

INMOTO

FOTO ESCLUSIVE
Torna la Vespa
con le marce

PROVE ANTEPRIMA
Aprilia Dorsoduro 1200
Ducati 848 ^{EVO}
Gamma H-D 2011

SFIDE
4 GT contro
Naked vs sportiva



Maxi novità

**BMW GT a 6 cilindri, Kawasaki oltre i 200 CV
Triumph Speed Triple più leggera e potente...**



KAWASAKI ZX-10R



TRIUMPH SPEED TRIPLE

**...e le altre
moto 2011
presentate
al Salone
di Colonia**



È da 25 anni ormai che Hockenheim ogni anno ad agosto accoglie le NitrOlymp'x, le olimpiadi europee dei dragster. La zona, al centro dell'Europa, e il periodo, che coincide con le ferie, fa sì che ogni anno la manifestazione sia seguita da decine di migliaia di appassionati. Sono numerosi anche gli italiani che si sobbarcano la lunga trasferta per vedere uno spettacolo

che ormai da molti anni non abbiamo sul nostro territorio.

Il tracciato era stato preparato e "gommato" a dovere (mediante gomma e una speciale colla) da un team statunitense, ma purtroppo anche quest'anno i piloti ci segnalano uno scarso interesse nel curare le categorie motociclistiche, caratterizzate da numerosi ritardi, nonostante i tedeschi non si facciano abitualmente

trovare impreparati. Da questo punto di vista anche con l'attuale gestione di Jerry Lackey, da due anni si è bentrato a Rico Antes, le cose non sembrano migliorate. Come sempre però, lo spettacolo c'è stato, e al NitrOlymp'x vale sempre la pena esserci.

Le motociclette erano suddivise in quattro sole categorie: SuperStreet, Top Gas, ProBike e la classe regior

Pallottole CON LE RUOTE

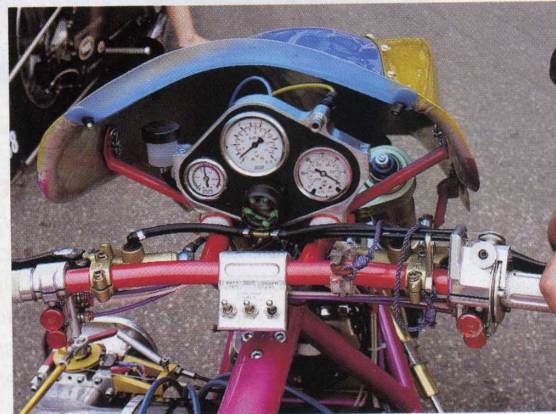
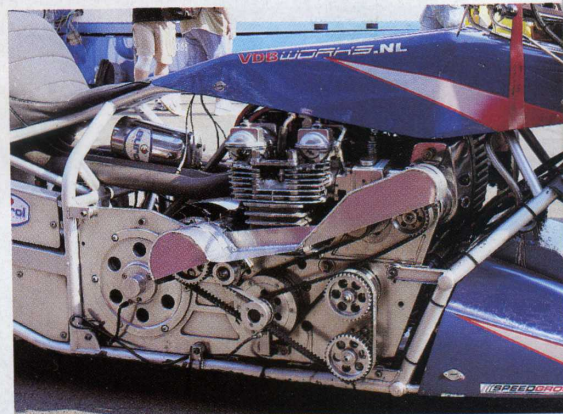
Il **rumore** è assordante, le gomme bruciano in una nube di **fumo**, ne escono pallottole di grosso calibro **proiettate** a 400 metri...

di **Giorgio Scialino** e **Luca Gasparini** - foto **Scialino**



Nitro Bike Thunder. La classe Super-Street continua a vivere un momento di grande interesse e di enorme sviluppo. Ben 45 i team iscritti in questa classe. Le moto sono facilmente riconoscibili per l'assenza del wheelie-bar (il traliccio posteriore

re con funzione antiribaltamento), l'interasse allungato a 1.780 mm e i pneumatici di derivazione stradale. Meccanicamente possono essere dotate di un sistema di sovralimentazione (2 nel Campionato Inglese) che permette a questi mezzi



DROGATI DALLA NITRO

Nella foto grande, il nostro Ferretti scatena la sua Top Fuel. In alto, nei 4 cilindri con compressore, il motore viene girato di 180° per distribuire meglio il peso. Sopra, la plancia di una Top Fuel: più che altro manometri. Sotto, burn out per Top Gas, una Buell di 3.000 cm³ del danese Olesen. A sinistra, spesso questi mezzi sono costruiti artigianalmente, anche il motore, e sono molto curati





IL SEMAFORO FUNZIONA COSÌ

Qui sopra, Luca Carbonera alla partenza. Dall'accensione della luce Pre Stage, basta spostarsi di pochi centimetri per far accendere quella di Stage. Quando entrambi i mezzi l'hanno fatta scattare si accendono le tre luci gialle, la verde e se si parte in anticipo la rossa. E si è squalificati. Sotto, l'avviamento di una Pro Mod del Team Whiterace di Ricci. Nella pagina a fianco, in basso, una Super Street con forcellone allungato e forcella più inclinata ma telaio di serie. In alto, i compressori volumetrici possono arrivare a 2 litri

di arrivare alla soglia dei 600 CV con una gestione totalmente elettronica dell'iniezione, dell'accensione e dell'erogazione molto progressiva del turbo. Nonostante questo, scaricare sull'asfalto una mandria di cavalli così imponente mantenendo la ruota anteriore al suolo e con il pneumatico posteriore di serie richiede sicuramente una grande abilità.

Le vecchie motociclette di scuola USA, poi vendute in Europa, erano dotate inizialmente di iniezione ad acqua (come le F1 degli anni '80) per evitare il fenomeno della detonazione - nonostante l'utilizzo di benzina ad alto numero di ottani - quindi della foratura dei pistoni e altri danni affini dovuti al surriscaldamento della camera di combustione. Ora la nuova elettronica messa a punto da Motec e usata quasi da tutti in questa

categoria, permette alle SuperStreet di erogare la potenza senza dover usare l'acqua, che fra l'altro ossidava molti componenti del motore e rallentava la combustione. Tale sistema permette di monitorare con esattezza l'intero funzionamento della moto, dalla pressione dell'impianto di lubrificazione alla pressione del turbo, contemplando anche l'escursione delle sospensioni, il pattinamento della frizione, l'apertura della manopola del gas, la pressione del combustibile, i limitatori di giri nelle varie fasi di funzionamento, la shift light (la variazione degli anticipi dell'accensione a seconda del tipo di erogazione desiderata), la misurazione dell'accelerazione e molto altro.

LA CLASSE Top Gas è costellata da una moltitudine di motociclette bi-

cilindriche, per lo più di derivazione Harley-Davidson, dotate di un solo sistema di sovralimentazione. Anche in questo contesto alcune applicazioni di sovralimentazione meccanica, come il turbo, sono più diffuse di altre, poiché più efficienti. Diffusa anche la sovralimentazione chimica mediante protossido di azoto (comunemente chiamata NOS, che è invece un marchio), che permette di ottenere delle buone prestazioni con un investimento economico meno dispendioso.



Sulle orme della "Furia Romagnola"

Il team italiano **Carbonera** gareggia nella classe Super Street. **Luca**, passato dalla Suzuki GS gasata col NOS all'Hayabusa sovralimentata col turbo, ha dotato la moto dei sistemi all'avanguardia della Motec che permettono la totale gestione del mezzo a seconda delle condizioni del tracciato. Si sta ancora allenando al nuovo mezzo, ma possiede la cavalleria e la determinazione necessaria, e la trasferta teutonica per lui è stata positiva, grazie anche alla perfetta simbiosi che lo lega a **Denis De Candido**, addetto alla gestione dell'elettronica, che ha interpretato perfettamente i dati come impartito dal tecnico inglese Brad O'Connor.

Davide Ricci, veterano bolognese del Drag Racing, gareggiava con un Pro Mod che bruciava benzina ad alto numero di ottani miscelata in progressione con del protossido d'azoto. Il mezzo, con un set up non troppo aggressivo, disponeva già di una potenza prossima ai 450 CV. La moto è stata utilizzata fino all'anno scorso dall'inglese Kevin Charman e poi acquistata dal pilota italiano che con incrollabile passione continua a partecipare a varie gare in centro Europa. Purtroppo ad Hockenheim sono sopraggiunti dei problemi di trasmissione, facendo preferire la sosta del mezzo al fine di poter utilizzare il gruppo termico su di un'altra moto Pro Mod del team Whiterace di cui Ricci è titolare, pilotata dal tedesco Karl Heinz Weikum. Nonostante l'estenuante lavoro ai box, durante il lancio successivo Karl ha sofferto di altri problemi, poi identificati come un difettoso funzionamento della pompa della benzina. Da Hockenheim il buon Ricci ha perseverato, proseguendo per la pista ungherese di Kunmadaras, dove il week-end successivo è giunto 2° nella classe Competition.

Il nostro storico pilota di Top Fuel, **Antonio Ferretti**, era presente con la sua nuova Nitro Bike, battezzata Furia Romagnola. Assente il fratello **Luigi**, unico altro italiano che abbia mai gareggiato nella classe regina di Drag Racing. Il dragster progettato e costruito da Antonio è ancora oggetto di test, in quanto nuovo e per molti versi rivoluzionario. Contrariamente agli altri TF, la cilindrata è quasi al limite e la trasmissione è monomarcia anziché a due marce automatiche. La Furia Romagnola dispone già del potenziale necessario, le uniche evoluzioni da affrontare riguardano ora la frizione, che necessita di uno sviluppo nuovo dell'elettronica. Ferretti ha comunque iscritto ancora una volta il nome dell'Italia nella massima categoria.

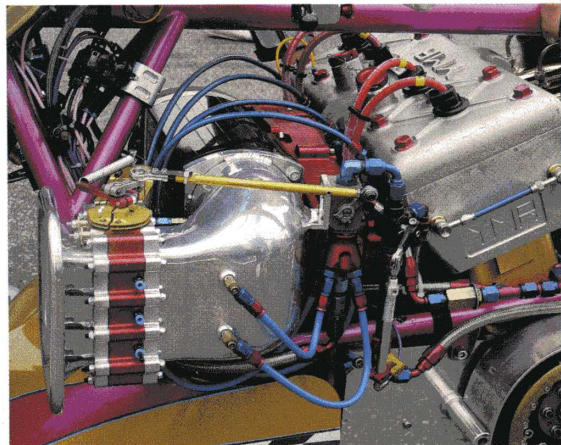
Il pilota olandese Herman Jolink (recentemente ospite al WDW di Misano) è l'unico in questa categoria a gareggiare da decenni con una Ducati. L'attuale mezzo da lui sviluppato è dotato di un motore di 1.266 cm³ a 8 valvole e, pur non essendo il più veloce, continua a farsi rispettare con dei tempi nell'ordine dei 8"5 e una velocità d'uscita di 257 km/h.

La classe ProBike, invece, è stata creata per fare spettacolo, raggruppando le moto di tre diverse categorie: Pro Stock, Pro Mod e Funny Bike.

Le ProStock sono dotate di gomma posteriore quadra e di wheelie bar, e per regolamento il motore deve essere solo aspirato. Le moto sono per lo più equipaggiate con motori a 4 cilindri di derivazione Suzuki GS 1100, con una cilindrata massima di 1.655 cm³, 4 valvole per cilindro e alimentate a carburatori con benzina ad alto numero di ottani. Le potenze arrivano a 330 CV, una quota altissima se si considera che sono ottenuti da motori aspirati e derivati di serie.

La stessa potenza viene erogata anche dalle nuove Buell statunitensi, che si difendono egregiamente guerreggiando ai centesimi di secondo con le giapponesi, pur essendo bicilindriche e molto più spendiose.

Le ProMod sono molto simili alle Pro Stock, ma l'interasse concesso dal regolamento è un po' maggiore.



I motori non hanno limite di cilindrata e possono disporre di un solo tipo di sovralimentazione. Alcune, soprattutto le turbo, bruciano metanolo, per ovviare al solito problema della detonazione, purtroppo comune in meccaniche così estreme.

POI CI SONO le Funny Bike, che sono un po' più lunghe delle Pro Mod, ma sostanzialmente beneficiano di due tipi di sovralimentazione: possono disporre di turbo o di compressore volumetrico, e hanno anche l'iniezione di protossido di azoto. Alcune funzionano a metanolo invece che a benzina e sono i mezzi più prossimi ai Top Fuel in quanto a potenza, che può arrivare attorno i 750 CV.

Infine la classe Nitro Bike che ai NitOlymp'x comprendeva bicilindrici e quadricilindrici funzionanti a Nitrometano e dotati, a volte, di compressore volumetrico. I bicilindrici si chiamano Super Twin Top Fuel, e sono capaci di circa 900 CV. Solitamente dispongono di grossi compressori volumetrici, ma nel caso il motore sia aspirato la cilindrata può arrivare fino a 3.000 cm³. La Top Fuel Bike prevede solo motori a quattro cilindri alimentati a nitrometano con compressore volumetrico e cilindrata massima di 1.800 cm³. Sono in assoluto le più potenti (arrivano fino a 1.100 CV, a seconda della percentuale di nitrometano e dal set-up che viene dato ai compressori volumetrici) e la velocità di uscita sui circuiti europei ha ormai superato i 360 km/h.

Le classifiche le trovate sul sito www.dragster.de.

