

BMW S 1000RR Factory



PROVA SUPERBIKE

# SEI VERSIONI SBK, STK, TT

Sei moto da corsa, una pista tra le più belle del mondo, Jerez, e la possibilità di provare le versioni corse della S 1000 RR che stanno vincendo in giro per il mondo. Per capirne le differenze e divertirvi un sacco

**di Francesco Paolillo**

Foto Alex Photo



**A** Monaco ci hanno abituati bene, nel senso che da qualche anno a questa parte ci viziano facendoci provare le loro S 1000RR in versione SBK e STK. Quest'anno per rendere ancora più interessante l'appuntamento con le moto da corsa tedesche, sono sei le versioni disponibili. Presenti le moto che hanno gareggiato e vinto nel BSB, la Superbike inglese, nel Campionato IDM, in pratica il CIV tedesco (presenti una HP4 in versione Stock e una S 1000RR SBK), la S 1000RR che gareggia nel Campionato Endurance Superstock (EWC), quella che ha vinto il TT di quest'anno, e naturalmente la Superbike EVO del Team BMW Motorrad Italia. Insomma, roba da notte insonne! Ed effettivamente la tensione o meglio la preoccupazione, aleggia nei box di Jerez de la Frontera, la pista scelta per l'occasione. Stati d'animo che accomunano i tester che devono montare in sella, e i meccanici che vedranno le loro

“creature” guidate da sconosciuti piloti. I piloti, quelli veri, assistono mostrando sorrisi di cortesia, che cercano di nascondere una probabile sofferenza interiore. Le moto sono schierate all'interno dei box, e il solo osservarle, mette ansia, per la quantità di particolari e componenti degni di una gioielleria, e per il valore, anche in termini monetari, di questi magnifici oggetti. Fare danni oggi non è permesso!

### S 1000 RR propedeutica

Per riscaldarsi, prendere le misure del tracciato ed entrare in sintonia con il comando cambio rovesciato, ci viene affidata una S 1000RR che dall'alto dei suoi 190 cv abbondanti, che garantiscono prestazioni eccezionali, è una moto da corsa vera e propria con targa e fari. Tre giri, in sella alla stradale, e poi via con le versioni da competizione, una in fila all'altra, con una pausa di dieci minuti per riprendere fiato e riordinare le idee, solo dopo la terza moto. I giri a

disposizione sono solo tre per ogni singola prova, ma vi assicuriamo che l'impegno fisico e psicologico è importante.

I giochi hanno inizio con la S 1000RR del Penz13, con Autowelt Racing Team, che gareggia nella FIM Endurance World Cup, categoria Superstock, con Markus Reiterberger, Bastien Mackels e Pedro Vallcaneras. Le prestazioni di questa moto e le capacità dei suoi piloti, hanno permesso a questa versione superstock, di partire in pole position alla “8 ore di Oschersleben”, mettendosi dietro tutte le moto della categoria superiore! Le modifiche rispetto alla moto di serie sono limitate, per cui oltre al serbatoio da 24 litri, troviamo solo un impianto di scarico racing, con un affinamento di tutta la parte elettronica. Il motore ha ricevuto solo una messa a punto accurata e i cavalli erogati sono 200, mentre il peso dichiarato è di 173 kg. Tre giri sono pochi, ma le

differenze con la S 1000 RR di serie che ho appena parcheggiato nei box è lampante. La versione EWC è decisamente più corta di rapporti, con un motore che risponde meglio e in modo più pronto ai comandi del gas. La frenata risulta essere più potente e progressiva, mentre l'inserimento in curva e i cambi di direzione si effettuano con una velocità notevolmente superiore, anche se la sensazione è quella che si sia curata maggiormente la stabilità rispetto alla reattività, che in ottica “gara di durata” ha il suo perché. Complici le Pirelli Diablo Superbike (slick) montate per l'occasione, le prestazioni in curva sono esaltanti, e solo il timore di “combinare un guaio”, limita le nostre velleità.

Neanche il tempo di godere di tante e tali sensazioni, che devo riprendere la via dei box, e in men che non si dica, ricevo dalle mani della sua stessa pilotessa, Lucy Glöckner, la moto in





versione Superstock che corre nell'IDM. Questa deriva dalla HP4, ed è l'unica del gruppo a montare pneumatici Dunlop. Come per la versione Endurance, anche questa ha ricevuto cure specifiche per l'impianto di scarico e l'elettronica, mentre le sospensioni di serie con sistema DDC sono state riviste per un utilizzo prettamente racing. Potenza e peso sono identici alla versione Endurance, 200 cv per 173 kg. In sella alla moto di Lucy ci sto un po' stretto, a causa delle pedane alte, e perfette per una ragazza di un metro e sessantotto centimetri, ma la guidabilità e la precisione della sua ciclistica mi conquistano nel giro di poche curve. Questa IDM Superstock è fantastica da guidare, prende la corda delle curve con una rapidità eccezionale e la modulabilità dei freni permette di inserirsi in curva con l'anteriore pinzato, senza che questo porti a scompensi alla traiettoria o di assetto. Il motore

spinge forte ma non mette in soggezione, mentre le ripartenze in uscita dalle curve più lente, come la Ducados o la Dry Sac, sono vere e proprie fiondate. La sua velocità di ingresso in curva, complici solerti sbandieratori sul rettilineo del traguardo, la sfruttiamo per riprendere la corsia box, dove un'altra moto è pronta a farci divertire.

Questa volta montiamo in sella a una S 1000RR Superbike, moto con cui Markus Reiterberger gareggia nel Campionato IDM. Resetiamo il cervello e rimappiamo mani e piedi, mentre saliamo su una moto più accogliente in termini di posizione di guida, ma anche più prestante in termini di motore e ciclistica. Il quattro cilindri in linea è stato preparato e affinato, con potenza "dichiarata" di 206 cv e un peso totale di 170 kg, dati che dopo un solo giro di pista, mi sembrano pessimistici. Il perché è presto detto, la moto del Team

Von Zon Remeha viaggia come un missile, con un'erogazione della potenza molto più lineare rispetto alla versione Superstock che abbiamo appena lasciato, ma decisamente più "spessa" su tutto l'arco di erogazione. In uscita di curva la IDM SBK è impressionante, il motore spinge dai medi come una furia, mentre il cambio spara letteralmente i rapporti uno dietro l'altro con una cattiveria inaudita. Peccato solo che il pneumatico posteriore fosse "arrivato", e alla seconda perdita del posteriore, ci abbia richiamato all'ordine. La frenata rispetto alla moto di Lucy, è apparsa meno aggressiva e più spugnosa, ma questa è una scelta dettata dal suo legittimo proprietario! L'assetto delle sospensioni, full Öhlins è, come del resto l'elettronica del controllo di trazione, semplicemente perfetto, e tarato per limiti ben al di sopra delle nostre attuali capacità di guida.

L'escalation continua con la moto di Sylvain Barrier, la Superbike che corre nel World SBK Championship categoria EVO con il Team BMW Motorrad Italia. Oramai ci assuefatti alla potenza, ma la cosa che ci stupisce di questa moto è la precisione dei comandi e perfezione di funzionamento di ogni singolo particolare. La posizione in sella ci asseccia nella guida, mentre l'assetto "seduto" della moto, con il posteriore basso, o meglio con l'anteriore alto e poco caricato, ci spiazzava sin dalla prima curva, la "Michelin" tanto per intenderci, dove arriviamo lunghi. L'avantreno va caricato con il peso del nostro corpo, sia in inserimento di curva sia nei cambi di direzione, altrimenti la moto faticherà a chiudere la traiettoria. In compenso la stabilità è rigorosa e sul veloce, come abbiamo avuto modo di apprezzare percorrendo la curva "4" o la "11", dedicata ad Alex Criville.





Una breve pausa ci da il tempo di riordinare le idee prima di salire sull'unica moto completamente priva di controlli elettronici, come indica una scritta a pennarello ben in vista sulla piastra di sterzo. No traction, nein antiwheeling, e 208 cv da gestire solo con il cervello ed il polso destro. Ah beh! La moto l'abbiamo presa in prestito dal Team Buildbase e dal suo pilota Ryuichi Kiyonari, che di certo riesce a sfruttarla molto meglio di noi. Il feeling con questa moto è immediato, l'assetto full Bitubo, ci asseconda nella guida, mentre il motore non nasconde la propria cattiveria, costringendoci spesso e volentieri a contrastare i tentativi della ruota anteriore di passarci sopra la testa. Che gusto però! Certo il fatto di non avere aiuti elettronici rende la guida ancora più impegnativa, e la soglia di attenzione è ancora più alta, ma nel complesso questa moto è quella che in termini di guida e prestazioni del motore ci ha

appagato maggiormente. Precisa e rapida negli inserimenti di curva, frenata potente e ben gestibile, stabile sul veloce ... cosa volete di più!

Felici come dei bimbi scendiamo dalla moto del BSB e ci avviciniamo alla "belva", che poi sarebbe la moto che ha vinto il Senior TT, con in sella un tale che di cognome fa Dunlop e di nome Michael. Ci siamo capiti!? 220 cv circa per 169 kg di peso, un parabrezza alto e protettivo che la dice lunga, e una sella ampia come un divano. Queste sono le caratteristiche salienti di questa moto, che appare meno a suo agio in pista, rispetto alla moto provate in precedenza. La rapportatura lunga del cambio, ci obbliga a percorrere le curve con un rapporto in meno, mentre il motore è una furia selvaggia, e vorrei vedere con cotanta cavalleria. Più stabile che reattiva, e con una gran frenata (al TT questo deve essere un aspetto

molto importante nel comportamento dinamico della moto!), la S 1000 RR di Dunlop è la più comoda del lotto, il parabrezza degno di una BMW RT, protegge anche senza dover leccare il tappo del serbatoio, e la sella che consente ampi spostamenti longitudinali, ce la fanno apprezzare ulteriormente.

E poi quei 220 cv ... imbarazzanti!

### Stanchi ma felici

Abbiamo percorso poco più di 20 giri del tracciato, ma siamo esausti come se avessimo fatto sei sessioni da venti minuti. Le emozioni e la tensione affaticano molto, ma la possibilità di guidare queste moto è irrinunciabile e permette di capire in tempo reale quali siano le differenze tra una e l'altra, di saggiarne, almeno in parte, le incredibili prestazioni, e di stabilire che "fare il pilota" e tutta un'altro mestiere! **M**