

TEOREMA EXTREME

Motard grande passione. La spinta di questo potente motore ha portato Massimo Danelutti con Extreme Riders al ruolo di accessorista specializzato. Dalla sua esperienza nascono piedini forcella utili a passare dalle geometrie cross a quelle supermoto. L'idea dell'offset variabile lungo un piano parallelo al terreno è tutelata da brevetto



PIEDINO FORCELLA BREVETTATO. L'asola dove si infilano le boccole di supporto ruota è disposta parallelamente al piano strada. Nel particolare la cassetta con boccole e distanziali. Il kit Extreme Riders (via Solari, 1 - 33033 CODROIPO-UD, tel. 0432 906707) ha un prezzo di circa 820 euro al pubblico.



Va dove ti porta il cuore! Niente di più bello e di più appagante, non solo nei rapporti interpersonali, anche nell'attività lavorativa che il giorno dopo si confonde e diventa tutta una vita. Facile da dire ma complicato come percorso, pieno di sacrifici e di difficoltà, che conduce al risultato se sotto ci sono la tenacia e la volontà utili a superare ogni genere di ostacolo.

Massimo Danelutti ne ha affrontati parecchi, prima per entrare nel mondo delle competizioni, poi per costruirsi un ruolo di spessore. Extreme Riders nasce dieci anni fa quando scattò l'innamoramento per il motard. A suo tempo questa disciplina viveva di moto trasformate, nascevano per il cross e diventavano da pista montando ruote da 17" gommate con slick scolpiti a mano. Il problema era che ruote per questo impiego bisognava farsele: si parla degli anni in cui ad animare il motard erano i bergamaschi con Marco Tognoli e Farioli, è lì che prese a fare la "sue" ruote con mozzo Guzzi e cerchio Sanremo, utili a montare il freno Brembo. Nel '98 Danelutti fonda anche un team motard (pilota Massimo Cesana, Husqvarna, attivo fino al 2001), funzionale a coltivare la sua passione per questa disciplina che tecnicamente affronta con la caparbieta dei friulani e la metodica del ra-

gioniere (lo è) accumulando dati e informazioni preziosi in vari fogli di Excel. Per le sue moto fa realizzare componenti di pregio, adotta valvole in titanio quando ancora se ne parla pochissimo, le parti speciali delle sue moto vengono notate da altri team che chiedono di poterle avere a loro volta.

"Core business" di Extreme Riders rimane il gruppo ruota anteriore completa di disco e impianto freno. Inizia la raggatura in proprio, il freno nel 2001 diventa Beringer, entrano marchi famosi come Morad, Excel e Alpina per l'aftermarket.

Nel tempo Danelutti verifica che nella trasformazione da cross a motard non basta accorciare forcella e mono, la ruota da 17" accorcia l'avancorsa, in pista in alcune situazioni finisce anche per diventare negativa con conseguente instabilità di guida. Bisogna che i piedini abbiano l'asse ruota arretrato. Sul mercato esistono piastre forcella con offset ridotto ma danno solo qualche millimetro, invece

ci vorrebbe una geometria più radicale. E' necessario arretrare il perno ruota costruendo dei piedini speciali. E ha una sua idea in proposito.

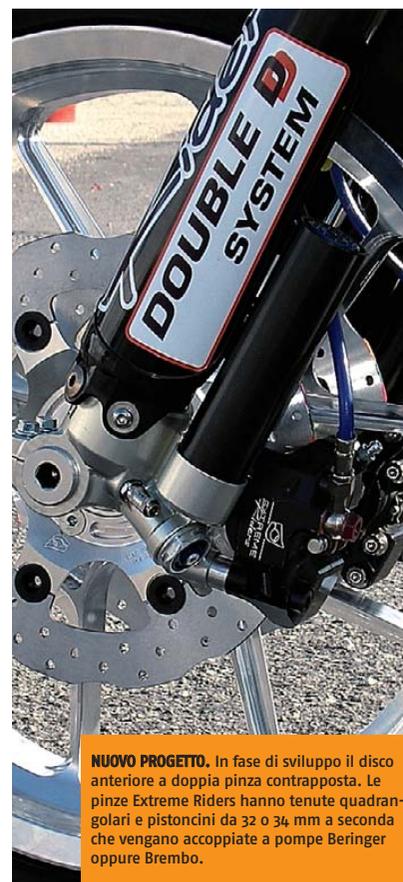
PIEDINO A OFFSET VARIABILE

Il piedino a offset variabile Extreme Riders che nel frattempo Massimo Danelutti ha brevettato, permette di variare l'avancorsa sul piano orizzontale. L'idea è di avere supporti ruota su boccole oblunghe infilate dentro in sedi ad asola parallele al terreno. L'avanzamento o l'arretramento del perno ruota così non va ad alzare o abbassare la moto alterando l'angolo di cannotto.

I "pezzi" da realizzare non sono complicatissimi ma dopo una prima esperienza con dei fornitori, alla Extreme Riders arriva un centro di lavoro a controllo numerico a cinque assi. Ci vuole del tempo per la programmazione,

la prototipazione, lo sviluppo e i test ma alla fine - e siamo a oggi - i piedini a offset variabile sono pronti per il mercato.

Nascono da un blocco di alluminio di durezza non eccessiva per non essere troppo fragili nelle toccate, avanzamento minimo del perno ruota 16,5 mm contro i 35 mm dei piedini cross, possibile ulteriore avanzamento del perno a passi di 2 mm grazie al perno ruota su boccole (sempre dello stesso materiale) che entrano nelle asole con una precisione così perfetta da essere facili da inserire (dall'esterno, fino a mandarle in battuta) e un po' più difficili da estrarre (sempre a mano) per non farle uscire ogni qualvolta si sfilava il perno ruota. Nel kit, che arriverà a EICMA Milano, ci sono distanziali e viti pinza freno utili a seguire lo spostamento della ruota con lo stesso passo della boccia di supporto, questo per dare un prodotto completo pronto ad andare sulla moto nel modo tecnicamente più adeguato.



NUOVO PROGETTO. In fase di sviluppo il disco anteriore a doppia pinza contrapposta. Le pinze Extreme Riders hanno tenute quadrangolari e pistoncini da 32 o 34 mm a seconda che vengano accoppiate a pompe Beringer oppure Brembo.

Le geometrie del cross "abbassato" CI FOSSE MAGGIORE CONOSCENZA TECNICA...

Udinese, trentasette anni, una azienda da quattro dipendenti (Extreme Riders) tutta dedicata al motard: MASSIMO DANELUTTI è un tecnico di grande intraprendenza che mentre pianificava il lancio del kit piedini supermoto brevettati a offset variabile, portava al culmine (quest'estate) la sperimentazione di un freno anteriore fatto in casa (le pinze) con doppio disco Ø 240 mm.



"Quello che vedo nel mondo del fuoristrada è una scarsa conoscenza delle problematiche tecniche. C'è molta gente che lavora bene ma di fronte alla geometria di sterzo, si ferma. Ci fossero queste conoscenze, ci sarebbe la consapevolezza, ad esempio, che il piedino originale cross non va bene per il motard, tiene il perno troppo avanti. E 16 millimetri non li ottieni con le piastre... Non lo dico perché voglio vendere il mio prodotto - possono sceglierne degli altri - un parco utenti più preparato saprebbe distinguere la valenza di alcuni concetti rispetto ad altri. Non sono mai stato pilota, non ho mai avuto la moto perché in casa mia non se ne parlava, la mia soddisfazione in questo mondo è di poter dire 'ho aiutato qualcuno ad andare più forte'.

I piedini forcella con perno che cambiando le boccole si muove lungo il piano strada, nasce dalla necessità di conservare l'angolo di forcella quando modifichi l'avancorsa. Prendi ad esempio una CRF con una ruota da 16,5"; quando cambio boccia e sposto il perno due millimetri avanti, non alzo e non abbasso la moto, e i due millimetri non sono due millimetri di offset, sono esattamente due millimetri di avancorsa.

Ideale sarebbe completare il kit con una piastra forcella che è un anno e mezzo che è disegnata e non finita, per mancanza di tempo, dove realmente si possa regolare l'inclinazione dello sterzo. Dico l'asse e non gli steli, per seguire la tendenza delle moto ufficiali tipo Aprilia e Husqvarna di avere l'angolo di sterzo molto chiuso e arretrare il perno ruota. Quello che fanno molti ragazzi, al contrario, è di comprare delle piastre che inclinano la forcella rispetto all'asse sterzo, che è un'altra cosa.

Le farò queste piastre ma non posso dire quando. Sto portando avanti altri progetti come quello delle pinze freno dedicate a dischi da 240 mm diametro. Mi sembra che possano centrare una necessità reale, il disco singolo crea delle torsioni, poi si cerca di avere sempre minore effetto giroscopico nei cambi di direzione eccetera, terzo c'è anche meno rischio di toccate. Nella 125 GP ad esempio usano il freno bidisco da 200 a 215 mm, nel motard secondo i nostri calcoli l'ideale sarebbero dischi da 240 o 250 millimetri. Noi abbiamo provato il diametro 240 e abbiamo visto che va benissimo, il grosso problema per il quale il bidisco non c'è ancora è che coi dischi piccoli andiamo molto vicini al raggio con la pinza quindi abbiamo dovuto fare un mozzo nuovo più stretto, di conseguenza ho dovuto farmi fare il cerchio, forare coi nuovi allineamenti eccetera. Però ci arriveremo!"