

Santa Pod è stato il primo impianto di Drag Racing europeo in pianta stabile, quest'anno è il suo cinquantesimo anniversario. Noi ci siamo stati per il Main Event, ospiti dell'unico Team italiano che partecipa al Campionato Europeo nella classe SSB

Le competizioni di Drag Racing sono nate in America, ormai più di settant'anni fa e la loro formula è semplice, spettacolare ed efficace: testa a testa secco, il primo vince e il secondo va a casa.

Dopo che negli anni '60 una delegazione USA sbarca per la prima volta in Europa per delle dimostrazioni, nel giro di breve tempo il Drag Racing sostituisce lo Sprinting - versione europea e meno spettacolare della stessa competizione, dove i piloti correvano uno per volta contro il cronometro - diffondendosi soprattutto nei paesi del nord.

In Inghilterra, a Podington in Northamptonshire, cinquant'anni fa, nel 1966, sulle ceneri di un vecchio aeroporto militare in disarmo è nato il Santa Pod Dragway, il primo impianto fisso di Drag Racing europeo, di-

venuto nel tempo un punto di riferimento per questa disciplina in tutto il vecchio continente.

Quest'anno, il Campionato Europeo rappresentava un evento imperdibile, e non potevamo non trascorrere il weekend in terra inglese. Le qualifiche sono iniziate già il giovedì. Il clima carico di eccitazione e l'atmosfera di limite estremo che avvolge ogni cosa è percepibile dal momento stesso in cui si varcano i cancelli dell'impianto che fa da corollario alla strip.

Ci si rende subito conto di non essere ad un classico Gran Premio o a una qualsiasi altra normale gara motociclistica o automobilistica. **Anzitutto, è sbagliato pensare ai dragster come a semplici moto o auto elaborate. Sono, piuttosto, delle sofisticatissime bombe ad orologeria concepite per dare il massimo in pochi secondi**, tanto che in molti casi i motori esplodono ancor prima del traguardo.

La prima cosa che facciamo è girovagare nel paddock, un ambiente che già conosciamo, ma che ogni volta ci fa sentire eccitati come degli adolescenti la notte di Capodanno. Strette di mano, facce conosciute e che rivediamo solo in queste circostanze, moto già viste ma in continua evoluzione, e il latrato rabbioso dei motori a pieno regime che sulla strip lottano per ritagliarsi un tem-

po che consenta loro di superare le qualifiche ed entrare nella gara vera e propria.

Siamo ospiti del Team Carbonera, amici friulani che seguiamo da anni,

l'unico team motociclistico italiano che partecipa al Campionato Europeo di Drag Racing. La classe in cui gareggiano è la Super Street Bike (SSB), una categoria nata come entry

level, ma che nell'ultimo lustro si è radicalmente trasformata, facendo passi da gigante e raggiungendo livelli inimmaginabili solo pochi anni prima. Non a caso è diventata segui-

tissima nell'ambiente. Le imposizioni principali per le SSB sono: un interasse non superiore ai 1730 mm, assenza di wheelie-bar (il prolungamento posteriore che impedisce il ribaltamento) e pneumatici di derivazione stradale. **Pure il motore deve provenire dalla produzione di serie, ma può essere sovralimentato mediante un turbocompressore** o mediante il protossido d'azoto (N₂O, generalmente conosciuto come NOS, che è il marchio di uno dei

XXXX XXXIVO RAGGIU

zxcznmcbz xnc zmnx
cbmz xbczmzxbcmz
bxcznm xbczmn xbcnmzn
bxcmbxmc bzmz cbzm
xbcmnz xbcnmz bxcnm
zmxnbc mznx cmnzb



IL TEMPIO DELL'A POTENZA



XXXX XXXIVO RAGGIU

zm xbcmnz xbcmnz bxcnm zmxhnc
mznx cmnzb zm xbcmnz xbcmnz
bxcnm zmxhnc mznx cmnzb zm
xbcmnz xbcmnz bxcnm zmxhnc m



produttori di questi impianti).

Negli USA ci sono delle differenze di regolamento fra moto sovralimentate al protossido e turbo, in Europa no, mentre nella sola Inghilterra in questa categoria è concesso l'uso di ben due sovralimentazioni (turbo + protossido).

Paddock post-atomico

Nel paddock sembra veramente di essere sul set di un film post-atomico. Meccanici e tecnici con le braccia ricoperte di tatuaggi, camice sgarigianti con il logo dei team, maschere antigas per l'accensione dei motori a nitrometano, persone dall'aspetto serio con le mani unte di grasso: tutti professionisti in grado di risolvere in breve tempo i complessi problemi di questi singolari e devastanti mostri meccanici.

Calibri, attrezzi, chiavi dinamometriche e computer portatili fanno il paio con improvvisati cuochi che cucinano fuori dai camper, l'odore di griglia si meschia all'odore di carburante e alla musica pompata dai vari stereo che ogni tanto viene brutalmente azzerata dal boato di qualche motore che viene testato. È un ambiente colorato e genuino, dove fuori dalla strip tutti sono pronti a

darsi una mano, per poi battersi in pista senza esitazioni.

Siamo giunti alla postazione del Team Carbonera, dove per tre giorni alloggeremo accanto alla moto, nella veranda/cucina /officina che fa da appendice al furgone. Ci sono Luca (Carbonera), Denis, Maurizio e Rudi. Luca ha iniziato a correre nel 2000, fino al 2009 con una GSX-R vitaminizzata al protossido, poi con una Hayabusa turbo. Nell'ultimo anno si sono avvalsi dell'esperienza del tecnico maltese Simon Giormaina, che ha seguito lo sviluppo della SSB ed è presente con loro in pista. Il team è perfettamente affiatato, al punto che Luca, il "Comandante" dopo essere stato per anni l'unico pilota, quando si è reso conto di non riuscire ad abbassare ulteriormente i propri tempi, ha passato il testimone e tutta la sua esperienza a Rudi Zorzi, che da quest'anno è diventato il pilota della Suzuki Hayabusa.

La moto, nell'ultimo step di evoluzione, sviluppa circa 600 CV, e proprio qui, in questa occasione, nelle qualifiche, Rudi ha firmato il suo record personale con un tempo sui 400 metri di 7"41 e una velocità di uscita di 318 km/h.

La sera, davanti ad un piatto di pa-

sta, abbiamo sentito disquisire di come il campione SSB Steve Venables avesse corso con un cambio tradizionale perché quello ad azionamento automatico si era danneggiato durante il Festival of Power di Pasqua, ma fosse riuscito lo stesso a stabilire il record di categoria con 6"93. Si discuteva anche su come intervenire sul settaggio se la temperatura fosse scesa, sulla pressione della gomma che non doveva superare le 0,4 atmosfere per avere grip, e su Graham Balchin, che aveva preso un anno di pausa per sviluppare un nuovo forcellone e la distribuzione dei pesi sul suo velocissimo Kawasaki (sarà proprio lui a battere Zorzi nelle eliminatorie).

Questo per dare un'idea di quanta tecnica, passione e dedizione ci sia dietro le quinte di quella che i profani vedono banalmente come "una sgasata di 400 metri". Si lavora anni e si spendono capitali solo per essere di poco più veloci dell'avversario, per limare quel centesimo che spesso fa la differenza.

Ad ogni manche ci si gioca tut-

to. Se arrivi secondo hai perso ed è necessario rimanere freddi e concentrati. La gara dura un attimo, la tensione è altissima, non ci sono curve né soste ai box in cui recuperare. Quando ci si schiera sulla linea di partenza ci sono solo 400 metri che separano il pilota dal traguardo, non c'è tempo per inventarsi scuse ma solo pochi istanti per dimostrare chi è il più forte a domare e sfruttare una mandria di cavalli impazziti difficili da tenere a bada.

Per la cronaca la categoria è stata vinta da Steve Venables su Suzuki Hayabusa Turbo con il chargecooler (intercooler aria/acqua) spruzzato con del CO2 anziché essere raffreddato con del ghiaccio secco... (336 km/h).

A supporto del tutto, per coinvolgere ancor più il pubblico, c'è Nitro FM, una radio locale che oltre ai tempi snocciola tutto quello che c'è da sapere su gare e team. Quest'anno c'era in squadra anche Jackie Bryce (moglie del leggendario George Bryce, 5 volte vincitore della classe ProStock NHRA e sua collaboratri-

ce nella loro famosissima scuola di Drag Racing) che ha sapientemente commentato tutte le classi di moto insieme al team di St. Pod.

Tanti cm³, tantissimi CV

Le altre categorie a due ruote presenti erano: la Pro Stock Bike, la Super Stock, la Super Twin e la Top Fuel.

Le Pro Stock Bike (PSB) sono moto perlopiù a quattro cilindri, con motore aspirato e alimentate a benzina. La cilindrata massima consentita è di 1755 cm³, la carrozzeria leggera e posticcia riprende surrealmente le forme del modello di serie al quale si ispira, c'è il wheelie-bar e il pneumatico posteriore è a sezione quadrata, sviluppato espressamente per il drag racing.

Le regole restrittive di questa categoria fanno sì che le potenze tra i mezzi siano molto simili: ne conseguono battaglie molto serrate, e spesso la vittoria è determinata dalla capacità del pilota e dalla bravura dei meccanici più che dalla potenza della moto. ►



XXXX XXXCVXCGGIU

zm xbcmnz xbcmnz
bxcnm zmxhnc mznx
cmnzb zm xbcmnz
xbcmnz bxcnm
zmxhnc mznx cmnzb
zm xbcmnz xbcmnz
bxcnm zmxhnc mznx
cmnzb zm xbcmnz
xbcmnz bxcnm
zmxhncxcmvxcvxcv
mznx cmnzb



In ogni caso si tratta di moto che superano abbondantemente i 350 CV, tutti ottenuti elaborando un motore di serie aspirato. Anche qui la velocità di uscita è superiore ai 300 km/h, e l'ET (tempo di percorrenza) è ormai sceso anche sotto i 7".

Tra i Pro Stock si trovano anche motori bicilindrici che hanno il privilegio di poter contare su una cilindrata maggiore (fino a 3000 cm³). Al Main Event c'era anche la Buell 3000 dell'olandese Jean Laseur a difendere la categoria dei grossi V-twin. Laseur ha ricevuto i suggerimenti della signora Bryce che ha molta esperienza nel settore e collabora tutt'ora al settaggio delle PSB più veloci del Campionato NHRA. La battaglia finale è stata proprio tra lo stesso Jean Laseur e Alex Hope, che in sella ad una Suzuki TL portata a 1755 cm³ ha però prevalso sulla Buell.

La categoria più potente (sia per

le due che per le quattro ruote) è indiscutibilmente la Top Fuel. Per le moto (TFB) sono previsti motori a quattro cilindri con compressore volumetrico alimentati a nitrometano. Si tratta di veri e propri mostri meccanici che si guidano da distesi e che a gas aperto riescono a consumare quasi un litro di carburante al secondo.

Top Fuel e Funny Bike

Grazie soprattutto alle particolarità del combustibile, nonostante il limite massimo di cilindrata fissato a 1700 cm³ la potenza sviluppata è mostruosa, e ormai supera abbondantemente i 1000 CV.

La moto di Ian King con motore Puma Evo (King è il costruttore dei motori Puma, ormai adottati dalla maggior parte dei piloti TFB) sponsorizzata dalla Gulf, è accreditata di una potenza di 1350 CV e una coppia motrice impressionante di oltre

1000 Nm, rilevati mediante un apposito sensore montato sull'albero della frizione.

In questa categoria, per il Main Event erano state integrate anche delle Funny Bike (FB), che sono prevalentemente moto a quattro cilindri alimentate a metanolo, con turbo e protossido di azoto, pneumatico posteriore a sezione quadra e wheelie-bar. Sono meno potenti delle TF, ma sono più leggere e molto cattive nell'erogazione.

La classe Top Fuel Bike è stata vinta dal già citato Ian King che ha ritoccato il suo record abbassandolo fino ad uno strepitoso 5"81. Sua anche la più alta velocità massima di uscita sul quarto di miglio: 384 km/h.

Poi ci sono i Super Twin Bike (STB), veri e propri Top Fuel bicilindrici, con una coppia ancora più devastante rispetto ai quadricilindrici e una potenza che si aggira

attorno ai mille CV. In questo caso la cilindrata massima concessa varia a seconda dell'adozione o meno del compressore volumetrico, il cui tetto massimo è, comunque, fissato a 3200 cm³, la bellezza di 1600 cm³ per pistone.

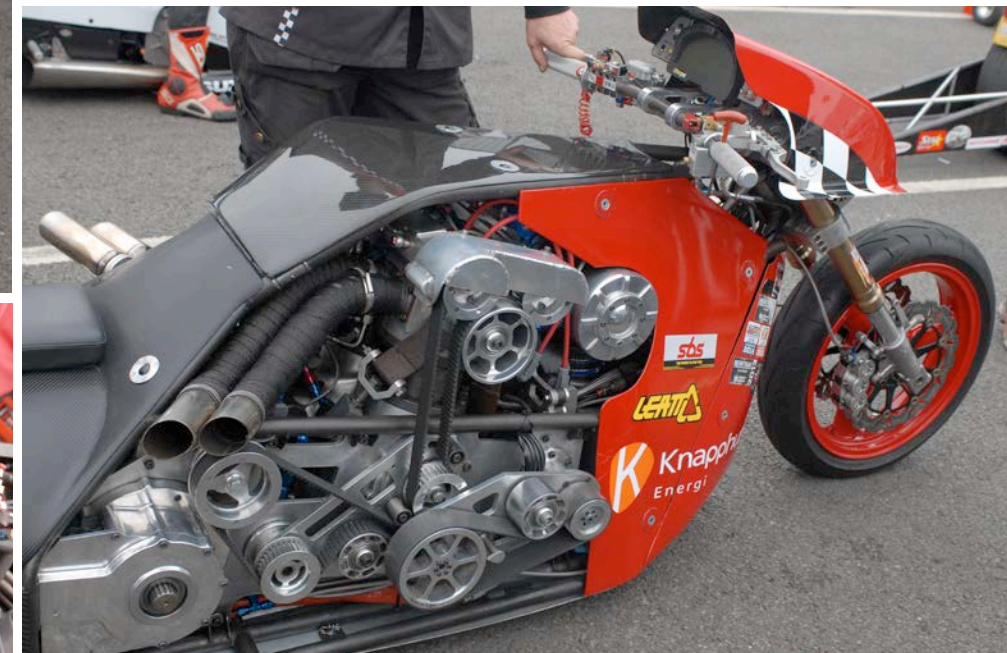
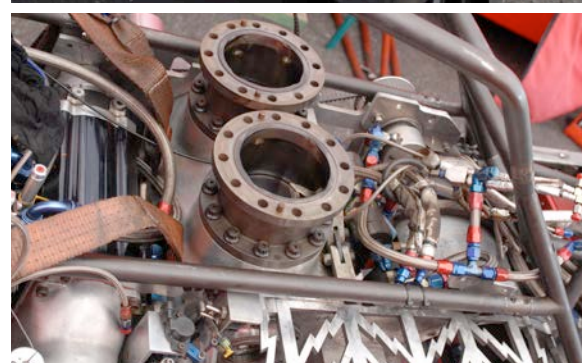
TF e STB sono molto simili anche nell'estetica. Spesso sulle seconde sono montati dei motori a V in stile Harley-Davidson, ma da qualche anno a questa conformazione si sono aggiunte motorizzazioni con la V dei cilindri a 60° – come quello del finlandese Samu Kemppainen che ha vinto la categoria con un motore 3200 senza compressore, uscendo dalla strip a 352 km/h in 6"58 – e più recentemente si sono visti pure dei bicilindrici in parallelo.

Verifiche e controlli

Dopo ogni gara i team impegnati nelle varie categorie si adoperano per verificare che la moto sia perfettamente a posto per il lancio suc-

XXXX XXXIVO RAGGIU

zm xbcnmz xbcnmz bxcnm zmxhnc mznx cmnzb zm xbcnmz xbcnmz bxcnm zmxhnc mznx cmnzb zm xbcnmz xbcnmz bxcnm zmxhnc mznx cmnzb zm xbcnmz xbcnmz bxcnm



XXXX XXXIVO RAGGIU

zm xbcnmz xbcnmz bxcnm zmxhnc mznx cmnzb zm xbcnmz xbcnmz bxcnm zmxhnc mznx cmnzb zm xbcnmz xbcnmz bxcnm zmxhnc mznx cmnzb zm xbcnmz xbcnmz bxcnm



cessivo, ma se per SSB e PSB la revisione implica il controllo di frizione, compressione cilindri, settaggi del turbo, catena e altri dettagli, non è così per i motori che bruciano nitrometano. Lo sforzo cui sono sottoposti questi ultimi è incommensurabile e **la prassi prevista è lo smontaggio completo del motore con controllo delle parti e delle tolleranze dopo ogni lancio.**

Basti pensare che l'enorme quantità di combustibile immesso nelle camere di scoppio – unita alle alte pressioni di combustione – crea inevitabilmente dei trafilaggi attraverso i segmenti e in soli 400 metri l'olio si emulsiona completamente, perdendo le sue proprietà lubrificanti. Gli elettrodi delle candele si consumano quasi del tutto e spesso accade che per l'ultimo tratto si proceda in autocombustione. Molto sollecitata è pure la cinghia della trasmissione primaria che – per quanto tenace – non riesce a reggere che per alcuni

lanci. Bisogna sempre ricordare, quindi, che oltre ai piloti ci sono altri due protagonisti fondamentali: i singoli motori, destinati a consumarsi in soli 400 metri con una violenza inaudita, e gli eccellenti meccanici, che lavorano al meglio e con poco tempo a disposizione, pur sapendo che possono verificare il frutto del proprio lavoro solo in gara, non essendoci possibilità di alcun altro tipo di prova.

Chiudiamo con una curiosità riguardante la classe TF a quattro ruote. Da circa due anni in tutto il mondo la distanza dei lanci dei Top Fuel Dragster è stata accorciata da 400 a 300 metri circa, questo per motivi di sicurezza, **in quanto si era già superata abbondantemente la velocità di uscita di 550 km/h.**

Bene, a St. Pod il vincitore Stig Nergaard, con i circa 8000 CV sviluppati dal suo TF, ha toccato la velocità massima di 480 km/h in soli 300 metri...