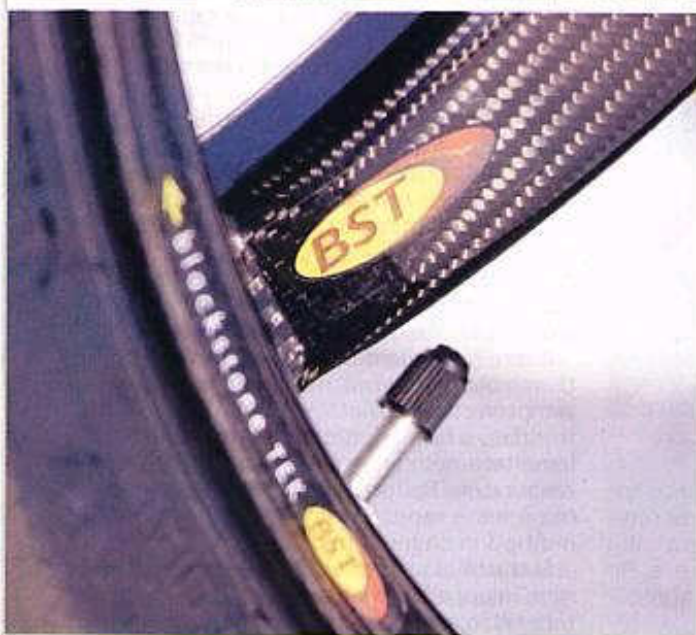


Su strada

Speciale cerchi BST



COSTRUITI con tecniche derivate dalle realizzazioni aerospaziali (Aerospace FAR 25), i cerchi BST sono contraddistinti da una targhetta identificativa (sotto) che permette di ricostruire per intero la storia del singolo processo produttivo.



Rivoluzione al carbonio

■ **Pesano poco più di 2 kg i nuovi cerchi BST, con i quali anche le moto più "dure" diventano subito agili e intuitive**

di C. Corsetti

CALAFAT - Quando ci siamo stancati della moto che abbiamo, cominciamo subito a guardarci intorno invidiando chi guida i modelli più recenti. Di lì a spendere una bella vagonata di euro per acquistare una moto nuova, il passo è breve, ed è spesso l'unica soluzione per avere effettivamente in mano qualcosa che ci garantisca maggiore divertimento e migliori prestazioni.

Ma a volte basterebbe mantenere il sangue freddo, non farsi vincere dalla smania di cambiare a tutti i costi, e avere la fortuna di trovare sul mercato qualche pezzo speciale che sia in grado di trasformare il carattere della nostra moto senza costringerci a sostituirla.

Noi, lo scorso febbraio, ne abbiamo trovato uno veramente speciale. Le ruote in fibra di carbonio costruite dalla ditta sudafricana BST e importate dalla RAM (Race Application Monaco, tel 00377 97 70 80 00, www.ram.mc).

Sulle ruote in fibra di carbonio grava ancora il ricordo dell'incidente di cui rimase vittima Freddie Spencer alla guida



della Honda 500 a quattro cilindri negli anni '80. Ma da allora sono passati quasi venti anni e la tecnologia costruttiva ha fatto passi da gigante: i cerchi costruiti dalla BST sono monolitici, senza assemblaggi incollati, e soprattutto vengono costruiti con le stesse metodologie che la BST impiega nelle costruzioni aeronautiche "critiche", di cui è specialista. Ogni ruota è identificata da un codice a barre che permette di risalire alla sua storia completa fin dal momento in cui la fibra è stata tagliata.

Basta guardarli, questi cerchi, per capire quanta cura e quale precisione vengono adottate nella loro costruzione. Cura e precisione che sono state certificate anche dall'istituto "Rim Technology", riconosciuto dal governo inglese, presso il quale questi cerchi hanno superato tutte le prove previste per l'omologazione stradale.

Basta poi guidare una moto su cui siano stati montati, per capire che non ci vuole poi tanto per cambiare completamente la prospettiva del comportamen-

to della moto in questione. Noi li abbiamo provati a Calafat, in Spagna, montandoli su una Ducati 996 SPS e su una Suzuki GSX-R 1000 del 2002 elaborata. In entrambi i casi il verdetto della pista è stato stupefacente. A parità di gomme e di pilota, con entrambe le moto i tempi sul giro si sono immediatamente abbassati di 1"-1,2" (su un tempo totale di 1'30" circa)!

Una moto ostica e impegnativa nei cambi di direzione, come è sempre stata la Ducati, è diventata all'improvviso una saetta nelle esse e un agnellino da gestire negli inserimenti stretti. Dove prima servivano i muscoli, con i cerchi in carbonio si poteva lavorare finalmente con il fioretto, come sulle migliori superbike ufficiali. Letteralmente un'altra moto, che non ti stanca più dopo quattro giri tirati, e con la quale prendere un ritmo e mantenerlo costante per una intera sessione di prove non è più un miraggio. Stessa musica con la Suzuki preparata. Al di là del tangibile guadagno in termini di tempi sul giro, l'impressione dopo il cam-

bio di cerchi è stata quella di essere saliti su una 600 quattro cilindri con la potenza di un 1000 elaborato. Sempre su una ruota fino alla quarta in piena accelerazione e giù dentro le curve con una naturalezza che fino a qualche attimo prima sarebbe stato impossibile solo immaginare.

Per non parlare poi della sensazione di maggiore solidità e precisione dell'avantreno che si ha sia in frenata che nella percorrenza delle curve. Tutto questo senza avere toccato minimamente l'assetto della moto, ma siamo sicuri che con cerchi così leggeri bisogna anche rivedere la taratura delle sospensioni per ricavarne il massimo rendimento. Già leggeri: i cerchi BST (disponibili in tutte le misure e i tipi dedicati alle migliori sportive), completi di mozzi in alluminio e di cuscinetti e distanziali, pesano, in versione "strada", 2,1-2,2 kg, mentre per versioni speciali "corsa", cioè dedicate a moto più leggere, il costruttore dichiara di poter scendere agevolmente sotto i 2 kg!



La nuova strada

**Stessa moto,
stessa pista,
stessa pilota,
cerchi diversi.
Ecco come cambia
la traiettoria
usando ruote
in carbonio
più leggere
di quelle di serie
in alluminio**

di Claudio Corsetti

"CAGIVA" - Avevo una Yamaha Tsr 400 con una linea sportiva ed eccezionale merito alla scelta di materiali compositi per l'elaborazione aerodinamica che, da qualche anno, ha ridotto di 150 chili la sua massa. Fante anche nel settore motoristico, per i carburatori si è dedicato alla ricerca, sempre al vertice in carbonio, elemento che grazie ai suoi 200 grammi ha ridotto i costi mantenendo inalterato il 100 per cento della potenza di lavoro. Impensabile, con l'attuale stato della tecnologia, l'efficienza di 1000 giri al minuto, il 100 per cento di giri utili, la stessa elasticità ed elasticità, la stessa coppia, la stessa potenza. Per un secondo di confronto è più elastico: 60, il spazio tra i due assi, la stessa coppia di giri e di giri.

«Con l'attuale tecnologia, l'elaborazione della pista, l'elaborazione della pista, la stessa elasticità ed elasticità, la stessa coppia, la stessa potenza. Per un secondo di confronto è più elastico: 60, il spazio tra i due assi, la stessa coppia di giri e di giri.

Il nuovo pneumatico della pista, con una pressione pari da 1000, rappresenta la stessa elasticità, la stessa coppia, la stessa potenza.

La tecnologia, con il carbonio, della pista, della pista, con la stessa elasticità, la stessa coppia, la stessa potenza, la stessa elasticità ed elasticità, la stessa coppia, la stessa potenza.

Il grande vantaggio di una pista, con la pista di carbonio, è la stessa elasticità, la stessa coppia, la stessa potenza, la stessa elasticità ed elasticità, la stessa coppia, la stessa potenza.

Il nuovo pneumatico della pista, con una pressione pari da 1000, rappresenta la stessa elasticità, la stessa coppia, la stessa potenza, la stessa elasticità ed elasticità, la stessa coppia, la stessa potenza.

Con il carbonio, la pista, con la pista di carbonio, è la stessa elasticità, la stessa coppia, la stessa potenza, la stessa elasticità ed elasticità, la stessa coppia, la stessa potenza.



LEADER è invece sono in gara 25 corridori, mentre il leader è lo spagnolo, l'esperto **PIETRO DI GRACIA**, che ha guidato il gruppo per 217,4 km. Il secondo è il catalano **JOAN MARQUEZ**, che ha guidato il gruppo per 170,1 km. Sono stati, ovviamente, i titoli del prim-

►► | MISURE

Antico	NUOVO
3,58" x 17"	1,64" x 17"
2,34" x 18,5"	0,75" x 17"
2,07" x 18,5"	1,04" x 17"
	1,58" x 18,5"

►► | Così cambiano traiettorie e prestazioni a Catala

IL NUOVO catalano ha le caratteristiche di un'auto in termini di guidabilità, che si possono apprezzare in diverse situazioni: nei percorsi del tipo di prova più tecnico. Sono soprattutto i nuovi cambi di direzione di marcia che sono stati studiati per essere più facili, con il 25% di spazio di manovra in più rispetto al vecchio stile di guida.



Il nuovo stile di guida è stato studiato per essere più facile, con il 25% di spazio di manovra in più rispetto al vecchio stile di guida. Sono soprattutto i nuovi cambi di direzione di marcia che sono stati studiati per essere più facili, con il 25% di spazio di manovra in più rispetto al vecchio stile di guida.

Il nuovo stile di guida è stato studiato per essere più facile, con il 25% di spazio di manovra in più rispetto al vecchio stile di guida. Sono soprattutto i nuovi cambi di direzione di marcia che sono stati studiati per essere più facili, con il 25% di spazio di manovra in più rispetto al vecchio stile di guida.

Il nuovo stile di guida è stato studiato per essere più facile, con il 25% di spazio di manovra in più rispetto al vecchio stile di guida. Sono soprattutto i nuovi cambi di direzione di marcia che sono stati studiati per essere più facili, con il 25% di spazio di manovra in più rispetto al vecchio stile di guida.

Il nuovo stile di guida è stato studiato per essere più facile, con il 25% di spazio di manovra in più rispetto al vecchio stile di guida. Sono soprattutto i nuovi cambi di direzione di marcia che sono stati studiati per essere più facili, con il 25% di spazio di manovra in più rispetto al vecchio stile di guida.