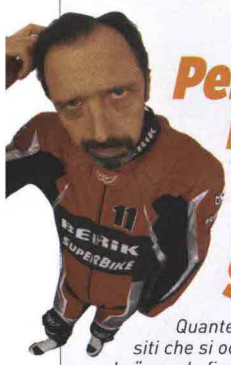
www.ecostampa.it



Perché Nessuno Parla del Campionato Italiano Superbike?

Quante volte avete letto – su giornali e siti che si occupano di gare – articoli in cui la "grande firma" di turno, con roboanti toni saccenti, parla della necessità di "ridurre i costi" legati sia alle moto sia ai team, partendo proprio da una riscrittura delle regole?
Eppure, a guardare il panorama internazionale delle corse, negli ultimi tempi non è cambiato praticamente niente.

In MotoGP i budget continuano ad essere senza senso e i tempi sul giro non giustificano in nessun modo l'investimento e quel poco di spettacolo che di tanto in tanto si vede (più per merito degli attributi dei piloti che non dei progressi tecnici delle moto).

Nel mondiale SBK va un po' meglio, visto che le regole – concordate con i team e i costruttori – sono garanzia di spettacolo. Però i costi, pur notevolmente più bassi della MotoGP, rimangono in ogni caso troppo alti se rapportati all'attuale contesto di crisi economica. Discorso simile in MX1, dove se non si è costruttore e non si ha un budget milionario, non si va da nessuna parte. E anche la Moto3 nata, tra le altre cose, per contenere i costi, non fa prevedere una situazione migliore: ha debuttato da poco, ma ha già preso una brutta piega con qualche casa che, pur rispettando le norme, ha tradito lo spirito del regolamento tecnico, e rischia di uccidere la serie sul nascere con moto più performanti delle altre, ma anche molto, molto, più costose. Insomma tutti a pensare al proprio tornaconto e nessuno che bada al benessere del motociclismo in quanto tale.

Tutti tranne, forse, la FMI. Sì, proprio la Federazione Motociclistica Italiana che, per chi non lo sapesse, organizza il CIV, Campionato Italiano Velocità, che comprende una miriade di attività sportive legate al motociclismo. Bene, forse non tutti sono al corrente del fatto che la FMI per il 2013 ha completamente rivoluzionato il regolamento del Campionato Italiano Superbike, con scelte dure e difficili, ma tutte finalizzate all'aumento della competitività e dello spettacolo.

Il livello tecnico è stato abbassato, nel senso che le moto possono essere sottoposte a modifiche meno radicali rispetto a prima, e la fiche di omologazione è grossomodo quella della vecchia SuperStock, quindi con mezzi da gara non troppo lontani dai mezzi di serie da cui derivano. I benefici si sono visti subito: tanto per dirne uno, gli iscritti sono passati dalle 13 moto del passato a più di 45 piloti.

I vari fattori messi assieme – abbassamento del livello tecnico e dei costi, e aumento dei concorrenti in gioco – sono garanzia di spettacolo, e poiché le gare si corrono sui circuiti più belli d'Italia, personalmente ho deciso che quest'anno tornerò a vedere DAL VIVO la Superbike CIV. Credo che questo campionato meriti fiducia e, cosa ancora più importante, che sia capace di farmi saltare in piedi sul divano... opps, SUGLI SPALTI.

Chi viene con me? Organizziamo qualcosa? Una tribuna SuperBike Italia? Oppure una grigliata SuperBike Italia? Altre idee? Dai... fatemi sapere e diamoci appuntamento al CIV. L'indirizzo è il solito: maverick.greissing@superbikeitalia.it

Maverick

SuperBike ITALIA POSTA

"Non è vero che non si può vivere senza moto... ma senza moto non si può dire di aver vissuto davvero."
Aforisma segnalato dal nostro lettore Massimiliano

Lettera del Mese

All'autore della "Lettera del Mese" la maglietta 'Stacca, piega, apri...' by SuperBike Italia

LA MOTO DIESEL?

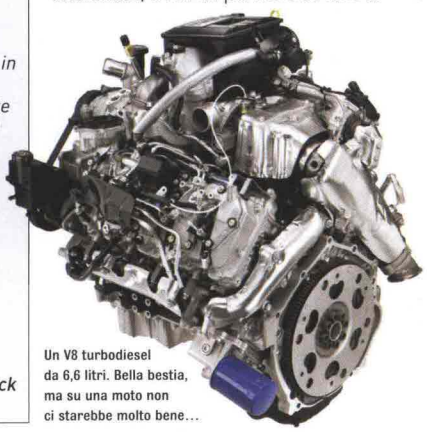
D Grandissimi smanettoni [...] ho una domanda per voi. L'altro giorno è nata una discussione tra me e i miei amici e alla fine ci siamo chiesti: perché praticamente non esistono moto diesel? Magari non sarebbero granché come sportive, ma forse potrebbero andare bene come endurone o turistiche, no? Se funziona come sulle auto, consumerebbero pochissimo e avrebbero tanta coppia.
Diego – E-mail

R Bella domanda Diego. Nel mondo automobilistico i motori Diesel sono dappertutto e, come dici tu, perché non dovrebbero andare bene anche per una moto turistica? Purtroppo il sillogismo non è così semplice. Il problema, fondamentalmente, è che i Diesel hanno caratteristiche intrinseche che li rendono incompatibili con l'uso su mezzi piccoli e leggeri come le moto. Nello specifico, la causa principale del fatto che non esistano "motori da moto" a ciclo Diesel è dovuta al peso: in questo tipo di propulsori la miscela all'interno dei cilindri si accende per pura compressione, senza l'aiuto delle candele, il che richiede una costruzione molto più robusta e massiccia, ad esempio con pareti dei cilindri più spesse e con l'impiego di materiali e componenti più resistenti.

Sempre a causa del particolare tipo di accensione, i Diesel non possono raggiungere regimi di rotazione molto elevati, e per produrre una potenza massima accettabile richiedono l'aiuto della sovralimentazione tramite turbo, il che li rende più costosi, più voluminosi, e con un più ristretto arco di utilizzo. Tutti questi svantaggi, sulle auto si possono tranquillamente aggirare usando cubature più grosse o un maggior numero di cilindri, e inserire un turbo non è quasi mai una vera complicazione; ma non ci vuole molto per immaginare quanti problemi darebbe un motore grosso e ingombrante su una moto.

Considera poi che, da un punto di vista puramente ingegneristico, basta solo un piccolo svantaggio, rispetto alle soluzioni convenzionali, a far finire un'idea innovativa nel novero di quelle "strambe". E questo succede ancora prima che il reparto ragioneria si metta a fare i conti su quanto costi sviluppare un concetto di motore completamente nuovo, che garantisce solo modesti benefici, rispetto ad una soluzione convenzionale, ampiamente accettata, e comprovata. Un esempio è la sospensione anteriore Telelever, estremamente complicata da applicare ad una moto (a meno di non disporre di un motore boxer). In pratica non la considera nessuno tranne la BMW, il che fa pensare che, più che reali vantaggi rispetto a una soluzione tradizionale, sulle moto della casa bavarese intervengano soprattutto motivazioni di marketing.

Finché il fattore di risparmio economico non diventerà preponderante, e stabilirà che i motori a benzina non sono più così efficienti, il motore Diesel, sulle moto, anche con l'adozione di turbocompressori e simili, non potrà aggirare i suoi grossi difetti: sul fronte del peso, delle dimensioni e dell'erogazione della potenza.



Un V8 turbodiesel da 6,6 litri. Bella bestia, ma su una moto non ci starebbe molto bene...

DUBBI TERMINALI

D Un saluto a tutta la redazione [...] Vorrei mettere alla mia GSX-R600 uno scarico aftermarket, ma ho qualche dubbio da farmi chiarire sull'argomento. Prima di tutto, i terminali aftermarket sono molto diversi da moto a moto, oppure sono più o meno lo stesso modello, ma con diversi attacchi e raccordi? Lo vorrei sapere perché un mio amico mi darebbe a un prezzaccio un terminale in carbonio per Yamaha R6, ma non so se varrebbe poi la pena provare ad adattarlo per montarlo sulla mia GSX-R. Secondo dubbio: ultimamente c'è la moda dei terminali molto corti, tipo quelli che usano in Moto2. Da vedere sono molto belli, ma offrono anche dei particolari vantaggi/svantaggi rispetto a quelli normali? Se sì, quali?
Simone – E-mail

092192

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Contatti: www.superbikeitalia.it
SuperBike Italia - Edizione Speciale, Via Ariberto, 8 20123 Milano
E-mail: posta@superbikeitalia.it
Seguici su facebook Pagina Ufficiale: SuperBike Italia

Caro Simone, volendo generalizzare si può dire che più i terminali aftermarket sono costosi, più è difficile che si adattino ad un tipo di moto diverso da quello per cui sono nati. Questo perché, negli scarichi più economici, i produttori riescono a contenere i costi realizzando un unico tipo di silenziatore che poi adattano via via ai vari modelli, modificandone ad esempio gli attacchi e il raccordo del collettore di scarico. Certo, non sempre è così semplice, e come detto, gli scarichi di maggiore qualità vengono interamente progettati in funzione del modello su cui verranno montati, per cui l'eventuale adattamento diventerebbe molto difficile, se non impossibile. In linea di massima, se vuoi il nostro consiglio, il gioco non vale la candela: meglio usare sempre un prodotto dedicato che cercare di adattarne uno proveniente da un altro modello. Anche se i silenziatori sembrano identici, e in un modo o nell'altro riuscissi a montarne uno su un modello di moto diverso, i risultati non sarebbero per nulla garantiti.

Per quanto riguarda gli scarichi corti, come dici tu, il fattore predominante è proprio la moda. Però qualche vantaggio concreto lo offrono, come ad esempio il risparmio in fatto di peso – un silenziatore più piccolo, solitamente, è anche più leggero. Lo svantaggio (se di svantaggio si tratta) è che a parità di diametro della tubazione interna, quanto più piccolo è il silenziatore, tanto maggiore sarà l'intensità del suono prodotto. Quindi, per ottenere terminali corti omologati per l'uso stradale servono dB-killer più efficaci, o il mantenimento di un catalizzatore, a monte del silenziatore, che contribuisca ad abbattere le emissioni sonore.

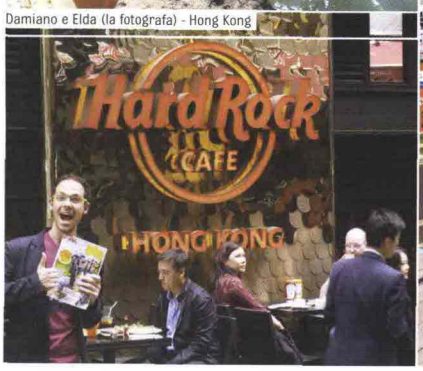
Lo scarico corto, in stile Moto2, della CB1000R di Ronnie. È più piccolo, più leggero e, una volta tolto il dB-killer, più rumoroso

SuperBike WORLD ITALIA

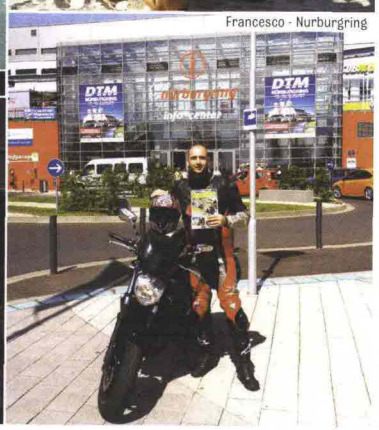
Mandaci le foto dei paesi del mondo dove hai portato SuperBike. Le più originali, simpatiche e... piccanti saranno pubblicate!

Valeria - Maiorca

Elisa e Simone - Mafia Island, Tanzania



Damiano e Elda (la fotografa) - Hong Kong



Francesco - Nurburgring

Ducati 1199R vs Toyota Prius

Rispetto agli appassionati di auto, noi motociclisti siamo una categoria fortunata. Ci pensavo qualche giorno fa, in carena su una Ducati Panigale R, proiettato come un missile sul rettilineo principale del Circuit of the Americas di Austin, e con il dato sul cruscotto che, appena prima del riferimento per la staccata, indicava oltre 290km/h.

Ecco, ad essere onesto, in quel preciso istante forse ho pensato soprattutto ad attaccarmi ai freni della 1199, per poi abbandonarmi alla goduriosa sensazione dei bulbi oculari che cercavano di schizzarmi fuori dalle orbite mentre la moto passava da 290 a 60 all'ora nel giro di pochi metri. Però, una volta tornato ai box, assorbita l'adrenalina e riordinate le idee, non riuscivo a smettere di pensare a quanto siamo fortunati noi motociclisti, che, per soli 32 mila euro, ci possiamo portare a casa un gioiello come la 1199R.

OK, prima che mi mandiate a quel paese ("...soli 32 mila euro? Ma dove vive questo scemo?") vi spiego il senso del mio pensiero. Anzi, fate così: andate in edicola e compratevi un qualsiasi giornale di auto. Poi aprite le pagine dei listini e guardate quanto costano una Volkswagen Golf full optional, o la più povera delle BMW serie 3, o quella tristezza della Toyota Prius ibrida. Eh sì, sono tutte sui 30.000 euro. Cioè, vi rendete conto? Con a disposizione la stessa cifra, noi motociclisti possiamo entrare in un concessionario Ducati (ma anche Aprilia, o BMW Motorrad) ed uscirne con una sportiva (1199R, RSV4 Factory, HP4) che ha giusto una manciata di cavalli in meno rispetto alla sua collega del mondiale SBK e, a parità di pilota, permette di girare in pista in tempi più lenti sì e no del 5% di quelli con cui Checa, Laverty e Melandri lottano per il podio ad ogni weekend di gara. Ora pensate invece al nostro amico automobilista. Con i suddetti 30.000 euro se ne tornerebbe a casa seduto nella sua bella Toyota Prius, una valida quanto deprimente auto ecologica che non solo non riuscirebbe a completare un giro tirato a Monza nel tempo che una Toyota F1 ci mette ad essere imballata e trasportata da un circuito all'altro, ma probabilmente finirebbe con i freni in fiamme prima ancora di arrivare alla staccata della variante Ascari.

Prestazioni a parte, vale anche la pena citare che effetto fa scendere la mattina in garage e trovare ad aspettarvi una Panigale R, aggressiva, emozionante, che vi toglie il fiato anche da spenta, oppure portarla alla sera davanti al locale dell'aperitivo. Andateci con la Prius all'aperitivo e, ammesso che abbiate trovato parcheggio, poi mi direte di quanta gente si sarà soffermata a guardarla o vi abbia fatto i complimenti per esservela comprata.

A questo punto potreste obiettare: molto bene, ma io non ho i 32 mila euro né per comprarmi la 1199R né per la Prius. Nessun problema, perché gran parte del discorso appena fatto non vale solo per le fuoriserie da sogno come la Panigale: oggi con poco più di 10 mila euro vi potete comprare una MV F3; con molto meno una GSX-R1000 usata, un'R1 di qualche anno fa, una Speed Triple 1050, una CBR600RR, una Z750. Provate invece a pensare che auto vi darà un concessionario con 4-5.000 euro...

Insomma, con il costo del bollo e dell'assicurazione annuale di una Supercar da 600cv – ovvero l'unico tipo di auto che, probabilmente, riuscirebbe davvero a riprodurre il senso di accelerazione di una qualsiasi sportiva 1000cc – noi ci possiamo comprare una moto vera: una impareggiabile generatrice di emozioni, una fonte inesauribile di passione, un mezzo capace di farci sognare e cambiare il volto di ogni nostra giornata come poche altre cose al mondo possono fare.

In definitiva, OK, magari non saranno in tanti quelli che si potranno permettere la Panigale R, ma anche con una naked da sparo o una sportiva di qualche anno fa, non è comunque niente male essere motociclisti.

Aigor

www.ecostampa.it
092192
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

www.ecostampa.it

SuperBike ITALIA POSTA

Vuoi essere sempre aggiornato con tutte le novità di SuperBike Italia?
Iscriviti alla nostra newsletter! Per farlo, registrati sul nostro sito internet:
www.superbikeitalia.it
Sarai subito dei nostri!

FILETTO SPANATO

D Ciao pazzi impennatori [...] Mi sa che ho appena fatto un casino. Ho tolto i fianchetti della carena della mia moto per cambiare la batteria, ma devo aver rovinato qualcosa nelle viti che tengono in sede il pannello. Due delle viti a brugola erano diventate molto dure da girare, e io mi sono messo a forzare. Alla fine si sono avvitate, però adesso mi sembrano un po' storte. E sono diventate parecchio dure da girare in qualsiasi direzione. Che faccio? Damiano – E-mail

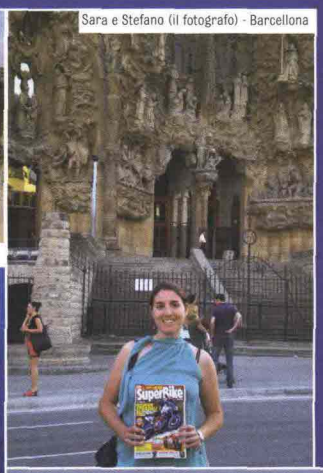
R Caro Damiano, probabilmente hai ingranato male la vite nella filettatura: a volte succede con viti corte e tozze come quelle che tengono in sede i pannelli della carena. Non è la fine del mondo, ma la prossima volta, per evitare problemi, prima di rimettere in sede le viti cospargile con un leggerissimo velo di grasso sulla filettatura: la vite entrerà meglio e, col passare del tempo, eviterà di bloccarsi a causa dell'ossidazione. Per risolvere il tuo problema, comunque, ti serve un kit di maschi e "filiere" per filettare – costa poco, e ti durerà una vita. Per prima cosa devi svitare attentamente la vite – allentala dolcemente e senza fretta, magari aiutandoti con qualche spruzzo di spray sbloccante. Una volta fatto, controlla lo stato dei filetti sulla vite – se ci sono dei segni, o se il filetto sembra danneggiato, buttala e sostituiscila. Adesso prendi la filiera delle giuste dimensioni dal tuo set. Le filettature vengono definite in termini di diametro e passo – quindi una filettatura M6x1.0 ha un diametro di 6mm, con i filetti distanti 1mm l'uno dall'altro. Se puoi, attrezzati di un calibro per filettatura, altrimenti basta accostare il maschio e la vite, e confrontarne i filetti, per vedere se sono uguali. Applica un poco di olio lubrificante ai filetti del maschio e, con molta delicatezza, avvitalo dentro al foro della madrevite danneggiata. È fondamentale che tu lo tenga perfettamente perpendicolare al foro, e che avanzi in maniera continua e graduale, svitando il maschio di un quarto di giro ogni pochi giri, per assicurare che i trucioli metallici vengano espulsi. Il maschio ripulirà la filettatura rovinata, ma dovrai comunque fare attenzione, quando sviterai la vite in futuro, perché le pareti dei filetti potrebbero essere fragili. Buona fortuna!

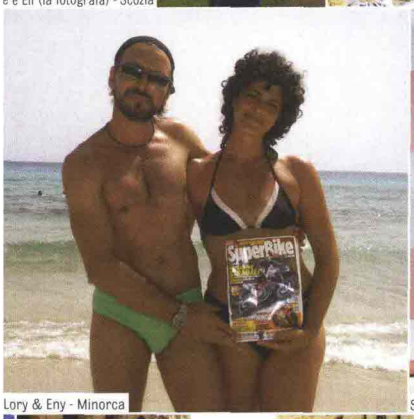
SuperBike ITALIA WORLD

e e Eli (la fotografa) - Scozia

Davide e Mirko - Riccione

Giordano - Isola Cozumel, Messico

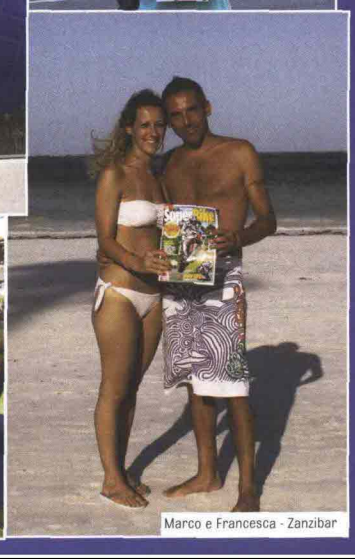

Sara e Stefano (il fotografo) - Barcellona


Lory & Eny - Minorca

Silvia, Lorenzo, Luca, Mattia, Giulia - NASA, Florida

Emanuele, Giovanni, Andrea, Davide, Alessandro, Paco, Alessandro - Valencia

Il gruppo Cani & Porci allo stand del Sic


Marco e Francesca - Zanzibar

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

092192