

*data: 07/02/2012**testata: **Motoblog.it***



Husqvarna 511 SMR Vs Lotus Elise: la sfida confronto di Motoblog

Publicato il 07 feb 2012 da Lorenzo Baroni

I.S.A.M. (Anagni) - In ambito motoristico uno dei confronti storicamente più stuzzicanti e divertenti è senza dubbio quello tra auto e moto, una sfida non facile da valutare in termini assolutisti, ma lo scontro diretto stuzzica da sempre (e non poco) l'interesse e la fantasia di migliaia di appassionati. Oggi, abbiamo voluto riproporre l'ennesimo confronto con due mezzi molto particolari, entrambi si basano su una grande semplicità tecnica votata alla leggerezza e alla capacità di ottenere ottime prestazioni.

Due mezzi allineati anche nella filosofia costruttiva, entrambe infatti propongono motori dalla potenza non eccessiva, ma al contempo offrono prestazioni al top in termini di handling, leggerezza e guidabilità. In particolare la **Lotus**, da sempre, fonda nel rapporto peso/potenza la sua arma migliore, filosofia introdotta da Colin Chapman negli anni '60, allora la Lotus iniziò a proporre auto da corsa e stradali dalle prestazioni eccellenti, ottenute attraverso con leggerissime associate a motori con potente e cilindrata inferiori rispetto alle dirette concorrenti.

Fu così in F1 quando con Jim Clark sbalordì il mondo vincendo il mondiale del '63 e ancor di più vincendo nel '65 il GP di Indianapolis (per la prima volta con un'auto a motore posteriore). La **Husqvarna** invece rappresenta la derivazione stradale di un agile supermotard da competizione, l'ultima nata dell'azienda varesina con propulsore da **511cc**, introduce numerose novità costruttive rispetto ai precedenti modelli: dal motore allo schema della sospensione posteriore, fino al telaio e alla componentistica.



La versione 2011-2012 della Lotus Elise con il propulsore da 1.600cc ha solo 136CV e per questo appare un pò penalizzato nelle prestazioni assolute, soprattutto se confrontato con il precedente 1.800cc da 192Cv (entrambi derivazione Toyota). Il nuovo 1.600 è stato introdotto principalmente per adeguare l'auto alle nuove normative e omologazione in tema di emissioni inquinanti. Ciò nonostante questa ultima versione della Elise riesce a sfruttare al meglio il suo fantastico telaio in alluminio, forte di una messa a punto veramente eccellente in pista ottiene tempi quasi identici a quelli della versione da 192CV.

Il suo segreto è racchiuso, come al solito, una ripartizione dei pesi ideale nella guida in pista, con l'aggiunta di una messa a punto delle sospensioni e degli angoli caratteristici delle ruote (in particolare camber, convergenza e king pin) veramente azzeccati e mai avuti sui modelli precedenti. Per avvicinare il suo massimo potenziale però, necessità però di un pilota veramente esperto proprio perchè con pochi cavalli diventa veramente importante guidare in modo molto preciso per sfruttare al meglio sia i trasferimenti di carico e volgere a proprio favore le perdite di aderenza innescate sul posteriore.

La naturale tendenza al sottosterzo infatti va contrastata in anticipo sfruttando al meglio i trasferimenti di carico in frenata e inserimento per innescare dei piccoli sovrasterzi in entrata di curva poi utili per aumentare la propria velocità di percorrenza. L'avantreno è molto solido e se viene caricato dal peso in frenata può far cambiare faccia al comportamento dell'auto, facilitando le staccate più decise.



Se l'auto dopo pochi giri riesce a "girare" in modo costante molto vicina al suo miglior tempo sul giro, la moto necessita di qualche giro in più per ottenere una performance veramente al top. Questo perchè la taratura originale delle sospensioni si rivela tendenzialmente morbida e non adatta alle alte velocità (per una supermoto) alle quali si percorrono i due curvoni veloci posti ai due estremi del **circuito dell'Isam**.

Decidiamo così di irrigidire sia il mono posteriore che la forcella anteriore, interveniamo per questo sia sul precarico delle molle, sia sui freni idraulici in compressione ed estensione. Anche nella forte staccata alla fine del rettilineo dei box dove si passa in pochi metri da 170km/h fino a circa 40km/h, in questa situazione la forcella tendeva a raggiungere rapidamente il fondocorsa mentre la ruota posteriore aveva una forte tendenza a sollevarsi da terra.

Situazioni anomale queste per un supermotard dal momento che su un classico circuito da supermoto, non ci sono tratti così veloci o staccate tanto violente come accade invece sulla **pista dell'Isam di Anagni**. Per questo risulta importante adeguare al meglio l'assetto che fortunatamente risulta regolabile al 100%. Così dopo le prime sessioni di prova e dopo le regolazioni dell'assetto, la moto diventa più stabile in ogni settore della pista, ad esempio nella esse in successione accade che anche con la moto molto piegata diventa possibile aprire l'acceleratore senza innescare forti scodate del posteriore.

Con il mono più morbido invece le scodate venivano innescate dalla eccessiva compressione del mono ammortizzatore. La Husqvarna crea il suo vantaggio principalmente in uscita di curva, mentre grazie al suo peso e alla sua maneggevolezza riesce a mantenere la sua velocità media in curva allineata a quella dell'auto. La Elise dal canto suo sfrutta al meglio il suo telaio impeccabile ed i pneumatici semislick di cui è dotata di serie.

Per ottenere il massimo delle prestazioni è necessario sfruttare al meglio la sua capacità di frenare fortissimo, quasi dentro la curva e di innescare dei piccoli sovrasterzi in rilascio utilizzando il trasferimento di carico. Prima di raggiungere il punto di corda invece, è possibile già accelerare con largo anticipo, in modo da controllare al meglio il posteriore e ottenere la massima velocità in uscita di curva. Il resto del confronto potete assaporarlo in dettaglio nel video.(SEGUE)



Tester: Claudio Galiena e Lorenzo Baroni

Foto: Marco Valerio Condorelli, Jacopo di Barbora, Omar Abu Eideh

Video: Marco Valerio Condorelli, Jordan Beresford, Mauro Crinella, Fabio Sciarra

Rilevamenti: Massimiliano De Bonis, Fabio Sciarra, Giacomo Eusebi

Fonte: www.motoblog.it