

Ancora oggi, nel paddock, tutti lo chiamano *l'Ingegnere*. Da giovane correa in 125 con motori realizzati con le sue mani. Insieme a marchi come Hercules-DKW, Simonini, Gilera, Bimota-Adriatica, Aprilia, Cagiva e Husqvarna ha progettato e sviluppato propulsori che hanno fatto storia. E che, soprattutto, hanno vinto 40 Mondiali tra Enduro, Motocross e Velocità.

(TEORIA E TECNICA MOTORISTICA SPIEGATA AI PROFANI)



## COME TI STROZZO LA SUPERBIKE

***Dal 2015 la SBK sarà tutta EVO, ma le limitazioni della potenza faranno bene soltanto allo show***

Durano poco, i regolamenti del Mondiale Superbike. Nel 2014 Dorna ha introdotto la classe Evo con la stessa filosofia delle CRT e delle Open in MotoGP: una soluzione economicamente e tecnicamente più vicina alle moto di serie per garantire sufficienti partecipanti al campionato. Questa politica comunque transitoria di «due classi in una» ha funzionato e comunque nel 2015 la SBK tornerà alla piattaforma unica con il regolamento basato sulla

classe Evo 2014, sempre per ottenere una competizione elevata con costi accessibili, ma lasciando spazio ai Costruttori per sviluppare il proprio prodotto. Ne è risultato un regolamento tecnico abbastanza diverso. **Con le nuove regole per la stagione 2015, mi sembra sia stato trovato un compromesso equilibrato per mantenere l'interesse di tutti.** L'arrivo della Yamaha, ormai prossima a presentare e omologare la sua nuova supersportiva, potrebbe dare un ulteriore impulso positivo alla World Superbike modificando decisamente i valori in pista. Le moto oggi competitive - Aprilia e Kawasaki soprattutto - perderanno alcuni vantaggi. Perché **le quattro cilindri mille più preparate saranno limitate col divieto di cambiare alcuni particolari**, per esempio pistoni e bielle. Che dovranno rimanere standard come già accade per le bicilindriche 1.200 Ducati e Buell.

**Il nuovo pacchetto di regole potrebbe costringere alcune marche a rivedere l'intera scheda di omologazione.** Sempre che queste decidano di continuare la partecipazione al campionato, perché l'omologazione di un modello, nuovo o aggiornato,

è complessa e costosa soprattutto per la quantità di esemplari da produrre (mille) e, possibilmente, vendere. **Forse tale cambio regolamentare è il motivo principale per cui Aprilia sta spostando i suoi interessi verso la MotoGP con un anno d'anticipo. Kawasaki invece ci crede.** Ha confermato il campione del mondo in carica Tom Sykes per il 2015 e anche tecnicamente sembra messa meglio, competitiva già oggi anche con la soluzione EVO. Il regolamento 2015 potrebbe rendere una bicilindrica come la Ducati così avvantaggiata, da prevederne già delle limitazioni specifiche.

In base ai risultati nelle gare su asciutto, se i motori 1.200 due cilindri dovessero dominare, **come misura contenitiva di potenza e coppia scatterebbero gli air restrictor.** Cioè strozzature tali da ridurre di due millimetri il diametro del condotto tra la farfalla e la valvola d'aspirazione. Se non fosse ancora sufficiente, i motori sarebbero strozzati ulteriormente di due millimetri. E così via fino a ritrovare un equilibrio agonistico con le migliori mille quattro cilindri, ovvero fino a una strozzatura massima di quattro restrizioni da due millimetri, equivalenti a un diametro di 46 millimetri. Significherebbe una perdita totale di prestazioni all'incirca del 14 per cento, che stimo in circa 30 cavalli in meno rispetto a un motore Ducati 1200 ufficiale senza air restrictor. **Si tratta di una filosofia regolamentare che temo voglia tutelare soltanto lo spettacolo**, perché anche il Mondiale SBK per la Dorna è principalmente uno show. Con buona pace delle velleità di sviluppo e promozione dei reparti R&D e dei Costruttori, che avrebbero potuto ricevere (o almeno chiedere) stimoli diversi.

Da ingegnere, avrei preferito non essere sottoposto a questo regolamento. Al sistema di bilanciamento tra motori a due cilindri (1.200) e a tre e quattro cilindri (1.000) **avrei applicato una filosofia basata sulla limitazione del consumo di carburante.** Per esempio, un massimo di 18 litri (o anche meno) risolverebbe tutto molto più elegantemente, sarebbe anche più chiaro e semplice. E troverei molto più utile lo stimolo al contenimento dei consumi, in combinazione con l'elettronica, per gli ingegneri che lavorano nella SBK, piuttosto che in MotoGP. **Ma la politica era e rimane più importante della tecnica e delle effettive esigenze dei Costruttori.** Sarebbe stato più sensato e interessante dare spazio alla fantasia e alla libertà tecnica in MotoGP, privilegiando invece lo sviluppo tecnologico per motori più puliti e risparmiatori in Superbike.