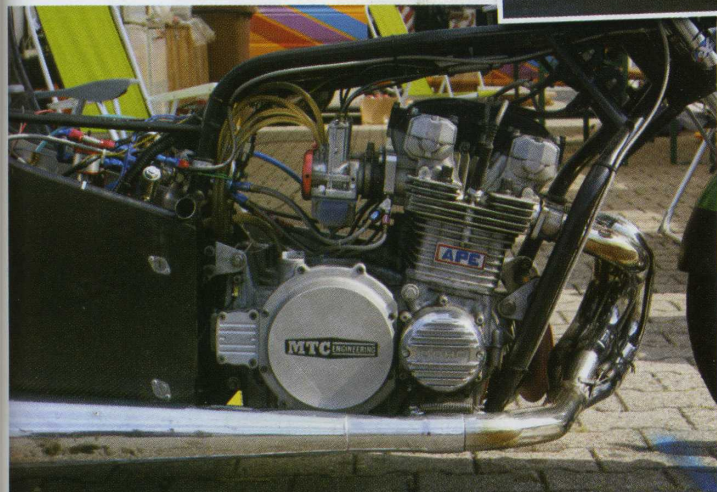
**L**e gare di Drag Racing sono una storia a sé. C'è sempre chi si chiede cosa ci sia di eccitante nel correre per 400 metri su un rettilineo, salvo poi restare attonito e incredulo quando si ha l'occasione di vedere dal vivo le potenzialità che si esprimono in questo sport. È, infatti, sufficiente vedere un solo lancio per ren-

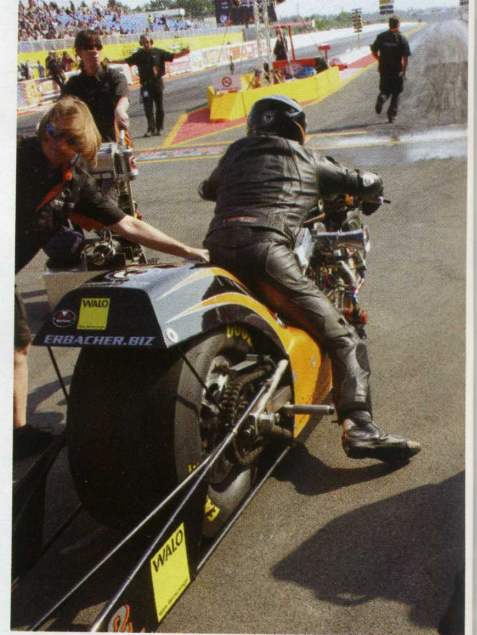
dersi conto di quanto lavoro e quanta preparazione precedano quei pochi secondi che passano tra le due fotocellule. Potenza, riflessi, determinazione e velocità folli raggiunte all'istante sono la regola. Il pilota ne è sicuramente l'artefice principale, impegnato a tenere la moto in linea e il gas aperto nonostante una forza di 4 G



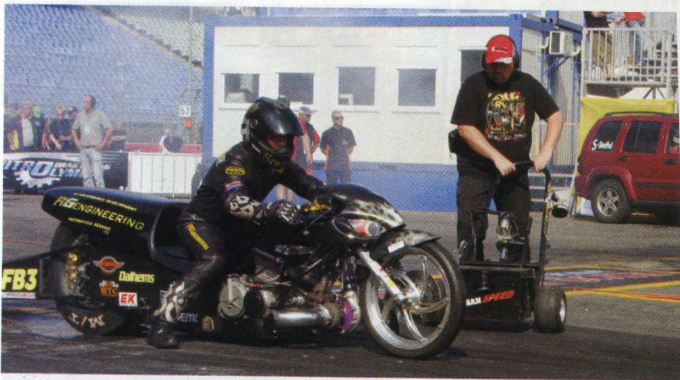


gli schiacci il sangue nelle vene. Ma a supportare l'impresa ci sono anche altri due veri protagonisti: i preparatori e i motori, e per entrambi i nervi d'acciaio sono la regola. I ritmi sono feratissimi. Ci si presenta al via senza aver provato la moto dopo l'ultima messa a punto. Quando ogni manche deve ancora cominciare non mancano che pochi secondi alla fine e, nel giro di poche decine di minuti, c'è già chi si dedica di nuovo al motore e ne valuta ogni componente. I dragster sono macchine estreme, vantano potenze da paura e sono concepiti per dare il massimo in pochi secondi. Una piccola differenza nella scelta del set up può vanificare settimane di lavoro. I meccanici lo sanno e lavorano con determinazione, senza improvvisazioni e sorretti da esperienza e passione. Quei pochi secondi sulla strip sono solo il culmine dello spettacolo, tutto inizia molto prima. Purtroppo basta una banale pioggerellina e tutto questo è vanificato, e quest'anno ad Hockenheim due giorni su tre sono stati compromessi da un tempo incerto. Durante il venerdì i lanci di prova si sono susseguiti piuttosto a rilento, con l'ufficio iscrizioni che ha aperto i battenti in ritardo e una pioggerellina intermittente che ha consentito alle moto (Nitro Bike escluse) una sola qualifica, anziché due come da programma. Nonostante questo, alcuni piloti





inglesi della classe **Super Street** (45 i team iscritti) sono stati capaci di ottenere il miglior tempo di tutto il weekend, come Rick Stubbins su Hayabusa turbo che ha segnato un 7.50" uscendo a 309 km/h. Unico esponente italiano in questa classe il pilota **Luca Carbonera**, che quest'anno gareggiava con una nuova Hayabusa turbo capace di **450 CV**. Ricordiamo che questa categoria è l'unica a gareggiare senza Wheelie-bar e con gomme derivate di serie. Va segnalato che le Michelin Power One stanno sostituendo sempre più le storiche Mickey Thompson MCR2. Altra parte molto presente nelle Super Street è il sistema di gestione elettronica Motec. La sua grande diffusione permette ai piloti confronti e impressioni, ottimizzandole al meglio. La classe **Top Gas** prevedeva motori bicilindrici sovrali-



men  
Da s  
Jolin  
Duc  
bicili  
anch  
dive  
Fun  
busa  
CV, c  
del f  
pre  
spet  
men  
sovr  
In qu  
si è  
stan  
pres  
in co  
è sic  
la cl  
za s  
di P  
chio  
ma  
mo  
tore  
prin  
et g  
ham  
su S  
com  
teor  
to m  
class  
foto

mentati. Nessun pilota italiano in questo contesto. Da segnalare, invece, il pilota olandese Herman Jolink, l'unico a gareggiare (da decenni) con una Ducati in una classe quasi totalmente affidata a bicilindrici di estrazione USA. Al NitrOlympX c'era anche una classe **Pro Bike** che raggruppava tre diverse categorie di moto: Pro Stock, Pro Mod e Funny Bike. Qui, a pilotare una Pro Mod Hayabusa sovralimentata al protossido con oltre 450 CV, c'era **Davide Ricci**, una vecchia conoscenza del Drag Racing italiano. La classe **NitroBike** comprendeva Top Fuel e Super Twin Top Fuel: rispettivamente quadricilindrici e bicilindrici alimentati a nitrometano con la possibilità di essere sovralimentati da un compressore volumetrico. In questa classe, che supera i **mille CV** di potenza, si è visto il ritorno di **Antonio Ferretti**. Nonostante la moto sia ancora in fase di sviluppo e alle prese con la difficoltosa gestione della frizione in connubio con il singolo rapporto del cambio, è sicuramente piacevole vedere un italiano nella classe regina. Il sabato è stato avvincente e senza soste. Il campione Ian King (già proprietario di Puma Engineering, e da poco anche del marchio canadese Pro1) ha corso su una Top Fuel ferma da tempo, all'epoca costruita dal celeberrimo pilota americano Brian Johnson. Con un motore rinnovato ha segnato un 6.86" a 326 km/h, prima della rottura definitiva. Nelle Super Street gli inglesi dotati di moto americane come Graham Balchin su Kawasaki ZX12 turbo e Steve Venables su Suzuki Hayabusa turbo hanno fatto qualifiche al top, come sempre. La domenica, caratterizzata da un meteo molto variabile, con piogge improvvise, ha causato molte soste e la conclusione dell'evento alle 17. La classifica finale è visibile su [www.dragster.de](http://www.dragster.de) e altre foto su [www.dragsters.it](http://www.dragsters.it)

