



PROVA IN PISTA

# A Monza con la Superbike ufficiale!

**di Francesco Paolillo** | Abbiamo provato in pista a Monza le BMW S1000RR protagoniste di campionati Superstock e Superbike. Siamo saliti in sella alle moto di Lorenzo Zanetti, Ayrton Badovini e Leon Haslam. Ecco come vanno!



## **B** MW S1000RR Superstock/Superbike

Esattamente un anno fa BMW Motorrad ci aveva dato la possibilità di provare la moto che stava dominando, e che poi ha stravinto con Ayrton Badovini, il Campionato Superstock Fim Cup. Sembrava un sogno, soprattutto in considerazione del fatto che il Campionato era ancora in pieno svolgimento. Per quest'anno, ma speriamo diventi una tradizione consolidata nel tempo, oltre alle moto che partecipano al Mondiale Superstock con Sylvain Barrier e Lorenzo Zanetti, ci sono anche due sorprese di quelle che farebbero venire l'acquolina in bocca a qualsiasi appassionato di moto, le SBK del Team BMW Motorrad Italia di Ayrton Badovini e James Toseland, e addirittura le SBK ufficiali di Leon Haslam e Troy

Corser. Rispetto all'anno scorso non siamo più un pugno di giornalisti nostrani, in questo sabato da sogno siamo una sessantina di tester provenienti da mezzo mondo, che si dovranno alternare alla guida delle supersport dell'elica.

### **Quattro giri di adrenalina su ciascuna moto**

Quattro giri per ogni singola moto, a partire da una S1000RR standard, giusto per prendere il ritmo e scaldare i muscoli, poi via di seguito la Superstock e le due Superbike. A me "tocca" provare la Stock di Zanetti e le SBK di Badovini e Haslam! Il fatto di doverle guidare una dietro l'altra è certamente psicologicamente e fisicamente faticoso, ma permette anche di fare un paragone diretto in tempo reale, e se le differenze tra una standard e la Stock, o





tra una Stock e la SBK, me lo aspettavo, la sorpresa è stata l'enorme differenza tra la moto di Ayrton Badovini e quella di Leon Haslam. Ma facciamo un passo alla volta e vediamo come è andata.

**Superstock - Lorenzo Zanetti**

Quattro giri con la S1000RR standard mi permettono di prendere le misure alla pista di Monza, il vero tempio della velocità, l'ultima pista dove si può realmente sfruttare le doti velocistiche delle sportive odierne da quasi 200 cavalli, e dove il gas si apre e si tiene aperto per parecchi secondi. Almeno

con le moto di serie, ma oggi il contesto è diverso! Scendere dalla standard e salire sulla moto di Zanetti non è particolarmente scioccante, le differenze ci sono, ma si riescono a metabolizzare piuttosto rapidamente. Il motore è decisamente più reattivo, e prende i giri con una rapidità maggiore (i dati ufficiali parlano di 190 Cv alla ruota a 13.500 giri che si portano a spasso 180 kg di moto), coadiuvato anche da un cambio elettronico che sembra decisamente più reattivo rispetto a quello montato sulla standard. L'assetto è quello prediletto da Zanetti, decisamente votato al rigido, che garantisce ingressi in curva precisi e traiettorie millimetriche lungo tutta la percorrenza dei curvoni di Monza. Per contro, è meglio evitare i cordoli in uscita di curva per non compromettere la trazione del pneumatico posteriore. I freni sono decisamente più performanti rispetto alla standard, ma le pastiglie in carbonio vanno scaldate per benino per lavorare al meglio. Facile a dirsi, meno a metterlo in pratica, anche perché la sensazione che sulle prime la moto non freni è sempre presente. Qualche giro di pista in più e sono sicuro che ci prenderei la mano (...suggerimento "interessato" per BMW Motorrad!).





### Superbike -Ayrton Badovini

Neanche il tempo di scendere dalla Superstock e già mi trovo in sella alla moto di Badovini. Reset del cervello, registro mentalmente i consigli che mi vengono suggeriti dai ragazzi del team, e via! La moto esteticamente è praticamente la stessa, ma alla prova dei fatti è completamente diversa da quella di Zanetti, a partire dalla posizione in sella che pur se non particolarmente scomoda è "tagliata" per Ayrton che è più basso del sottoscritto, mentre l'assetto è tarato per un pilota che pesa almeno 15 kg meno. Per cui mi trovo una S1000RR decisamente morbida con una tendenza a "sedersi", e quindi di conseguenza a scaricare l'anteriore sotto la spinta degli oltre 220 Cv dichiarati alla ruota (si portano a spasso

solo 166 kg di moto!). L'erogazione, a dispetto di quanto mi aspettavo, è molto morbida e lineare, mentre il controllo di trazione, seppur regolato in modalità "a prova di giornalista", è moderatamente invasivo e solo in uscita dalle varianti in prima e seconda marcia, taglia in maniera fastidiosa. 3°, 4° e 5° entrano come delle fucilate e anche il Serraglio diventa una vera e propria curva da impostare con precisione.

Peccato per l'avantreno che tende ad alleggerirsi e che mi mette in uno stato d'ansia totale. I freni potentissimi poco hanno a che vedere con quelli della moto di Zanetti e pur arrivando alle staccate con velocità decisamente superiore a prima, mi trovo sempre a frenare con troppo anticipo.



ZOOM

ZOOM

ZOOM



### Superbike – Leon Haslam

Il tempo di bere un sorso di acqua e sono di nuovo in sella alla Superbike, in questo caso quella ufficiale. Mi aspetto qualche differenza ma la sostanza, penso erroneamente, dovrebbe essere la stessa. Niente di più sbagliato. Il telaio sottosella rivisto e il serbatoio differente modificano di fatto la distribuzione dei pesi, così come le sospensioni che rimangono Öhlins (kit per Badovini – Ufficiali per Haslam) ma il cui funzionamento appare diverso, anche in virtù di regolazioni a dir poco agli antipodi. La moto di Haslam è più caricata sull'avantreno e con le pedane più alte. Sin dalla Prima Variante si percepisce una maggior rapidità di inserimento, mentre in uscita l'avantreno non si alleggerisce e rimane stabile e preciso durante tutta la percorrenza, in accelerazione, del Curvone. Durante la staccata della Seconda Variante, emerge un certo alleggerimento del posteriore, che tende anche a serpeggiare leggermente, questo apparentemente a causa del maggior carico sull'avantreno, ma anche di una differente taratura dell'antisaltellamento (che è anche diverso da quello che equipaggia la moto di Badovini). Il motore in compenso, sembra essere un'altro!

L'erogazione è completamente differente, minor linearità ma una coppia ai regimi medio alti che sembra notevolmente superiore, ed una risposta alle aperture di gas più reattiva. Insomma non ho ancora terminato il primo giro e già devo scordarmi di quanto ho imparato dalla moto precedente. Il controllo di trazione a "prova di giornalista" è in questo caso "a prova di pollo", e interviene troppo presto, anche in uscita dalle curve veloci (si sente il motore che rattella, nda). Chilometro dopo chilometro però, prendo le misure al motore e trovo un feeling con l'assetto, anche in fase di frenata, che non ho trovato con la moto di Badovini. La moto di Haslam è molto precisa e rapida, per cui nella classifica scelgo la sua ciclistica e relativa posizione in sella, per quanto riguarda il motore però, alla fine scelgo quello della n° 86 di Ayrton, meno cattivo, ma molto più "facile" (in questa configurazione) per noi umani. Ecco che riappare il cartello con il teschio, ed il cecchino prende la mira... meglio rientrare. Pochi giri per moto, scendi da una sali sull'altra, un'overdose di sensazioni, adrenalina e tensione... dai BMW facciamolo diventare un appuntamento fisso! Se poi a Monaco si decidesse di fare la MotoGp... mi prenoto anche per l'anno prossimo.

**SCHEDA TECNICA**

- Tempi:** 4
- Cilindri:** 4
- Cilindrata:** 999 cc
- Disposizione cilindri:** in linea
- Raffreddamento:** a liquido
- Avviamento:** E
- Potenza:** 193 cv (142 kW) / 13000 giri
- Coppia:** 11.42 kgm / 9750 giri
- Marce:** 6
- Freni:** DD-D
- Misure freni:** 320-220 mm
- Misure cerchi (ant./post.):** 17" / 17"
- Normativa antinquinamento:** Euro 3
- Peso:** 183 kg
- Lunghezza:** 2056 mm
- Larghezza:** 826 mm
- Altezza:** 820 mm
- Capacità serbatoio:** 17.5 l
- Segmento:** Super Sportive

BMW  
**S 1000 RR**  
**€ 15.850**

## Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

**M**oto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

**Editore:**

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano  
P. Iva 11921100159

**Responsabile editoriale**

Ippolito Fassati

**Capo Redattore**

Andrea Perfetti

**Redazione**

Maurizio Tanca  
Cristina Bacchetti  
Marco Berti  
Francesco Paolillo  
Aimone dal Pozzo

**Grafica**

Thomas Bressani

**Collaboratori**

Nico Cereghini  
Massimo Clarke  
Giovanni Zamagni  
Carlo Baldi  
Massimo Zanzani  
Lorenzo Boldrini

**COPYRIGHT**

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

**Moto.it**

Via Melzo 9- 20129 Milano  
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003  
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.  
Email: [staffmoto@moto.it](mailto:staffmoto@moto.it)

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



**Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.**

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.