



Partendo dalla base del Polaris Razor 1000 la DC Racing ha realizzato una versione racing, che parteciperà al CIVF, ad un prezzo contenuto entro i 35.000 euro. L'abbiamo provato su alcuni dei tracciati dell'impianto di Maggiore e ci ha entusiasmato

Di Eugenio Mosca - Foto di Luca Mauri

Aveva proprio ragione il mitico Steve McQueen nel dire che la corsa è vita e tutto il resto è attesa. Infatti, con l'arrivo delle feste natalizie il motorsport è già in letargo da un pezzo e noi appassionati di motori

cominciamo a sentire una sorta di crisi di astinenza. Certo se ne parla, con qualche notizia più o meno interessante giusto per non spegnere completamente l'interruttore, ma manca l'azione! E non bastano certo le mega abbuffate tipiche del periodo e i tanti brindisi a compensare tale mancanza, anche perché il "digiuno" si prospetta ancora lungo. Meno male che a riaccendere la "luce" ci pensa la Dakar, che già dai primi giorni dell'anno nuovo ci fa tornare a respirare aria di competizione e avventura. Anche se, diciamola tutta, non è più quella di una volta. E poi, qui da noi non è che se ne parli più così tanto. D'altronde, con la pattuglia tricolore, soprattutto delle quattro ruote, ridotta ai minimi termini non è che ci si possa aspettare poi molto. In questa edizione, infatti, sono solo cinque i piloti nostrani in gara: in ordine di partenza; Eugenio Amos (Polaris); Gianpaolo Bedin (Buggy Raitec); Michele Cinotto (Polaris); Bruno Rodi (Desert Warrior); Stefano Marrini (Mitsubishi). Certo, dato il momento economico difficile e visti i costi di partecipazione alla madre di tutte le gare off-road non c'è da meravigliarsi più di tanto di questo assottigliamento rispetto ai tempi d'oro, ma la realtà è che in generale tutto il settore del fuoristrada in Italia è in sofferenza da un po' di anni a questa parte. E manco a dirlo la causa principale di questa crisi è legata ai costi sempre maggiori necessari per correre in questa disciplina: per iscrizioni e logistica, ma soprattutto per la preparazione e gestione dei mezzi. Tanto che per incrementare il numero dei partecipanti da alcuni anni la Federazione Internazionale ha varato una nuova categoria T3 Light, in pratica piccoli buggy con motore motociclistico, proprio per contenere i costi.

Dagli sterrati alle PS

E proprio durante le feste, un amico esperto preparatore del settore, Leo Corbetta, con alla spalle tredici Dakar "vere" e molti altri raid, mi dice di avere appena terminato un mezzo interessante

SOGNANDO LA DAKAR



Sopra: Il "Mostriciattolo" esce in scioltezza da una profonda buca. A destra: In un profondo canale possiamo apprezzare l'ottimo lavoro delle sospensioni nell'assorbire le asperità del terreno e mantenere un buon assetto e trazione. Nell'altra pagina: Il buon rapporto peso potenza consente di superare salite anche impegnative, sopra, e di divertirsi con dei sovrasterzi in accelerazione.

Ringraziamo lo staff dello Sport Club Maggiore (www.sportclubmaggiora.it) per la gentile disponibilità e assistenza in occasione del test.

per correre in fuoristrada a costi, tutto sommato, contenuti. La base è il Polaris Razor con motore 1000 cc da 110 cv, commercializzato a un prezzo intorno ai 22.000 euro. Partendo da questa, la DC Racing ha allestito una versione racing, che oltre agli indispensabili accessori omologati obbligatori per correre, come gabbia di sicurezza, sedili, cinture e estintore, è intervenuta irrigidendo telaio e sospensioni, montando ammortizzatori racing, sostituendo le ruote e incrementando le prestazioni del motore a 135 cv pur senza toccare gli organi interni per non far lievitare troppo il costo finale, contenuto entro i 35.000 euro. Interessante per un mezzo indirizzato al Campionato Italiano Velocità Fuoristrada (CIVT) ma ideale anche per gare più impegnative come le Baja e non solo. Infatti, alla presentazione della Dakar mi aveva meravigliato la notizia che Michele Cinotto avesse deciso di affrontare la gara proprio con un mezzo simile (si tratta del quattro posti, per alloggiare il serbatoio della capacità minima richiesta di 200 lt, però accorciato nel passo) della Polaris. Così come Eugenio Amos, ma anche altri piloti dato che il team italo-francese Xtreme Plus di questi mezzi ne schiera quasi una decina. E poi se ogni volta che gareggia Luna Rossa tutti noi italiani diventiamo navigatori ci sta che con la Dakar in corso noi appassionati di motori si diventi tutti fuoristradisti. Perciò, ricevuto l'invito a provare il mezzo ci siamo trovati al volo in... trasferimento nella "pampa" novarese, presso lo Sport Club Maggiore Off-Road Arena.

"Mostriciattolo" sorprendente

Appena scaricato dal camion il rombo cattivo e le linee grintose e contenute mi suggeriscono per il Razor by DC Racing il simpatico nomignolo di "mostriciattolo". Un appellativo che si rivelerà azzeccato, perché "Lui" ha deciso di meravigliarci facendoci capire successivamente che, forse, sulle prime l'avevamo un po' sottovalutato. La posizione di guida, con il sedile OMP racing comodo e contenitivo, è tradizionalmente alta a vantaggio della visuale, che però è parzialmente disturbata dalla linea del metà parabrezza proprio davanti agli occhi. Situazione che peggiorerà con il fango che si depositerà successivamente. Ricevute le indicazioni sui comandi da Davide Corbetta, montati gli pneumatici artigianali per lo sterrato morbido e fangoso e inserita la trazione 4x4 con l'apposito tasto partiamo dall'area più "hard" del bell'impianto piemontese, quella



preparata con gli ostacoli naturali più accentuati: canali, buche profonde e ripide salite e discese, l'ideale per verificare angoli di attacco e uscita e mettere alla prova la trazione e l'adattamento delle sospensioni agli ostacoli più accentuati così da mantenere il più possibile le ruote attaccate a terra e garantire la trazione. E fin dai primi metri il "Mostriciattolo" ci fa capire che fa sul serio: se il sottoscritto ci crede "Lui" l'ostacolo, anche quello in apparenza più ostico, lo supera in scioltezza. Quindi ci trasferiamo nell'area del tracciato sterrato più veloce (mentre non abbiamo saggiato la pista da Autocross), che si snoda in mezzo al bosco alternando un tratto semirettilineo a tornanti, saliscendi e buche con tanto di acqua e ghiaccio. L'ideale per dare una bella strapazzata al "Mostriciattolo". Ma "Lui" ancora una volta ci sorprende. Il motore è pronto alla risposta e mostra un bell'allungo (grazie anche ad un buon rapporto peso-potenza di 4,5 kg/cv), le sospensioni svolgono in pieno il loro lavoro assorbendo bene le asperità senza creare scompensi nella linearità dell'assetto. E il fatto di poter tenere sempre le mani sul volante senza la preoccupazione di cambiare è un bell'aiuto nella guida, soprattutto nel misto stretto su terreno accidentato, grazie anche alla precisione e leggerezza dello sterzo. Unico appunto, volendo fare i pignoli, un certo sottosterzo che si manifesta nelle curve più chiuse quando si cerca di anticipare l'accelerazione. Fenomeno a cui abbiamo cercato di porre rimedio, almeno in parte, con una "toccatina" di freno con il piede sinistro in ingresso curva, così da far partire in sovrasterzo il posteriore. Per il resto il "Mostriciattolo" si è veramente fatto apprezzare regalandoci grande divertimento. Certamente i lunghi e veloci percorsi della Dakar magari non sono il suo pane, soprattutto per la velocità di punta limitata a poco più di 100 km/h, ma nel misto è davvero micidiale! **A**





LA TECNICA

Telaio irrigidito

Il telaio tubolare di serie è stato irrigidito nella parte inferiore, nelle zone di attacco delle sospensioni e nei punti di attacco della gabbia di sicurezza, saldata, che oltre a proteggere va a irrigidire tutto l'insieme legando la cellula centrale con la parte anteriore e posteriore, oltre a "chiudere" l'accesso laterale all'abitacolo. Tra gli accessori di sicurezza omologati obbligatori per correre i due sedili racing, con apposite staffe di fissaggio, e le cinture di sicurezza a quattro punti. Mantenendo gli stessi punti di attacco, sono stati montati i doppi triangoli anteriore e i puntoni longitudinali posteriori più grossi e resistenti, con boccole più rigide in Vulkollan, così come i semiassi maggiorati e la barra antirollio posteriore maggiorata e regolabile su due posizioni, tutto realizzato dall'americana Holz. Gli ammortizzatori sono Oram, regolabili a quattro vie in estensione e compressione alle alte e basse velocità, con idraulica dedicata. Le ruote originali da 14" sono state sostituite con altre di tipo automobilistico da 7Jx15", realizzando appositi distanziali per il fissaggio con colonnette e allargando le carreggiate fino al limite massimo regolamentare. L'impianto frenante rimane originale, con quattro freni a disco da 250 mm accoppiati a pinze a due pistoncini, mentre le pastiglie sono di tipo racing. Le carenature in plastica sono quelle originali, così come il tettuccio, modificato per adattarsi alla gabbia.

Motore potenziato

Il motore è stato potenziato e reso più pronto nella risposta senza



interventire sugli organi interni. La DC Racing ha modificato la mappatura della centralina elettronica originale, sostituito il filtro aria con uno racing BMC e relativa cassa in carbonio e il terminale di scarico, spremendo dal bicilindrico 1.000 cc altri 25 cv ottenendo una potenza massima a 135 cv a 8.000 giri/min. Inoltre, per rendere più fruibile e brillante la prestazione del motore i tecnici di Cantù hanno sostituito la puleggia della trasmissione, oltre che la relativa cinghia con altra più resistente, accorciando il rapporto. I differenziali, con autobloccante, sono rimasti originali, con una ripartizione della coppia motrice di 60% sul posteriore e 40% all'anteriore.



1. Il frontale aggressivo del Polaris evidenzia la mascherina del radiatore acqua e le sospensioni anteriori con schema a doppi triangoli sovrapposti. Spiccano anche i cerchi da 7Jx15" di provenienza automobilistica, nello specifico ancora calzati con pneumatici da sterrato leggero. **2.** Anche il posteriore

non è da meno. Spiccano il terminale di scarico racing e le sospensioni a quadrilatero con i puntoni longitudinali rinforzati, mentre i bracci posteriori sono originali. **3.** Da sinistra: i tecnici della DC Racing, Davide e Leo Corbetta, Alessandro Bianchi che piloterà il mezzo nel CIVF 2016, e il nostro tester. **4.** La modifica della parte terminale

dello scarico. **5.** L'interno dell'abitacolo, con i due sedili e il volantino racing, mentre la plancia rimane originale. **6.** Il telaio tubolare in allestimento: si notano i fazzoletti di rinforzo in lamiera (ancora grezzi), sia nella parte anteriore che anteriore e posteriore, sui quali è stata applicata la gabbia di sicurezza saldata. **7.** La barra

antirollio posteriore di carico maggiore, regolabile su due posizioni spostando il foro di fissaggio della bielletta. **8.** La sospensione posteriore con il puntone longitudinale di tipo rinforzato, con protezione inferiore in teflon per i sassi. Con il veicolo sollevato si nota l'ampia escursione dell'ammortizzatore Oram

regolabile. In primo piano il disco freno e relativa pinza, originali, e il distanziale realizzato per il fissaggio dei cerchi differenti e per allargare le carreggiate. **9.** I doppi triangoli di maggiore diametro e resistenza realizzati dalla Holz. **10.** Vista laterale della gabbia di sicurezza, con le protezioni antintrusione per l'abitacolo.

SCHEDE TECNICHE

MOTORE

Tipo 4 tempi DOCH, Posizione posteriore trasversale, due cilindri in linea, monoblocco in lega leggera di alluminio. Distribuzione bialbero in testa, 4 valvole per cilindro. Alimentazione iniezione benzina, Raffreddamento a liquido, Cilindrata 1000 cc. Potenza max. 135 cv a 8.000 giri/min (110cv originale).

TRASMISSIONE

Trazione a due ruote motrici, integrale inseribile. Cambio monomarcia con variatore di coppia + RM. Differenziali meccanici con autobloccante con ripartizione 60% post. - 40% ant.

AUTOTELAIO

Telaio tubolare in acciaio con integrata gabbia di sicurezza Alves omologata. Pannelli carrozzeria in vetroresina. Sospensioni a ruote indipendenti. Anteriori a doppio triangolo sovrapposto, ammortizzatori Oram regolabili in estensione e compressione alle alte e basse velocità con molle elicoidali coassiali, barra antirollio. Sospensioni posteriori a trapezio, con puntone longitudinale, ammortizzatori Oram regolabili, barra antirollio regolabile su due posizioni. Freni a disco sulle quattro ruote, diametro 250 mm, pinze a due pistoncini. Cerchi in magnesio Speedline 7J x 15".

DIMENSIONI E PESO

Passo 2300 mm. Carreggiata ant. 1570mm, post. 1540mm. Peso in ordine di marcia 620 kg. Capacità serbatoio 36 lt.

