

L'ULTIMA

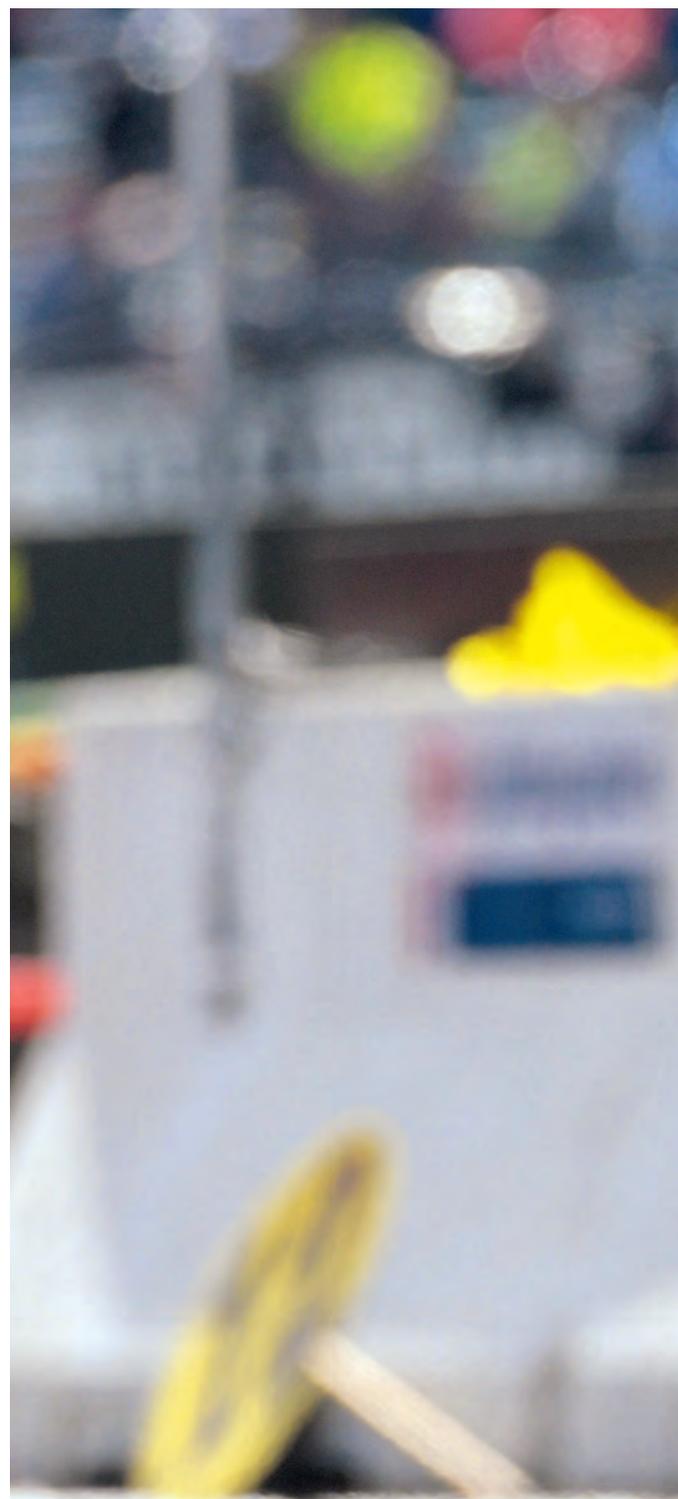
IL MONDIALE SUPERSTOCK 2016 (TORNATO QUEST'ANNO ALLA TITOLAZIONE EUROPEA) È STATO VINTO DA RAFFAELE DE ROSA E DAL TEAM ALTHEA BMW. A CONFERMA DI UN PROGETTO VALIDO E PERFORMANTE

Fra i campionati di motociclismo per derivate di serie, BMW ha vinto quello più interessante, più vicino alla reale prestazione di un normale esemplare acquistabile dal concessionario. E da questo punto di vista sicuramente il più difficile, perché col regolamento Superstock serve prima di tutto una base standard realmente competitiva e aggiornata, altrimenti le modifiche concesse non sono sufficienti a colmare e correggere eventuali lacune e mancanze del modello in vendita. È il motivo principale per cui a primeggiare nel Mondiale STK, dopo le prime otto edizioni appannaggio soprattutto della Suzuki GSX-R, sono state le Case europee. Aprilia, BMW e Ducati hanno alzato così tanto l'asticella del prodotto di serie che i team con moto giapponesi hanno smesso di vincere, ad eccezione di Kawasaki, capace di assicurarsi un paio di titoli Costruttori.

Fra piloti e team privati del paddock Superstock, rispetto alla concorrenza di Aprilia e Ducati, la BMW S1000 RR è stata apprezzata anche per il costo e non solo per i risultati sportivi e le sue prestazioni.

La prima edizione del Campionato Superstock 1000 FIM Cup si svolse nel 1999 e solo nel 2005 ricevette la titolazione Mondiale, mentre da quest'anno – edizione 2017 – torna a essere “soltanto” un Campionato Europeo, com'era fino al 2004. Raffaele De Rosa e la BMW sono quindi gli ultimi Campioni Mondiali Superstock della storia (sempre che fra qualche anno il campionato non torni a vantare la titolazione iridata).

Nel corso delle varie stagioni la partecipazione di team e costruttori è rimasta viva, stimolata dai costi limitati delle moto e dalla possibilità di essere competitivi senza apportare eccessive modifiche. Con un ulteriore interesse per la formazione dei giovani talenti, perché il limite mas-



IRIDE STK



about RACING

simo di età per partecipare è stato fissato a 28 anni. Con budget contenuti e sfruttando le ovvie sinergie per la presenza sugli stessi circuiti, molte squadre del Mondiale SBK hanno perciò istituito uno junior team STK.

Come in tutti i principali campionati di velocità, dalla MotoGP a scendere, anche in Superstock vige un regime di monogomma, o meglio monomarca, che è Pirelli. A differenza del WSBK però le gomme devono essere scolpite e non slick. Alla base del successo della Superstock rimane però il regolamento tecnico, che è stato redatto bene, con una filosofia intelligente che invece di dettagliare le varie proibizioni, indica semplicemente solo le modifiche ammissibili. È un campionato riservato a moto di serie con motori 4 tempi e 3/4 cilindri di 1000 cc, oppure a 2 cilindri con cilindrata fino a 1200 cc. Tutto quello non specificato nel regolamento deve rimanere come Casa madre l'ha fatto. In sintesi, sono sostituibili solo l'ammortizzatore posteriore, pastiglie e dischi freni, ma non il diametro e le pinze, neppure le ruote e il telaio/forcellone. Si può sostituire la carenatura e il codone, tranne il serbatoio.

Sul motore non si può intervenire, nemmeno fare del polishing (lucidatura) ai condotti, né sostituire pistoni, bielle, ingranaggi del cambio. Si può limare qualcosa al rapporto di compressione giocando con lo spessore delle guarnizioni per avvicinare la testata al cielo dei pistoni. Quello che possono fare soprattutto le Case è la selezione fra i ricambi di pro-





duzione, sfruttando le normali tolleranze per cercare i pezzi migliori, quelli più leggeri e con le dimensioni più adatte. Per i pistoni si cercano i ricambi che hanno il cielo più pronunciato, in modo da avere un lieve aumento del rapporto di compressione.

Per l'elettronica si può cambiare software e mappature, ma le centraline devono essere quelle del kit omologato dalla Casa, e con un prezzo massimo di 3mila euro. È possibile inoltre integrare l'acquisizione dati (prezzo max 3.750 euro). Per avere il timing migliore si può girare anche l'albero a camme e ovviamente il montaggio di ogni motore viene eseguito manualmente da reparti specializzati cercando di minimizzare gli attriti e controllando i giochi di accoppiamento. Tutte operazioni che il privato non può fare e sicuramente è favorito il motore preparato da uno specialista o direttamente dalla Casa costruttrice. Un'altra sostituzione ammessa è l'impianto di scarico.

BMW debuttò in Superstock nel 2010, l'anno dopo del debutto nel Mondiale SBK, ma al contrario il successo arrivò quasi subito. Ayrton Badovini con la BMW S1000RR vinse il campionato alla grande, aggiudicandosi consecutivamente nove gare sulle dieci totali. Un vero dominio!

Con Sylvain Barrier alla guida, BMW ha continuato a vincere il Mondiale STK 1000 nel 2012 e 2013. Poi nel 2016 è toccato a Raffaele De Rosa.

Dal punto di vista tecnico la S1000RR di produzione è

già da tanti anni la migliore supersportiva sul mercato e quindi, come base, ideale per il Campionato STK. Mi ricordo bene quando Raffaele De Rosa provò per la prima volta la moto dopo aver usato nel 2015 la Ducati Panigale: "Adesso capisco perché questa moto ha vinto tanto - fu il suo commento -. Il motore ha prestazione in basso e un campo di utilizzo elevato, così diventa facile da usare". La preparazione nel rispetto del regolamento si è nel tempo affinata, per arrivare vicino al peso minimo di 170 kg a secco (con acqua/olio, però senza carburante) la S1000RR è stata dotata di impianto di scarico Akrapovic in titanio, carena, codone e cablaggio molto più leggeri. Carena e codone sono diventati ancor più aerodinamici. Il motore ha ricevuto un aumento di 5/7 CV agli alti regimi con il tuning combinato all'impianto di scarico al limite del rumore (107 dB/A). L'elettronica ha implementato diverse mappature. Dietro montava un ammortizzatore Öhlins, l'escursione forcella è invece aumentata di 20 mm e sostituita l'idraulica interna. In base alle piste e alle condizioni di gara si interveniva poi sul setting.

Prima di tutto, è stata fondamentale anche l'affidabilità raggiunta dalla moto, perché per tutta la stagione non ci sono stati né rotture gravi né ritiri. Con un motore si poteva arrivare a 5.000 km! Significa poter disputare tutto il campionato con una sola unità, a patto di non danneggiarla con fuorigiri durante una caduta o l'aspirazione della ghiaia negli spazi di fuga o altro. È un risultato



notevole, una longevità di questo livello è molto superiore a quella di qualsiasi altra meccanica impiegata nel Mondiale SBK (sostituzioni previste ogni 2000 km) e in MotoGP (circa 1200 km).

La BMW affidata a De Rosa ha funzionato quindi complessivamente sempre bene, lamentando solo qualche difficoltà con gli pneumatici usurati. Nella seconda metà di gara, quando le gomme giro dopo giro calavano, la S1000RR del Team Althea soffriva un po' di più in confronto alla Ducati.

Sul bagnato poi la competitività peggiorava ulteriormente. Ma i vantaggi generali hanno nettamente superato questi handicap e, a mio avviso, sportivamente parlando, la combinazione pilota-moto ha vinto meritatamente il titolo Mondiale, con due affermazioni su sette Gran Premi. Quest'anno Raffaele de-

ve cambiare categoria per raggiunti limiti di età e gli auguro di trovare presto un posto stabile nel Mondiale SBK perché se lo merita, e comunque avrà qualche wild card per mostrare il suo talento con le BMW sempre del Team Althea.

In Superstock invece la sfida fra piloti e Case andrà avanti e anche senza titolazione iridata rimarrà un campionato importante. Dove vale sempre la vecchia regola del marketing sportivo: "vincere la domenica per vendere il lunedì". I successi commerciali della S1000RR e i risultati sportivi in Superstock mi sembrano una combinazione ottimale. Dal 2010 BMW ha vinto ben quattro campionati, quando non c'è riuscita è comunque stata protagonista e questa grande competitività ha certamente contribuito alla buona vendita delle sue supersportive. Che in definitiva hanno

dimostrato in pista e sul mercato di essere fra le migliori, se non le migliori in assoluto. Risultati molto positivi, che oggi sembrano quasi scontati ma che nel 2010 non lo erano affatto. BMW non aveva mai prodotto una supersportiva estrema e mai sfidato le quattro giapponesi, Ducati e Aprilia sul loro terreno preferito. Famosa per le sue turistiche ed enduro stradali, la Casa tedesca non aveva mai affrontato senza compromessi il tema delle supersportive. Gli sforzi dei progettisti e dei collaboratori hanno raggiunto un obiettivo che sembrava quasi impossibile. Allo scetticismo sul confronto con l'esperienza e la forza dei costruttori giapponesi, proprio sulla loro formula tecnica preferita del quattro-in-linea, i tedeschi hanno risposto stagione dopo stagione coi risultati. Una crescita esemplare e impressionante.

A JEREZ DE LA FRONTERA

De Rosa si è laureato Campione del Mondo Superstock.