

BMW S1000 RR 2015

PREGI ● Dotazione tecnica e motore

DIFETTI ● Allungamento della corsa freno anteriore

PROVA SUPERSPORTIVA

UNA VERA SUPERBIKE

A pochi giorni dalla presentazione di Intermot, eccoci al circuito spagnolo di Monteban, Spagna, per mettere alla frusta la nuova BMW S 1000 RR. E' più potente, leggera e ha un'elettronica ancora più raffinata. E' molto specialistica e quindi non per tutti. Il prezzo? Si conoscerà dopo Eicma

di Francesco Paolillo

Foto di Alberto Martinez



Di rughe la S1000 RR ne aveva pochine, e quindi un lifting approfondito, o meglio un modello completamente nuovo non c'era da aspettarselo.

A Monaco, però, pensano che chi si ferma è perduto, e quindi eccoci a provare la S 1000 RR 2015, una moto nuova, che del modello precedente, che tanto successo ha riscosso, prende solo i pregi, stemperandone i difetti, che a dire il vero, erano davvero pochi.

Design

Esteticamente la versione 2015 cambia parecchio, ma senza che tali modifiche stravolgano il family feeling con la precedente versione. Andando nel dettaglio si nota subito che le linee sono più affusolate, il cupolino di fatti appare più profilato e tagliente, con una presa d'aria

centrale di maggiori dimensioni, mentre lo strabismo dei gruppi ottici è ora invertito con il faro tondo ora sul lato opposto e viceversa. Scompaiono finalmente le plastiche grezze dal serbatoio e dai fianchetti, sostituite da componenti verniciate. A proposito di verniciature, la S1000 RR 2015 è disponibile in quattro colorazioni, Racingred, Lightwhite, Blackstorm, e nei classici colori BMW Motorrad, in pratica, rossa, bianca, nera metallizzata e bianca/blu. Cambia anche l'impianto di scarico, che oltre a mettere in bella mostra un silenziatore di sezione differente e più snello, ha perso il presilenziatore. Anche il cruscotto è completamente nuovo, e impressiona per quantità di dati visualizzati, che possono variare a seconda degli optional montati. Questi ultimi prevedono due pacchetti principali, denominati "Race" e "Dynamic", il primo comprende il cruise control, il DTC e la modalità Pro (che



prevede due mappe motore aggiuntive), mentre il secondo offre gli indicatori di direzione a LED, il cambio elettro assistito, DDC (Dynamic Damping Control) e manopole riscaldate. Naturalmente è possibile arricchire la superbike BMW di tutti quei particolari che fanno felici gli appassionati, e cioè, componenti in fibra di carbonio o torniti da blocchi di leghe pregiate, oltre agli immancabili sistemi di scarico. Inoltre è possibile attingere a tutta una serie di accessori specifici per l'uso agonistico.

Motore

La nuova generazione della BMW S1000 RR non presenta solo novità estetiche, anche il potentissimo quattro cilindri in linea è stato oggetto di cure. È stata riprogettata da zero la testa, così come i condotti di aspirazione e scarico, l'air box è stato rivisto in funzione dei cornetti di aspirazione più corti, mentre gli alberi a camme hanno

profili specifici, con le valvole ora più leggere di un paio di grammi ognuna. L'impianto di scarico, oltre a cambiare esteticamente, perde ben 3 kg di peso, e non c'è più il presilenziatore. Queste modifiche hanno permesso un incremento della potenza "limitato" a 6 cv, tanto da innalzare la potenza massima fino ad arrivare alla soglia dei 200 cv, 199 per la precisione (ci spiace per i motociclisti da bar che non potranno gonfiare il petto e vantarsi di domare duecento cavalli imbizzarriti...), ma quello che cercavano i tecnici era un miglioramento dell'erogazione e un incremento della coppia ai regimi medio alti, per migliorare la guidabilità generale. Ecco allora che i dati dichiarati parlano di un incremento del tiro tra gli 8.500 e i 12.500 giri (anche se le curve indicano un incremento fino a 14.000 giri), con una linearità della curva di coppia più lineare, e un picco di 113 Nm a 10.500 giri. Il peso dichiarato scende di quattro chilogrammi, portando la



massa complessiva in ordine di marcia a 204 kg, Race ABS incluso. Le mappe motore disponibili sono tre, "Rain", "Sport" e "Race", con la possibilità di aggiungerne ulteriori due, la "Slick" e la "User", adottando il Pacchetto "Pro", che prevede anche il controllo dinamico della trazione, DTC (che va a sommarsi all'ASC di serie privo di sensore d'inclinazione), oltre al Launch Control e al Pit-lane limiter. Le potenze erogate dalle rispettive mappe vanno dai 187 cv della "Rain" (coppia limitata a 108 Nm), ai 199 della "Race" e della "Slick" (lo stesso vale per la "User"). Le cinque modalità di guida sono selezionabili attraverso un pulsante posizionato sul blocchetto destro. Sempre attraverso un comodo pulsante sul blocchetto sinistro, dopo avere impostato la modalità "User", è possibile configurare la S 1000 RR sotto tutti i punti di vista. Si va dalla risposta del motore a quella del Race ABS, passando per

il DTC (dove si può decidere il limite di slittamento e l'inclinazione dell'antiwheelie!) e senza scordarsi il DDC. Roba da perdersi la testa, anche perché per ora, tra gli optional, non è previsto un tecnico che segua il proprietario della moto sui tracciati! Il cambio a sei marce, se dotato della funzionalità elettro assistita HP Pro, consente di inserire e scalare i rapporti senza l'utilizzo della frizione, che a questo punto si può limitare alla sola partenza da fermo. Inoltre la leva del cambio è predisposta per l'utilizzo in modalità rovesciata, e cioè con la prima in alto e i restati rapporti in basso, semplicemente variando l'attacco del leveraggio.

Ciclistica e sospensioni

La ciclistica è stata oggetto anch'essa di un lavoro di rifinitura, il telaio a doppio trave in alluminio, che utilizza il motore come elemento

portante, ha visto incrementare sia la rigidità, ma al tempo stesso è stato rivisto nella flessibilità, per migliorare il feeling di guida. La parte centrale, o meglio le piastre laterali, sono state ridisegnate, così come il telaio posteriore, ora più leggero. Interasse incrementato di 8 mm (1.425 mm), con avancorsa che scende di 1,5 mm (96.5 mm), attacco del forcellone abbassato di 3 mm, e sfilamento di 6 mm dei foderi forcella. Piccole modifiche nelle quote della ciclistica, che sommate dovrebbero portare a un miglioramento della guidabilità della S 1000 RR. Di serie la superbike BMW prevede una forcella tradizionale, ultraregolabile con steli da 46 mm, e un monoammortizzatore (ora più lungo di 46 mm), entrambi con escursione utile di 120 mm, che sono stati rivisti nelle regolazioni standard. La vera chicca, però, è il DDC (Dynamic Damping Control), il sistema di sospensioni elettroniche

che già conosciamo in quanto è apparso per la prima volta sulla HP4 nel 2012, e che permette di regolare la risposta delle sospensioni in tempo reale, adattandola alla situazione di guida. Questo sistema reagisce automaticamente alle varie manovre del pilota, gestendo le aperture delle valvole presenti negli ammortizzatori, in un tempo inferiore ai dieci millisecondi. In base alla modalità guida selezionata, "Rain", "Sport" e tutte le altre, il sistema ha dei setting prestabiliti, che possono variare semplicemente agendo su un pulsante, con la regolazione che può variare da -7 a +7. Adottando il Race Calibration Kit si può addirittura pre-configurare l'assetto della moto, curva per curva, roba da mandare in confusione i neuroni.

Come va

Le prime impressioni non possono che essere



positive, anche perché già la S 1000 RR precedente era, ed è tuttora, una signora moto dalle prestazioni elevatissime, per cui le piccole migliorie ergonomiche non fanno altro che innalzare ulteriormente l'asticella e permettono al pilota di "maneggiare l'arma" in modo ancora più intuitivo e autoritario! Il collega del turno precedente ci ha scaldato a dovere le gomme, che per tre turni saranno delle Pirelli Supercorsa SP, mentre nel pomeriggio proveremo la S 1000 RR in configurazione pista, con delle belle slick, montate per l'occasione su una coppia di cerchi forgiati che fanno scendere il peso di ulteriori 2,4 kg. Il tracciato di Montebelario, nella configurazione scelta dagli uomini della BMW (questa pista può variare disegno secondo le esigenze) è abbastanza tortuoso, con un allungo di tutto rispetto rappresentato dal rettilineo principale, dove si

arrivano a leggere velocità massime tra i 280 e i 290 km/h. Lo stress per l'impianto frenante è notevole, e questo comporta anche un impegno notevole da parte del pilota. Una volta conosciuta la pista, proviamo a conoscere anche la nuova S 1000 RR, che sin dal primo approccio ci fa capire che per tirare fuori il meglio da lei, bisogna metterci tecnica e muscoli. Il motore è certamente più lineare nell'erogare l'immensa potenza di cui è dotato, ma 199 cv sono sempre tanti, elettronica a sovrintendere o no! Le velocità che riesce a raggiungere questa moto in spazi brevissimi, non consentono un attimo di pausa e la concentrazione deve essere sempre massima. Da subito, e memori delle esperienze in sella alle precedenti S 1000 RR e HP4, notiamo che la moto tende a impennare molto meno, e che quando lo fa, lo fa in modo meno repentino. La progressione del

quattro cilindri è impressionante, tenuto conto che la moto è in tutto e per tutto di serie, e avendo da poco provato le versioni che partecipano ai vari campionati, e per questo messe a punto in maniera accurata. Spinge in basso, spinge ai medi, e manco a dirlo, allunga come un portento! Che motore! Il cambio asseconda la personalità del quattro in linea, e spara i rapporti in maniera fulminea, con uno sforzo alla leva certamente minore rispetto alla precedente versione, che soprattutto ai bassi e medi regimi, richiedeva uno sforzo eccessivo. La modalità di scalata assistita è semplicemente goduriosa, l'avevamo già provata sulla SBK ufficiale di Melandri di un paio di anni fa, e adesso è possibile averla sulla moto di serie. Questa aiuta sia nella gestione della scalata, ma permette anche di non staccare la mano, o anche solo due dita dal manubrio, e questo consente un miglior controllo della moto e un minor sforzo sull'avambraccio. La frenata è uno degli aspetti della S 1000 RR che porta a un giudizio contrastante. Potentissima e ben

modulabile, grazie anche al Race ABS, che davvero dimostra una messa a punto ottimale, con spazi di arresto davvero degni di nota, ha il difetto di entrare a regime solo dopo un paio di giri di pista. Cioè, la corsa della leva tende ad allungarsi durante i primi chilometri di guida aggressiva, per poi stabilizzarsi e rimanere costante durante tutto il turno. Fatta l'abitudine a questa stranezza, l'impianto risponde a dovere. La modalità che abbiamo impostato per il primo turno in pista è stata la "Race", con il controllo di trazione settato a +3, in questa configurazione la S 1000 RR si guida già come una moto da corsa. Le modifiche alla ciclistica si percepiscono sia sul dritto, dove la moto, anche se sollecitata dalla spinta del motore, rimane precisa e segue la linea senza accusare strani sbacchettamenti dell'avantreno (la versione 2012 non si faceva problemi a cercare di sfuggirti dalle mani in rettilineo), mentre in fase di frenata infonde sicurezza e rimanendo precisa anche in inserimento con il freno "ancora in mano". La rapidità d'inserimento è ottima,





così come la velocità con cui cambia direzione, nei destra/sinistra, dove c'è ancora da lavorare è nella tendenza ad allargare in uscita di curva quando si riprende in mano il gas. Le possibilità di lavorare sulle regolazioni sia delle sospensioni sia della risposta del motore, aprono mille possibilità di configurazione, il che non sapremmo dire se è un pregio o un difetto, soprattutto nel caso in cui a metterci le mani non sia un professionista, ma un semplice appassionato. Migliora la confidenza e quindi azzardiamo subito una mappa "Slick", con controllo di trazione a 0. Configurata così la S 1000 RR perde la funzionalità dell'ABS sulla ruota posteriore, ora libera anche di alzarsi dall'asfalto senza particolari vincoli. Le Pirelli Supercorsa SP hanno ormai qualche turno alle spalle, e il controllo di trazione viene chiamato a un superlavoro, sottolineato dall'accensione della relativa spia sul cruscotto. Il suo intervento appare più lineare, rispetto a quelli provati in

precedenza, fino a una determinata soglia, quando però, un po' per colpa delle gomme a fine ciclo di vita, un po' perché abbiamo preso confidenza, e di conseguenza alzato il ritmo, le perdite di aderenza del posteriore si fanno meno progressive, e la moto scalcia senza tanti complimenti. Adesso però è tempo di provare il missile tedesco con le slick e i cerchi forgiati. Il vantaggio in termini di peso garantito dai cerchi forgiati, è meno percepibile rispetto ad altre moto, e in questo potrebbe esserci lo zampino dell'elettronica che adegua in tempo reale il comportamento della moto a differenti condizioni di guida, e questo "cambiamento" potrebbe essere stato percepito prima dalle centraline che da chi è in sella. Il grip maggiore offerto da coperture specialistiche è evidente, e anche la strumentazione che visualizza sia le decelerazioni sia le accelerazioni, indica un miglioramento dei parametri, mentre stranamente non aumenta l'angolo di piega (con le







Supercorsa SP si arrivava a 59° d'inclinazione), forse anche perché cerchiamo di piegare il meno possibile, per il minor tempo possibile, e cioè spigoliamo di più, per sfruttare al meglio la strepitosa coppia e l'elevata cavalleria. Elettronica o no, la S 1000 RR in questa configurazione è una moto che richiede impegno e anche un po' di mestiere per essere sfruttata anche solo in parte. Il tracciato abbastanza tortuoso non aiuta di certo, mentre il controllo di trazione, impostato su un più permissivo -3, fa sì che il posteriore allarghi e si dimeni senza tanti complimenti, soprattutto in uscita dalle curve da seconda e terza marcia, mentre in quarta e quinta la ruota posteriore si limita a lasciare evidenti strisce nere sull'asfalto! Chi pensa che l'elettronica possa limitare il gusto di guidare, e il piacere del controllo di cavallerie esagerate, forse dovrebbe fare un bagno di umiltà e capire che potenze e ciclistiche come quelle di questa BMW, che non avrebbero sfigurato sulla griglia di partenza di un mondiale SBK di pochi anni fa, sono per pochi e non per tutti. Almeno quando si cerca di sfruttarne le incredibili potenzialità. I normodotati potranno invece godere di una moto, che anche se guidata in maniera più tranquilla, è capace di dare tanto anche senza andarne a cercare il limite. **M**

ABBIGLIAMENTO

Casco AGV Pista GP
Tuta Dainese
Guanti Dainese
Stivali Dainese

