di Franco Daudo

Ritorno al Futuro

UN GRUPPO DI TECNICI E APPASSIONATI CREDE ANCORA CHE LE CORSE POSSANO DIVENTARE LA VERA E UNICA ESPRESSIONE DELL'INVENTIVA DEI PROGETTISTI, SENZA CADERE VITTIMA DEL "BUSINNESS". UN PASSO INDIETRO CHE POTREBBE FARNE FARE DUE IN AVANTI AL PROGRESSO ...

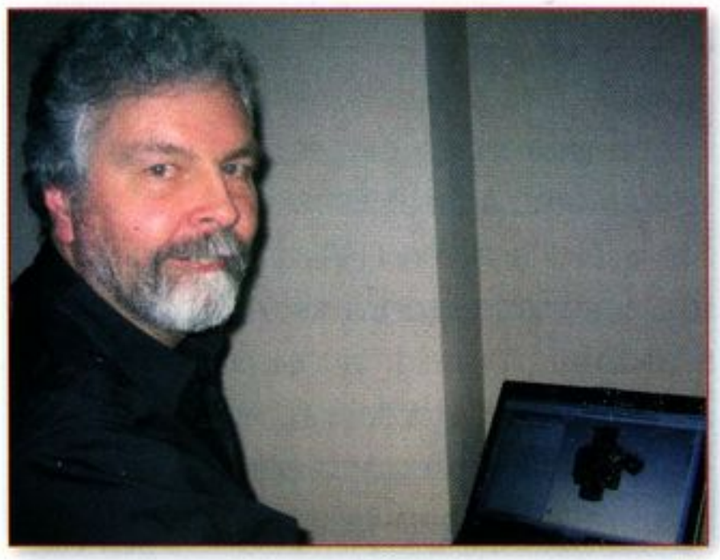
Innanzitutto voglio fare i miei personali complimenti alle cinque persone che ho incontrato a Roma lo scorso 2 aprile. In primo luogo per lo spirito col quale stanno sostenendo la loro iniziativa e poi per la palesata intenzione di voler perseguire il loro scopo nel più puro spirito sportivo, dimostrando che anche senza forti organizzazioni o grandi Case alle spalle, il progresso tecnico può andare avanti. Anzi, proseguire forse ancora più spedito. L'ostinata volontà di volere a tutti i costi mettere tutti sullo stesso piano tecnico, con la stessa moto e le stesse gomme, nel tentativo di trasformare le corse unicamente in un confronto tra piloti, ha creato comunque "l'arte della preparazione del nulla" ovvero lunghe e costose sessioni in officina per cercare di spremere più cavalli a motori di serie, lavorando spesso sulla selezione delle tolleranze dei componenti, smontando, rimontando e provando ripetutamente al banco per rilevare anche le frazioni di cavallo in più ... E se questa è la situazione nelle categorie cosiddette "Stock", non va molto meglio neanche ai massimi livelli, ovvero nei Gran Premi. La recente introduzione della Moto2 e la prossima Moto3 ne sono un chiaro esempio.

Ed è proprio dalla analisi di queste nuove categorie, e la conseguente obsolescenza delle "vecchie" classi 125 e 250 che sono nati i presupposti per una nuova formula tecnica parallela, nella quale si possa tornare a lasciare massima libertà a tecnici e costruttori, continuando in pratica l'evoluzione interrotta una ventina di anni fa con l'avvento del "motociclismo spettacolo".

CCRT OVVERO CONTINENTAL CHAMPIONSHIP RACE TECH

E' con questo marchio, depositato dal suo creatore e riassunto nell'acronimo CCRT, che si vuole identificare una sorta di ritorno al futuro nell'ambito delle corse.

Le cinque persone di cui parlavo in apertura sono degne di stima. Franco Barazzutti, creatore di questa iniziativa, è una



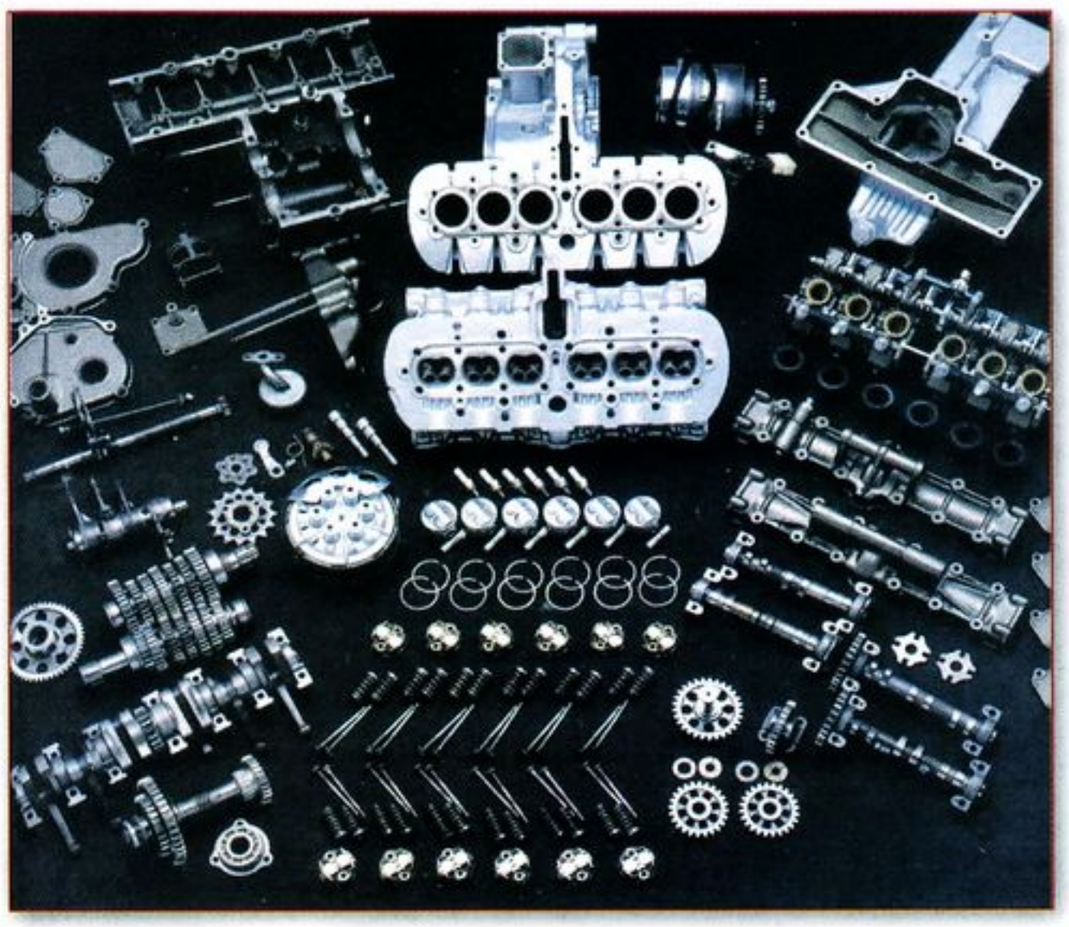
vecchia conoscenza di Moto Tecnica. Ha infatti collaborato in passato con la nostra rivista occupandosi di tecnica da corsa. Con lui sono intervenuti alla presentazione del programma Gabriele Gnani, pilota e costruttore, anch'egli vecchia conoscenza di Moto Tecnica sulla quale sono comparse alcune delle sue moto da corsa, Mike Austin, inglese, progettista di motori, con solida esperienza nello sviluppo dei più avanzati motori a due tempi e Dolph Van der Woude, olandese, noto progettista di motori e collaboratore delle Case, Aprilia in testa, che hanno difeso fino all'ultimo il due tempi nei Gran Premi.

Con loro c'era anche Luigi Favarato, vice presidente della UEM e coordinatore dell'Alpe Adria, ovvero la persona in grado di garantire i contatti con le piste per ospitare le gare del CCRT.

Con loro è arrivato ai presenti, una cinquantina di persone, il supporto di due "maghi" del due tempi: Jan Thiel e Joerg Moeller. Entrambi hanno sostenuto l'iniziativa, pur non potendo essere presenti di persona, con un messaggio scritto e un filmato in cui hanno espresso il loro autorevole parere sulla odierna situazione tecnica. Tra i presenti anche Vincenzo Mazzi, presidente della UEM e Jan Witteveen.

NUOVE FRONTIERE

Nella sala riunioni riservata a questo evento presso il Marriott Roma Airport Hotel e' stato Franco Barazzutti a introdurre il suo progetto: "L'idea di questo campionato nasce esclusivamente perché si è ritenuto che all'interno dello sport del motore ci fosse bisogno di rilanciare l'evoluzione tecnica che attualmente si è rallentata o addirittura regredita. Noi vorremmo dare una possibilità a tutti i tecnici e a coloro che sono interessati a fare ricerca, per sviluppare un prodotto migliore che possa essere anche effettivamente trasferito all'utenza su strada. Vogliamo riprendere il discorso che si è interrotto circa vent'anni fa nel motomondiale ed evolverlo in chiave moderna. Proprio per rispettare questo e dare un segnale al passo coi tempi, sarà per noi importante dare la massima priorità anche



In alto, Franco Barazzutti ilustra il programma del CCRT. Al suo fianco, al tavolo dei relatori, quelli che hanno condiviso con lui questa iniziativa: Luigi Favarato, Mike Austin, Gabriele Gnani e Dolph van der Woude, ritratto anche nella foto al centro davanti al suo computer. Oggi ci stupiamo coi motori delle MotoGP. Questo è il motore Honda 250 sei cilindri del 1965. Un bialbero 24 valvole alimentato a carburatori che girava a 18.000 giri !

La Honda 250 quattro cilindri bialbero 16 valvole nacque agli inizi degli anni Sessanta.

La Yamaha 125 quattro cilindri a V del 1967, campione del mondo con Bill Ivy e Phil Read.

all'aspetto ecologico. Abbiamo fatto degli studi giungendo alla conclusione che si può correre senza inquinare o inquinando poco. Questo non porta ad un aumento dei costi, anzi un campionato di questo tipo potrebbe avere costi più bassi dell'odierno campionato del mondo. Vogliamo anche sottolineare un altro concetto fondamentale: il mondo del motociclismo ha una classe dirigente la cui etica è discutibile, una situazione che di conseguenza coinvolge anche chi corre. All'interno dei box c'è di fatto una estrema rivalità tra i team e anche tra gli stessi piloti.

Con questo campionato noi vogliamo ridare umanità e dignità a questo sport e riprendere quella sana concorrenza che, fino a qualche anno fa, regnava tra i vari costruttori.

Oggi, praticamente, c'è un'unica entità che ha ucciso la concorrenza e questo è il miglior modo per non confrontarsi e non avere una vera e propria forma naturale di evoluzione.

Con questo campionato noi vorremmo ricreare un certo tipo di indotto, ridistribuendo il lavoro anche ai tecnici storici che hanno operato sui motori a due tempi e soprattutto ai giovani che per vent'anni si sono formati su questo tipo di motore e oggi non possono sfruttare la loro esperienza.

Vogliamo, per quanto possibile, svincolarci dagli interessi economici e di immagine, eliminando, ad esempio, le enormi e costose strutture di ospitalità spesso deserte e attorno alle quali ruotano persone che con il motociclismo agonistico hanno ben pochi legami.

Per noi è prioritario che l'aspetto tecnologico e quello ecologico vadano di pari passo, creando la possibilità concreta che da questo campionato possa uscire il motore del futuro".

DOVE CORRERE

Ha quindi preso la parola Luigi Favarato, in qualità di vice presidente della UEM e presidente dell'associazione motociclistica Alpe Adria: "Seguo da oltre 15 anni il campionato Alpe Adria che si svolge nel centro est europeo e quando Franco Barazzutti mi ha contattato per parlarmi di questo progetto ho sposato subito positivamente l'idea. Nell'ambito dell'Alpe Adria siamo per la promozione sportiva del motociclismo in tutte le sue forme. In questo campionato ci sono già dei costruttori, come il qui presente Gnani, che corrono con la loro moto oppure la promuovono affidandola a dei promettenti giovani piloti. Abbiamo sempre usato regolamenti aperti e poco restrittivi, pur nello spirito FIM e UEM, proprio per lasciare la massima libertà di espressione tecnica. L'dea di Barazzutti di tenere in piedi ed evolvere i due tempi per tenere viva la storia del motociclismo mi ha colpito e affascinato. E' per questo che come presidente di Alpe Adria, quando sarà definito il programma di queste series, posso permettermi di dare loro spazio nell'ambito del nostro campionato. L'Alpe Adria può essere considerato tra i maggiori eventi a livello europeo, con una media di 700 piloti suddivisi in sei classi. Corriamo a Brno, Rijeka,

La Jawa 350 era un V4 con ammissione a disco rotante. Anno 1967.

La spagnola Montesa 250, bicilindrica a aria del 1968

La Yamaha 125 campione del mondo con Kent Andersson.

La Yamaha TZ 250, divenuta una delle più diffuse moto per i piloti privati dagli anni Settanta.

Pannonia-Ring, Most, Hungaroring, Slovakia ring e prossimamente speriamo anche a Zeltweg, ora Red Bull Track. Anche tra i concorrenti dei paesi dell'est che partecipano all'Alpe Adria ho verificato interesse in questo nuovo campionato. Definito il programma organizzativo, metteremo a disposizione i nostri organizzatori per inserire le nuove classi nel nostro campionato, che oggi si disputa su nove prove, secondo i regolamenti sportivi FIM e UEM, per poi eventualmente proporli in altre parti d'Europa o del mondo".

IL REGOLAMENTO TECNICO

Ad oggi è stata stilata una bozzo di regolamento, che sarà affinata nei prossimi mesi per arrivare ad una versione definitiva e applicabile.

Classi ammesse : 50 cm³, 125 cm³ e 250 cm³.

Tornano le classi storiche, in particolare la 50, che fu eliminata dal mondiale nel 1983 e sostituita con la 80.

Numero dei cilindri: libero

E' questa un'importante innovazione che riporta indietro al 1969, l'ultimo anno di un periodo d'oro in cui corsero motori a due tempi a 2 e 4 cilindri insieme a motori quattro tempi con 2, 4, 5 e 6 cilindri. Dal 1970, infatti, la FIM limitò il frazionamento a 1 cilindro per la 50 e 2 cilindri per la 125 e 250.

Tipo di motorizzazione: libera

Potrà correre qualsiasi tipo di motore a combustione interna, inclusi i Wankel e i Diesel.

Sovralimentazione: è permessa la sovralimentazione con turbocompressore o compressore volumetrico, comprex o qualsiasi altro sistema di compressione d'aria nei cilindri.

Le pressioni di sovralimentazione, allo stato attuale sono libere. E' però allo studio un sistema per il contenimento o meglio una equiparazione delle prestazioni agendo su altri parametri, quale, ad esempio, il consumo.

Elettronica: sono consentiti tutti i sistemi elettronici per la gestione del motore e la registrazione dei parametri di funzionamento del motore e della moto.

Non è consentito l'uso del GPS per monitorare la moto e qualunque sistema di controllo della trazione. Non è consentito l'uso dell'acceleratore elettronico o di sistemi meccanici o elettronici per lo stacco della frizione in frenata.

Peso totale del complessivo pilota + moto: 130 kg – 50 cm³, 145 kg - 125 cm³, 165 kg – 250 cm³.

Il peso del pilota è stato considerato di 70 kg. Tali valori non sono fissi ma soltanto una base per successivi affinamenti.

Materiali: non è consentito l'uso di materiali di accertata tossicità

Si intendono i materiali da costruzione. Anche questo sposa la filosofia ecologica che sta alla base di questo regolamento.

Misure gomme: libere

Numero dei rapporti del cambio e sistemi di variazione del rapporto di trasmissione: liberi

E' interessante la possibilità di montare un variatore continuo o qualsiasi altra soluzione

La MZ fu pioniera nello sviluppo del due tempi a disco rotante

Pulita ed elegante questa MBA 125

Jan de Vries con la Kreidler 50. A destra il bicilindrico Bridgestone.

Aalt Toersen con la Jamathi 50 del 1969 alla quale collaborò Jan Thiel.

atta a variare il rapporto finale del mezzo.

Iniezione: È permesso l'utilizzo di sistemi di iniezione diretta o indiretta senza limite di pressione

Limite fonometrico accettabile: 97 dB per 2t, 4t e diesel, misurati a 10 metri di distanza al passaggio su rettilineo

Il contenimento del rumore è un altro passo di avvicinamento al concetto ecologico.

Tipi di carburanti permessi: alcool etilico, benzine verdi (max 98 N.O.), biodisel, olio di colza, biogas, metano, idrogeno puro, metanolo e, in generale, qualunque combustibile naturale.

Come ha puntualizzato Dolph Van der Woude, saranno previsti dei bonus a chi utilizzerà carburanti naturali al posto di quelli tradizionali ed è allo studio l'assegnazione di bonus anche per chi accetterà l'inserzione di restrittori calibrati sul sistema di alimentazione, ovvero si sforzerà per ridurre i consumi. Inoltre questo sistema potrà essere utilizzato qualora nel corso della stagione un tipo di motore si rivelasse nettamente più performante degli altri. In questo caso, per la stagione successiva, sarà limitata la portata di carburante. Questo non significa cancellare quel motore, ma incentivare il miglior utilizzo del combustibile.

Oli lubrificanti: è consentito l'uso di qualsiasi tipo di lubrificante classico in commercio, oppure sistemi complessi completamente naturali o almeno naturali all'80%.

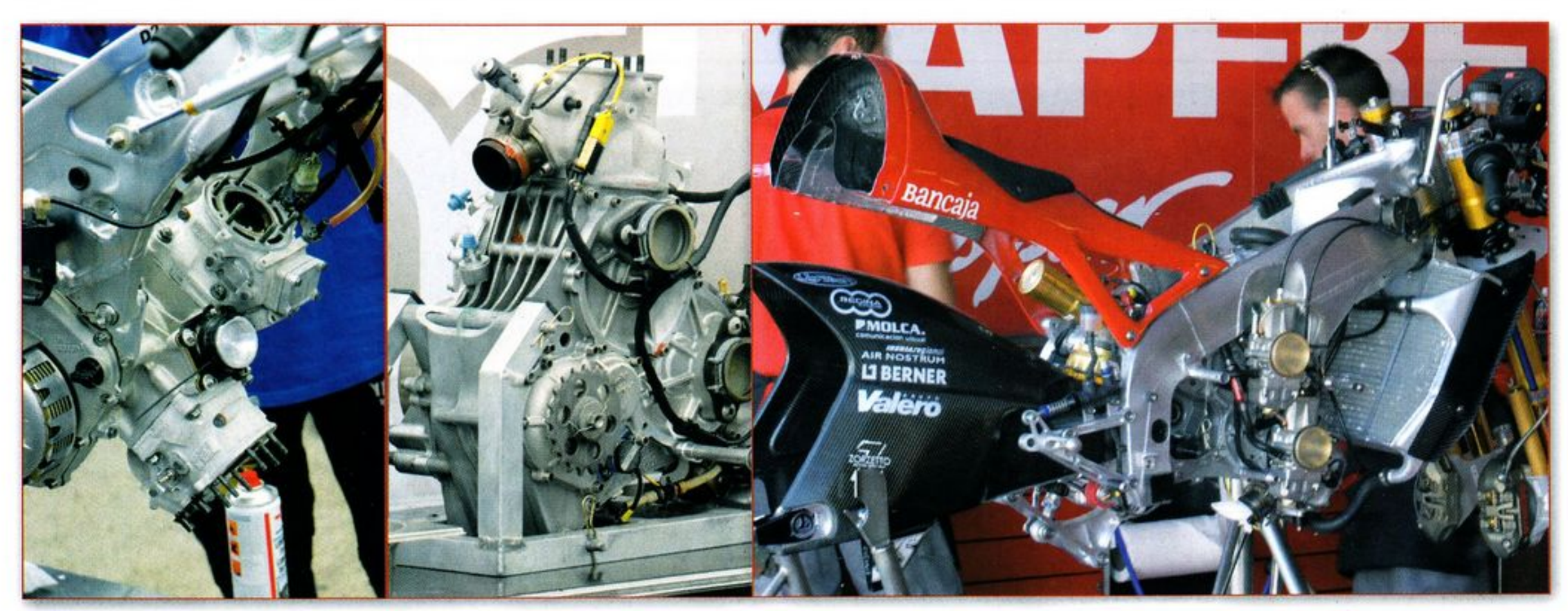
Liquido refrigerante: è permessa solo l'uso dell'acqua

Aerodinamica: è permesso qualsiasi forma o sistema per migliorare la penetrazione aerodinamica del mezzo e del pilota, eccetto l'uso di carene a campana.

Infine non è permessa l'iscrizione di più di due moto per pilota.

Un altro punto importante è quello relativo all'età del pilota: è definita solo l'età minima (15 anni) mentre la massima dipenderà soltanto dall'idoneità fisica certificata da una visita medica specifica.

La Commissione Tecnica della CCRT è formata da Franco Barazzutti, Dolph Van der Woude, Joerg Moeller, Jan Thiel, Mike Austin e Gabriele Gnani. Questo gruppo di persone resterà invariabile e garantirà il mantenimento della filosofia alla base del campionato. Tale Commissione è aperta a ogni proposta o suggerimento, ma le sue decisioni saranno inappellabili.



IL PUNTO DI VISTA DI GNANI

Gabriele Gnani ha fatto un intervento appassionato. Non poteva essere altrimenti per un uomo che da sempre ha progettato (in casa ha un tecnigrafo sul quale disegna la moto in grandezza naturale !), costruito e portato in pista le sue moto. La sua presenza in questo gruppo di persone è fondamentale, perché con la sua esperienza è in grado di valutare come pochi altri le proposte tecniche e contribuire all'adeguamento del regolamento. Un punto importante sul quale si è soffermato Gnani sono i costi: "... la mia esperienza insegna che costa meno, molto meno, poter fare quello che si vuole piuttosto che cercare di raggirare le regole, anchese questo comporta una ricerca tecnologica molto più importante. Ad esempio fare un cambio a 8 o 10 rapporti non costa molto di più di farlo a 6 marce, ma può aiutare ad evitare altre sofisticazioni tecniche sul motore ... Paradossalmente oggi si spende il 90% del budget per l'immagine e il 10% per la ricerca tecnica. Noi vorremmo ribaltare questa proporzione. Non toglieremo mai un turno di prove di 30 minuti come hanno fatto in Moto GP. Noi metteremo un turno di prove in più. Si deve risparmiare altrove ... Vogliamo che tutte le persone che lavoreranno in questo mondo lo facciano con passione, non come capita spesso oggi in cui questo è diventato semplicemente un lavoro come tanti altri. Progettisti, meccanici e piloti devono svegliarsi la mattina con la voglia di scendere nel box e accendere il motore per verificare le ultime modifiche !! Costruire un motore oggi non è più un grande costo. Le lavorazioni meccaniche sono più rapide ed economiche ... Il miglioramento delle relazioni tra le persone porterà anche ad una nuova generazione di piloti, che cresceranno insieme ai team e impareranno come è costruita una moto e come si mette a punto. Anche permettere ai piloti di restare in attività più a lungo consentirà ai giovani di imparare di più. Ci saranno delle qualifiche e passeranno solo i più veloci. Per gli altri non sarà un dramma. Meglio essere fuori griglia per 2" che essere ammesso al via con 8" di distacco dal primo, come talvolta accade oggi. Quello che vi ho detto non sono invenzioni. E' ciò che accadeva fino all'inizio degli anni Novanta. Noi vogliamo tornare a quel periodo ma con mezzi supertecnologici. Non ci interessa fare un campionato per moto d'epoca."

Moto Tecnica augura a Barazzutti e agli altri promotori del CCRT di ottenere il successo che si aspettano. Terremo d'occhio le loro iniziative, informando i lettori sui futuri sviluppi e cogliendo al volo le occasione che si presenteranno per proporre qualche bella novità tecnica ....

In alto due esempi di approcci tecnici non convenzionali, spesso ostacolati da regolamenti tecnici "pilotati". La ELF, sulla quale furono sperimentati interessantissime soluzioni per la ciclistica, e la Norton con motore Wankel, oggetto di infinite discussioni tecniche per il calcolo della cilindrata effettiva. Quel motore, realizzato quasi in una cantina, mise in crisi i quattro cilindri nipponici nel campionato Superbike inglese negli anni Ottanta, dal quale fu poi bandito.

A lato una Honda 250. La Casa giapponese vinse l'ultimo mondiale della classe 250 e dall'anno scorso fornisce il motore a tutti i team della Moto2.