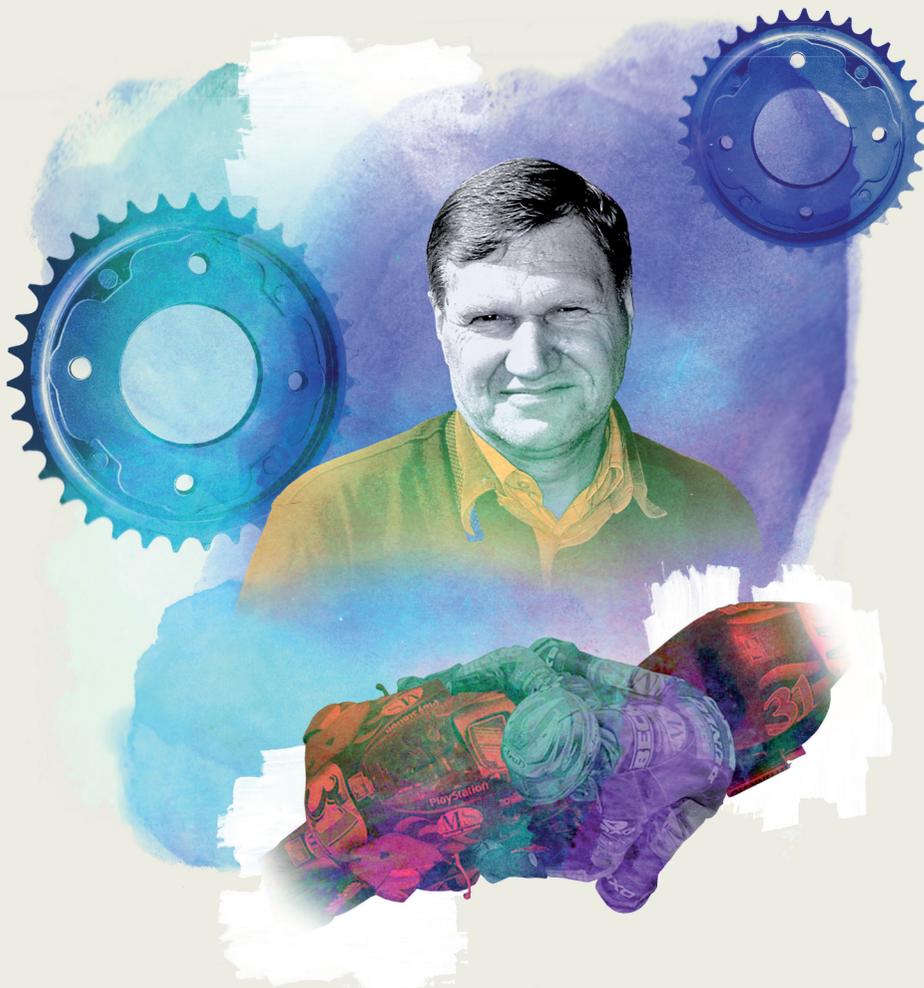


LA STANZA DEI PERCHÉ di Jan Witteveen

Illustrazione di GlueKit

Ancora oggi, nel paddock, tutti lo chiamano *l'Ingegnere*. Da giovane correva 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)



SUZUKI IN MOTOGP? SÌ, SENZA FRETTA

Torneremo a vedere una Suzuki nei gran premi, ma non prima del 2015. Perché qualcosa non va

Suzuki ha deciso che rientrerà in MotoGP nel 2015 con la nuova XRH-1 e sfrutterà il 2014 per collaudi e messa a punto. Su YouTube si può osservare il prototipo e ascoltarne il suono del motore: **non più il quattro cilindri a V delle precedenti RGV500 due tempi e GSV-R 990 e 800, bensì un quattro in linea.** Suzuki s'era ritirata improvvisamente alla fine del 2011, alla chiusura dell'ultima stagione con le MotoGP da 800 centimetri cubi e nonostante la

GSV-R V4 1.000 fosse già pronta. Così Dorna rimase con un team in meno nella MotoGP 2012 e Randy DePuniet passò all'Aprilia CRT del team di Jorge Martinez. Credo che i motivi del ritiro furono quattro. **Primo: il progetto con il motore V4 MotoGP non è mai stato competitivo.** Ha vinto un solo gran premio (nel 2007, con Chris Vermeulen a LeMans sotto lo pioggia) e spesso accusava problemi e rotture. Secondo: ricerche, sviluppo e costruzione prototipale erano specificamente per la MotoGP, di conseguenza i costi furono molto elevati e non proporzionali ai risultati. Terzo: **la pressione del marketing per la mancanza di link tecnici con le GSX-R.** Quarto: il programma di risparmio varato per la difficile situazione finanziaria del momento.

Il progetto testato oggi in pista è tutto nuovo. **La soluzione del motore quattro in linea rispecchia la produzione e la tradizione delle Suzuki di serie.** Le possibilità sono due: mantenere il layout del motore GSX-R 1000, o copiare la filosofia della Yamaha facendo ruotare al contrario l'albero motore, con tutti vantaggi per la parte ciclistica. Sono

convinto sia **la strada più sicura e logica per diventare competitivi in poco tempo.** Il motore è da rifare comunque, non c'è nulla che possa derivare dalle GSX-R di produzione e dalle esperienze in Superbike. In MotoGP servono prestazioni superiori, valvole pneumatiche, distribuzione a cascata d'ingranaggi, cambio seamless, carter e albero motore più robusti, il massimo rapporto alesaggio e corsa possibile per migliorare le prestazioni agli alti regimi. Il diametro del pistone della GSX-R standard è 74,5 millimetri; andando a 81 millimetri, il massimo consentito dal regolamento, farà aumentare la larghezza del motore anche spostando la cascata degli ingranaggi della distribuzione dietro i cilindri (e non fra i cilindri, come nei motori SBK). Ma per la corsa più corta, da 57,3 a 48,5 millimetri, diventerà più basso di almeno dieci. Finora Suzuki non ha rilasciato molte informazioni, ma **queste scelte tecniche non sono discutibili.** Sono un punto di partenza per quei 250 cavalli (alla ruota!) che più o meno deve avere oggi un motore competitivo. **Il difficile infatti non è trovare tale potenza massima, ma sviluppare una moto veloce e affidabile,** in grado di terminare le gare rispettando il massimo consumo ammesso (20 litri di benzina) e i pochi motori punzonati (nove nell'anno del debutto, cinque nei successivi).

I primi risultati del 2013 erano stati incoraggianti, invece durante i primi test del 2014 a Sepang la situazione è peggiorata: **il gap dalla Honda di Marquez è salito a quasi tre secondi** e a sorprendermi sono state anche le spiegazioni del responsabile Suzuki: hanno trascorso l'inverno a decidere e mettere insieme tutte le soluzioni collaudate con successo nel 2013. **Come a dire che non hanno fatto altra sperimentazione. Un atteggiamento incredibile** volendo davvero recuperare uno svantaggio nei confronti di Honda, Yamaha e Ducati, che stanno continuando a lavorare moltissimo. Mi sembra che Suzuki non abbia imparato nulla dal passato. Spero che l'ingegner Satoru Terada, capo del progetto, capisca in tempo cosa deve cambiare in vista del 2015, ma **conoscendo i tempi di reazione della Suzuki ho molti dubbi.** Senza ritrovare il metodo e la motivazione delle vittorie con Sheene, Lucchinelli, Uncini, Schwantz e Roberts Junior, **spenderanno molti soldi senza diventare protagonisti. Sarebbe uno spreco.** Un campionato MotoGP con una Suzuki competitiva sarebbe un scenario quasi ottimale: a quel punto mancherebbe solo il ritorno ufficiale della Kawasaki.