



INMOTO



ARRIVA LA PRIMA MOTOGP DI SERIE

GRAZIE DUCATI!

CAMPIONE DEL MONDO SU STRADA
CON LA **DESMOSEDICI RR DA 200 CV**

PROVE E TEST

- BUELL 1125 R
- DERBI TERRA
- DERBI MULHACÉN 125
- GILERA GP 800
- H-D TOURING 2008
- MOTO GUZZI BELLAGIO
- HONDA SH 300i
- PIAGGIO CARNABY 200
- YAMAHA X-CITY 250

ANTEPRIMA 2008 SALONE DI PARIGI



ECCO LA NUOVA KAWASAKI ZX-10R



HONDA CBR 1000 RR

Elaborazione IN MOTO

ALL'INTERNO TUTTE LE NOVITÀ YAMAHA

TMAX ● YZF-R6 ● TÉNÉRÉ
E ALTRE QUATTRO
SORPRESE



MALATI DI NITRO

Per la sua collocazione in centro Europa, per la data in periodo vacanziero e soprattutto per il grande spettacolo che offre, l'evento tedesco continua ad attirare numerosissimo pubblico e a confermarsi una formula vincente. La nota dolente è che per la prima volta in questi ultimi anni l'evento è tornato ad avere i connotati di una gara ad invito, un trofeo a sé, quindi non facente parte del campionato europeo.

La causa sono vari dissapori tra Rico Antes - padre padrone dell'evento - e le federazioni preposte per il campionato FIA e UEM. Questo non fa certo bene al campionato, né all'evento, ma alla fine conta molto poco per il pubblico, attirato soprattutto dal fascino che queste gare garantiscono.

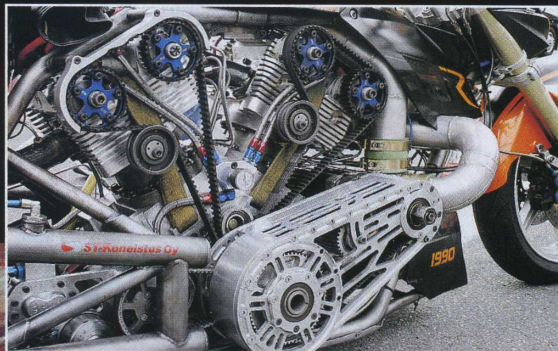
Innanzitutto due parole sul drag racing, una disciplina prettamente americana che aveva una

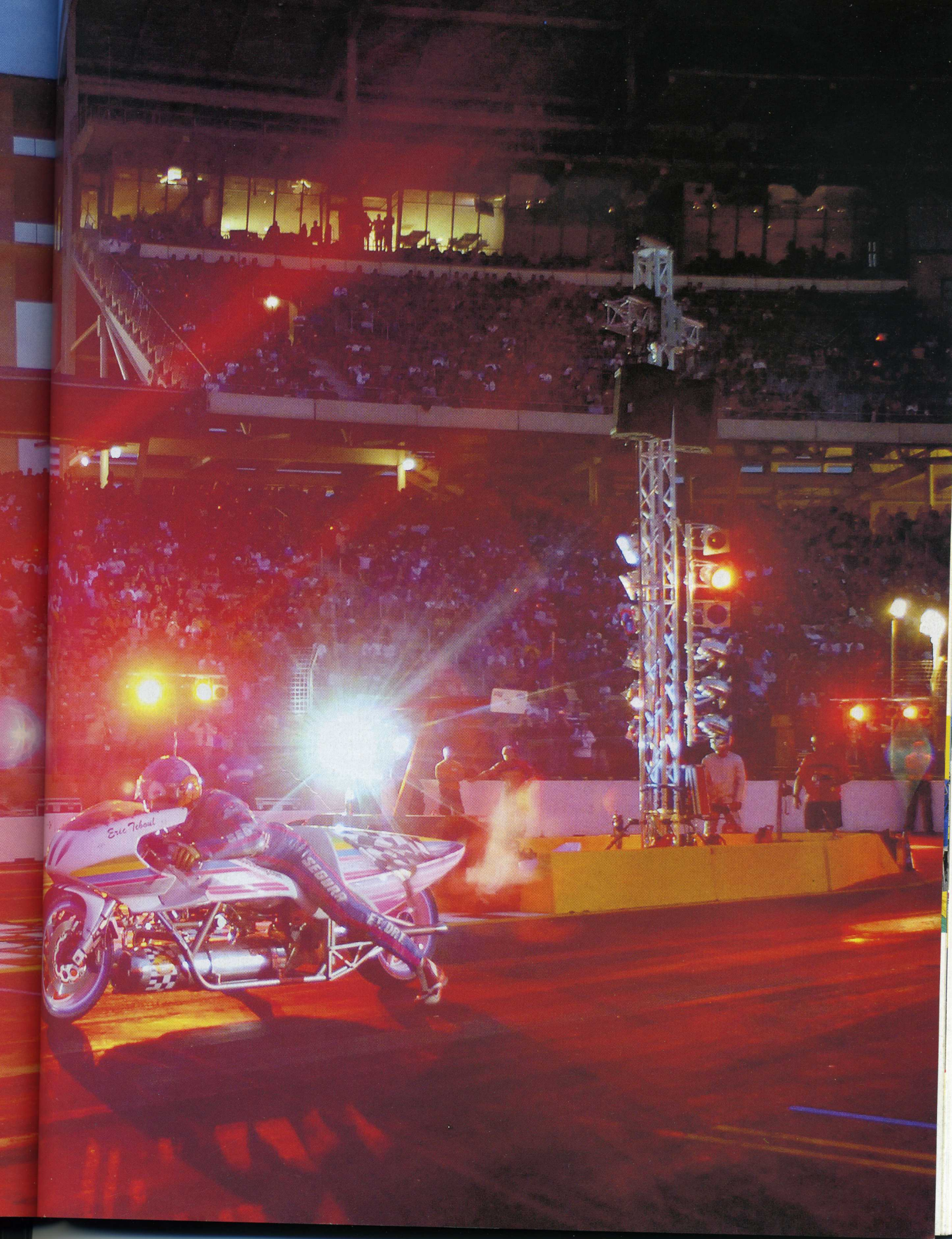
La NitrOlympics per la ventiduesima volta si conferma tra gli appuntamenti clou per gli appassionati di dragster del vecchio continente. Se volete ferirvi i timpani, farvi lacrimare gli occhi e respirare nitrometano a pieni polmoni, questo è il posto giusto

DI **Giorgio Scialino**
FOTO **Scialino - lesse Image**

MA CHE BEI PEZZI DI MECCANICA! E C'È PURE UN JET...

Sotto, da sinistra, togliere la testa di un motore Top Fuel per verificarne tenuta e tolleranze è prassi quotidiana. Dopo ogni lancio vengono sostituite le candele che in 400 metri si consumano interamente e viene sostituito l'olio che con il nitrometano che filtra attraverso le fasce si emulsiona e perde ogni proprietà lubrificante. La cinghia del volumetrico dura mediamente 6-7 lanci. D'altronde con un motore di 1000 CV... Questo magnifico bicilindrico di 1.990 cm³ a nitrometano, con compressore volumetrico, subito dopo il burn-out ha "espulso" per la troppa pressione il manicotto del compressore. Nella foto grande, la partenza del razzo da 473 orari di Teboul







C'è anche un monomarca per la H-D **V-Rod**, che permette di avvicinarsi alla specialità in modo relativamente **semplice**, **poco impegnativo** e non molto **costoso**

sua versione inglese già agli albori del secolo scorso, conosciuta come "sprinting" e consisteva in una gara di accelerazione individuale cronometrata su un breve percorso. Dopo il secondo conflitto mondiale ebbe un notevole rilancio grazie ai molti aeroporti militari in disuso. Il drag racing vero e proprio arrivò in Europa solo all'inizio degli anni '60 quando una delegazione americana di questo sport fu invitata per una dimostrazione. La formula americana con due concorrenti per volta risultò nettamente più spettacolare, dilagando anche nel vecchio continente.

Sintetizzando, tutto si può riassumere in due mezzi che partono insieme al verde di uno speciale semaforo chiamato "albero di natale" e cercano di coprire il quarto di miglio (poco più di 400 metri) nel più breve tempo possibile.

Sembra banale, ma non è così semplice come sembra. Quelle che partecipano a queste gare non sono semplici moto ela-

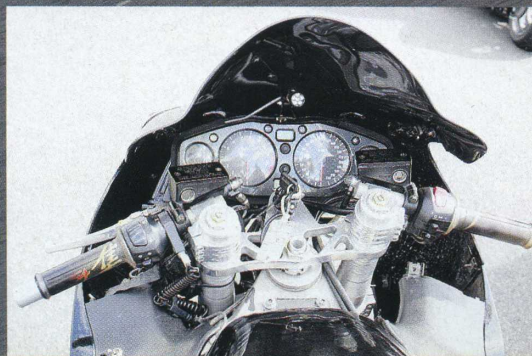
borate, si tratta di vere e proprie bombe ad orologeria... che talvolta scoppiano prima di percorrere i fatidici 400 metri. Quando invece li percorrono tutti sono capaci di uscire ad oltre 350 km/h, in poco più di 6".

ALLA NITROLYMPICS erano previste cinque classi motociclistiche e talvolta non si combatteva proprio ad armi pari... Prendere o lasciare.

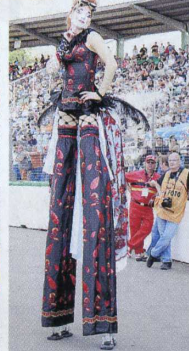
I Top Fuel, la classe regina, sono dei quadricilindrici alimentati a nitrometano e sovralimentati con compressori volumetrici. Con una cilindrata massima di 1.600

cm³ sviluppano qualcosa come 1.000 (sì, proprio mille) cavalli. Oltre che a battersi tra loro, in questo contesto combattevano anche con i Super Twin Top Fuel, bicilindrici alimentati a nitrometano con o senza sovralimentazione. Nella seconda ipotesi la cilindrata massima è di 3.000 cm³. La potenza è di poco inferiore ai fratelli a quattro cilindri, ma la coppia è ancora maggiore.

I piloti di Pro Stock (motori aspirati e alimentati a benzina) hanno boicottato l'evento per le questioni sorte in seguito a problemi nati dopo la gara dell'anno scorso e quindi si è istituita una classe



de
Pr
re
sin
de
ste



IL PADRINO E LO SHOW

A destra, Ton Pels, pilota per 30 anni, alla morte della figlia aveva deciso di non farsi più vedere in pista. Ma eccolo lì. Un po' di show quando la strip deve essere pulita a causa di qualche motore esploso



LUCA CARBONERA

AVVERSARI IN PISTA FUORI SI FA FESTA

Luca Carbonera (nella foto in basso), 38 anni, è uno dei due soli italiani presenti quest'anno. Da 7 anni sulle strip è alla sua quarta esperienza alla NitrOlympics. Ha iniziato con le H-D per poi passare alla Suzuki GSX-R aria/olio. Il suo motore è "pistolato" alla grande e sovralimentato al NOS, ma non può competere con i mostri presenti nella sua categoria. Ma Luca è un appassionato puro e non molla nonostante sia dura. «Quest'anno sono solo, in precedenza siamo stati presenti anche in quattro del nostro team, il Drag Company,

CONFRONTO DRAMMATICO

A fianco, confronto tra i voraci carburatori di un bicilindrico aspirato e la complessa alimentazione di un mostruoso TF sovralimentato. Le teste, e molte altre parti, sono ricavate dal pieno. Può consumare più di dieci litri di nitrometano per burn-out e lancio di 400 metri. Pagina a lato, altro paragone tra la plancia di comando di una Suzuki Hayabusa Super Street e quella del Top Fuel del pluricampione Ian King, motorizzato TVR Puma 1327 cm³. Nella foto grande, una partenza di Destroyer Cup, monomarca H-D, molto seguita in Germania



abbiamo partecipato al campionato tedesco, dove verso noi italiani c'è molto rispetto sapendo gli sforzi che facciamo. Abbiamo corso in Cecoslovacchia, in Ungheria e in Svizzera, sempre con la speranza che anche in Italia si delinei qualcosa. C'è molto affiatamento tra tutti i partecipanti, di qualsiasi nazionalità siano, la battaglia è solo in pista, fuori è festa». ■

denominata Pro Bike, ossia una specie di Pro Stock Class dove potevano competere più tipi di moto con potenza e tempi simili.

Le Super Street (moto sovralimentate derivate di serie, con pneumatico posteriore stradale e senza wheelie bar, la

triangolatura che limita l'impennata) hanno avuto una escalation impressionante in questo ultimo triennio. Ben dodici inglesi sono stati invitati alla NitrOlympics, tra loro i migliori assi europei di questa classe. Provate a pensare di partire con una Kawasaki ZX-12R turbo di oltre 600 CV ➤



senza il sostegno dell'antiribaltamento... La Super Twin Top Gas è una categoria dedicata ai bicilindrici alimentati a benzina - in pratica una classe Pro Stock per bicilindrici - con motori portati al limite senza

PRIMA E DOPO NELL'ORDINE GIUSTO

Nonostante la pista sia "gommata" per garantire l'aderenza necessaria a scaricare di colpo la quantità inaudita di cavalli, il burn-out è una pratica necessaria per mettere in temperatura il grosso pneumatico posteriore. Il ritorno alla fotocellula di partenza viene poi fatto a spinta

l'ausilio di sovralimentazioni. Infine la V-Rod Destroyer Cup, che sta godendo di ottimo successo in Germania. Come dice il nome, è una classe monomarca Harley-Davidson, ideale per verificare il vivaio dei piloti e vedere chi è in grado di emergere ad armi pari.

L'ambiente è estremo, l'ultima frontiera della potenza per veicoli terrestri. Queste poche righe non gli rendono certo giustizia. L'unico modo per assimilare veramente le sensazioni che questa disciplina sa

trasmettere anche al pubblico è essere presenti ad una gara e lasciarsi sopraffare dal ruggito possente e da un'atmosfera impossibile da descrivere a parole. Se pensate che fare un'accelerazione con in mano il manubrio di uno di questi "così" sia alla vostra portata è solo perché non vi ci siete trovati a che fare. Ci vuole abilità e coraggio, anche se non ci sono curve.

Ecco i siti per chi si vuole informare: www.nitrolymp-x.de, www.dragster.de, www.eurodragster.com





RICCARDO GILIBERTO

PER VINCERE C'È DA FARE STRADA

Riccardo Giliberto (nella foto è con il casco), 39 anni, da 12 sulle strip, ha tenuto alto l'orgoglio italiano vincendo nella classe Super Twin Top Gas. Già campione italiano nel '98 e campione europeo nel 2001 e 2002 per la stessa categoria, Riccardo guida una H-D di 2.600 cm³ a iniezione, di derivazione Sportster, che sviluppa più di 250 cavalli alla ruota. Grande



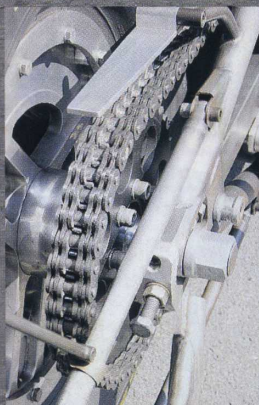
gioia per la vittoria, ma il suo pensiero è in linea con gli altri piloti italiani: «Ci serve un campionato italiano, ce l'avevamo più di 10 anni fa con l'IDRA, poi le cose sono andate peggiorando. In Europa c'è un grosso interesse per questo sport, ma fare l'europeo significa migliaia di chilometri per ogni trasferta e diventa una cosa davvero molto impegnativa». ■

ERIC TEBOUL

PER PARTIRE A RAZZO SI FA COSÌ

Eric Teboul è un pilota francese di Top Fuel che si esibisce anche con il Rocket bike di sua costruzione. La moto pesa 170 chili e il razzo usato è uno dei tanti sviluppati durante la missione Apollo 13. «Il propulsore in sé - spiega Eric - è composto da due grosse bombole di aria compressa a 160 atmosfere sistemate sopra un serbatoio di perossido di idrogeno, un propellente alquanto pericoloso. Un regolatore dosa la percentuale e la pressione delle due sostanze che vengono inviate in un catalizzatore e la reazione che si crea con l'elevata temperatura fornisce una spinta paurosa che permette di... partire come un razzo».

A Hockenheim ha fatto impazzire il cronometro fermanolo a 5"56 e diventando l'uomo più veloce della terra su due ruote. La sua velocità di uscita? Poco più di 473 km/h. ■



ESASPERAZIONI

Sopra, una catena per il drag racing. In alto, vita dura per i vigili del fuoco costretti a lunghi turni bardati di tutto punto; il carrello con batterie e generoso motorino d'avviamento è necessario per avviare i mostri, accesi solo sulla linea di partenza. Nella foto grande, burn out per un Super Twin Top Fuel da circa 900 CV