

GREEN POWER

► Nitro Drag Racing

Riciclare è un termine molto in voga oggi... Nel drag racing però si fa da anni, utilizzando componenti altrimenti destinati al demolitore



Forse non è ancora totalmente "green", visto che i carburanti utilizzati sono di origine fossile (leggi "petrolio"), ma certamente alla base del nostro divertimento c'è un'altissima percentuale di materiali riciclati, a partire dalle auto! Infatti, a dispetto di leggi inadeguate che ti complicano la vita per utilizzare una vettura demolita a scopo sportivo, la maggior parte dei prototipi che corrono nel dragracing è costituita da oggetti altrimenti destinati a marcire in un campo di demolizione o, nella migliore delle ipotesi, alla pressa e poi alla fonderia. Incentivare il dragracing non vuol dire favorire una riduzione della produzione (infatti molte realtà produttive soprattutto ad alta tecnologia gravitano attorno a questo sport), piuttosto significa stimolare l'ingegno allo sfruttamento di risorse già



esistenti destinate altrimenti ad essere sprecate, portare al limite di resistenza e di durata oggetti e materiali e trarne esperienza e divertimento. Qualche esempio? La Clio di Claudio Galli: una vettura vincente, di grandi prestazioni ma realizzata in economia. Non la descriviamo nel dettaglio in quanto è già stata oggetto di altri articoli, ma sappiate che almeno il 70% di quell'auto deriva da pezzi destinati allo





Le differenze tra trazioni anteriori e integrali si fanno sentire sempre meno grazie ai miglioramenti delle tecniche di partenza e alla cura riposta negli assetti.

sfasciacarrozze. La Marbella di HP Racing: tutte le evoluzioni di questo piccolo gioiello sono basate su materiali di seconda mano: due anni fa la sovralimentazione, lo scorso anno la trasformazione da trazione anteriore ad integrale, realizzata modificando la trasmissione di una Panda 4x4, mentre quest'anno l'incremento di prestazioni verrà perseguito con l'utilizzo di un motore 1.4 della Punto Abarth (rigorosamente preso in demolizione e opportunamente modificato) e l'ottimizzazione della trazione.

Esperienza fondamentale

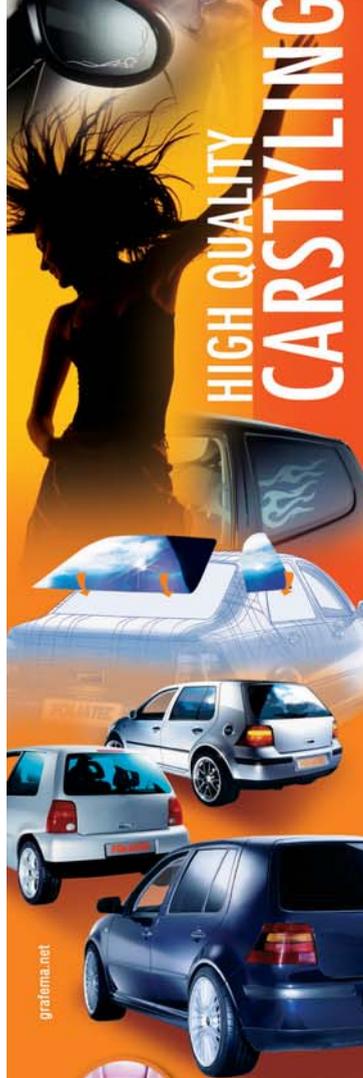
Il valore propedeutico del dragracing nei confronti dei meccanici è altissimo: l'esperienza acquisita in pista diventa di grande aiuto anche nel lavoro quotidiano. Chissà a quanti di voi è capitato, specie con auto recenti, di avere un



FOLIA TEC 
...the CARSTYLING FACTORY



HIGH QUALITY CARSTYLING



grafema.net

FOLIA TEC 
...the CARSTYLING FACTORY

distributore esclusivo per l'Italia:
www.simoniracing.it



La Seat Marbella (turbo e 4x4) di HP Racing è stata preparata con soli componenti di seconda mano!

problema e trovarsi di fronte a meccanici che sostituiscono componenti su componenti per riparare un guasto che non riescono ad identificare, perché non sanno sfruttare gli strumenti che hanno a disposizione! Nella vita di tutti i giorni questo fa la differenza tra spendere troppo o spendere il giusto, ma in gara la differenza significa spesso vincere o perdere! L'analisi dell'acquisizione dati dopo un passaggio di gara ti allena a sviscerare e risolvere i problemi con l'attenta osservazione di piccoli dettagli, ma ti insegna anche che qualche volta vale la pena di svitare una candela e guardarla con la lente, piuttosto che arrendersi di fronte a una diagnosi che ti dice "guasto sconosciuto"... Smontare pezzo per pezzo un motore e prepararlo significa imparare a valutarne pregi e difetti, ad individuarne i punti deboli e risolvere, o quando possibile



Uno Turbo e Lancia Delta... auto che teoricamente non dovrebbero più esistere, tengono invece alto il vessillo del made in Italy.

prevenire, i problemi: il motore Fiat 1.4 16 valvole ad esempio è parecchio diffuso, la struttura non è male, la progettazione sembra valida e piuttosto solida. Analizzando alcuni dettagli le prime impressioni portano a giudicare una buona progettazione dell'albero motore, sul quale però le finiture di serie lasciano a desiderare. Le bielle sono un'incognita, in quanto non tutti i motori montano le stesse; in alcuni sembrano molto belle e ben rifinite, almeno su qualche versione Abarth e potrebbero sopportare sollecitazioni notevoli (il condizionale è d'obbligo visto che la "spremitura" sta iniziando ora, tra qualche gara valuteremo i primi risultati); in altri sono "normali". I pistoni lasciano a desiderare, per lo meno riguardo al materiale, anche se bisogna ammettere che prima di cedere sono stati strapazzati con crudeltà; comunque per la versione gara della HP Racing

sono stati ridisegnati dalla PL Racing in collaborazione con la JE Pistons e realizzati con materiali di altissima qualità.

Eventi multimediali

Un altro fenomeno che testimonia la crescita delle nostre gare è la pubblicazione di video su internet (Youtube, Libero ecc.). Il problema è che spesso la buona qualità delle riprese genera illusioni sulle reali prestazioni: prendiamo ad esempio una vettura turbo, trazione anteriore, che pattina fino alla quarta. Per un osservatore poco professionale può sembrare un mostro di potenza mentre uno più esperto comprende subito le pecche di messa a punto, assetto sbagliato, pressione errata dei pneumatici, gestione approssimativa della pressione del turbo e, dulcis in fundo, pilota impedito! Ricordatevi sempre che in gara si vince o si perde, non sempre è la potenza (o presunta tale) a determinare la vittoria; anzi la pista ha riservato spesso amare sorprese a chi sottovaluta la complessità di una gara di accelerazione.

L'abc del dragracing

Un'altra analisi da fare è la preparazione alla partenza: le strategie adottate dai vari concorrenti e team andrebbero valutate con attenzione prima di giudicare una prestazione: l'auto vincente non è quella "potente" ma quella "completa", che significa curata nei dettagli e nella messa a punto, guidata da un pilota attento e concentrato e in sintonia con il preparatore. È inutile preparare un motore per prestazioni estreme se poi si "risparmia" sulla trazione,

Burn-out





così come è inutile montare gomme dragslick autogonfianti talmente larghe che escono dai parafranghi senza scaldarle adeguatamente con un burn-out ben fatto! Sono pochi infatti i piloti capaci di effettuare il burn-out in maniera efficace: l'errore classico è tentare di farlo in prima tenendo il motore imballato a pieni giri. Premesso che stiamo parlando di vetture di notevole rapporto peso-potenza (almeno 400 CV

per 1.000 kg), un burn-out efficace si esegue almeno in terza, gomme sulla pozza d'acqua, motore appena sopra al regime di coppia massima e via di scatto il piede dalla frizione, si "palleggia" con l'acceleratore per mantenere il motore a regime di coppia senza prendere il limitatore e si lascia uscire l'auto dalla pozza d'acqua mentre le ruote continuano a pattinare emettendo un denso fumo bianco. A quel punto la

temperatura è adeguata e il pneumatico sarà al suo massimo potenziale di aderenza. La partenza è tutto un gioco di frizione (a meno di non avere un sistema elettronico di partenza assistita che limita la potenza): la prima deve essere piuttosto "lunga" e la frizione deve essere accompagnata per ottenere il massimo avanzamento del veicolo, con il minimo pattinamento delle gomme. In questi primi istanti



Seat Marbella e Renault Supercinque: due piccole pesti sempre pronte al combattimento!



si piazza una pesante ipoteca sull'esito della gara... i metri persi in partenza hanno una caratteristica fondamentale: sono metri! E si fa una fatica tremenda a recuperarli lungo il tracciato.

Novità del 2009

La Marbella rosa, però, non sarà certamente l'unica novità che vedremo in pista quest'anno. La "crisi" di cui tutti parlano infatti non ha messo in ginocchio la passione dei dragracer, magari si lavora un po' più di "lima" che di portafogli, ma ciò che conta è non arrendersi mai di fronte alle difficoltà! Il parco auto si è allargato notevolmente, e durante l'inverno quasi tutti hanno impugnato chiavi e cacciaviti per dar vita a nuovi piccoli e grandi Frankenstein, chi con una nuova turbina, chi con un cambio sequenziale, chi con una nuova elettronica, ecc. Sale prova e banchi a rulli hanno visto esperimenti e upgrade di varia natura, ma sarà la pista a premiare il lavoro di alcuni e a disilludere altri; quindi molte sorprese ci attendono già dalla prima gara, il prossimo 26 aprile sulla pista dell'Aeroporto di Rivanazzano, teatro lo scorso settembre di uno dei più entusiasmanti Nitro Day degli ultimi anni: volti nuovi che si sono timidamente avvicinati a questo ambiente con i passaggi cronometrati fuori gara, sembrano determinati a buttarsi nella mischia. La gara come sempre è aperta a tutti! Iscriversi e partecipare è più semplice di quanto si possa immaginare e, come molti hanno potuto verificare, il tempo e lo spazio per i passaggi crono per auto stradali non mancano mai! I paddock sono aperti al pubblico, e con i recenti accorgimenti la visibilità è eccellente nonostante le misure di sicurezza siano perfettamente all'altezza della situazione. I prossimi passi? L'utilizzo di energie alternative preferibilmente rinnovabili: al momento è tutto Top Secret, ma continuate a seguirci e presto ne vedrete delle belle!



racer
zone