

Numero **73**
04 Settembre 2012
155 Pagine

Anteprima

Kawasaki Z800
Horex VR6
Yamaha XJ6 restyling



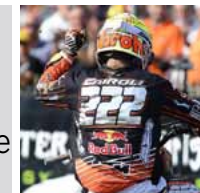
Mercato

Honda SH ABS 2013
Triumph Explorer XC
H-D 110th Anniversary



MX Benelux

Cairoli e Herlings
dominano il Gp
Tony: "Sono imbattibile
sulla sabbia"



| PROVA SCOOTER |

Piaggio X10 500

da Pag. 2 a Pag. 17

**TECNICA
DA GP**
LA STORIA DEI V4
HONDA DA CORSA
2°, 3°, 4°, 5°
PUNTATA

PIAGGIO X10 500

PREGI ● Finiture e dotazioni di pregio

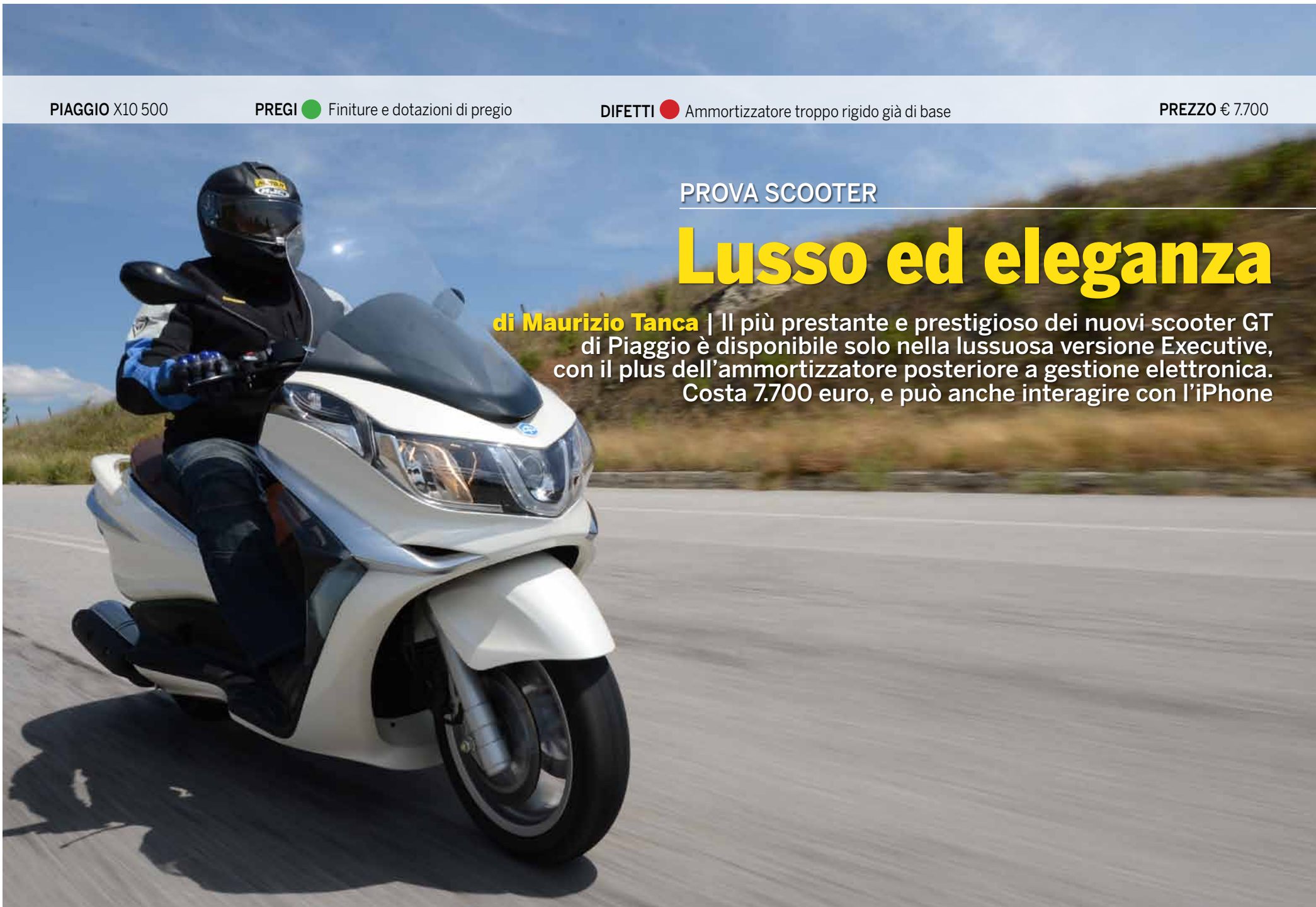
DIFETTI ● Ammortizzatore troppo rigido già di base

PREZZO € 7.700

PROVA SCOOTER

Lusso ed eleganza

di Maurizio Tanca | Il più prestante e prestigioso dei nuovi scooter GT di Piaggio è disponibile solo nella lussuosa versione Executive, con il plus dell'ammortizzatore posteriore a gestione elettronica. Costa 7.700 euro, e può anche interagire con l'iPhone



Dopo l'anteprima parigina, riservata però esclusivamente ai nuovi **X10 350 e 125** - quest'ultimo dedicato principalmente al ricettivo mercato francese, ma difficilmente piazzabile da noi, che i 125 li preferiamo (giustamente) comodi, sì, ma compatti, leggeri e il più economici possibile - lo storico stabilimento Piaggio di Pontedera è stato il punto di partenza per il test del caposquadra, il 500, che ci siamo goduti sulle splendide colline di Lucca, Volterra e dintorni. Caldo mica male, ma luoghi eccellenti sia a livello panoramico che per le magnifiche strade che li caratterizzano, pur se costellate di autovelox e similari. Il fratello maggiore della nuova famiglia GT di Piaggio è quotato a 7.700 euro franco concessionario, ed è disponibile esclusivamente nel

più lussuoso allestimento Executive, opzionale per gli altri due e comprendente l'impianto frenante integrale con ABS e ASR (Acceleration Slip Regulation, cioè controllo di trazione). E sono ben cinque le colorazioni disponibili per l'imponente scooterone dalle linee sinuose: marrone Mercurio, grigio Orione, blu Midnight, tutte con sella nera, oltre alle nero Cosmo e bianco perla con sella color testa di moro. Il suo stile "ondulato" e sinuoso rende l'X10 senz'altro fuori dal coro rispetto alla concorrenza. Il nuovo maxi italiano colpisce innegabilmente per il macroscopico gruppo ottico a tutta larghezza, che ne ipotoca il musone che al centro ingloba un potente faro abbagliante polielissoidale, contornato da una luce di posizione anulare a led ad alta efficienza: una sorta di "occhio di

Polifemo", affiancato dalle due parabole a superficie complessa degli anabbaglianti, con gli indicatori di direzione alle estremità. Altro stilema distintivo della nuova gamma GT di Piaggio è senza dubbio quel profilo odulato che ci ricorda un po' alcune delle più celebri scarpe americane tipo sneaker in commercio... Sul retro-treno a coda tronca spiccano le ampie maniglie in stile per il passeggero, sotto le quali si estende orizzontalmente il doppio gruppo ottico, costituito da due linee di led protette da una struttura trasparente, con al centro una delle eleganti modanature satinata che ornano la carrozzeria, in questo caso con impresso il logo di famiglia.

La dotazione di bordo

Il cruscotto - o per meglio dire, l'elegantissima plancia di comando - dell'opulento X10 è decisamente consono ad un confortevole mezzo da granturismo. Tachimetro e contagiri, di dimensioni generose, ospitano rispettivamente l'indicatore di livello carburante e il termometro del motore (entrambi analogici), mentre al centro figura il display a cristalli liquidi da 4 pollici del computer di bordo: tutti e tre gli strumenti sono piacevolmente retroilluminati in





blu. Le informazioni fornite dal display indicano i consumi medio e istantaneo, la velocità media e la massima raggiunta, il tempo di percorrenza, l'orario, la temperatura ambiente - con l'utilissimo ice alarm (che ovviamente si attiva in prossimità degli 0°) - il livello di regolazione del precarico ammortizzatore, e quello di carica della batteria. Senza scordare, ovviamente, il chilometraggio totale, i due trip parziali e l'autonomia residua in riserva. Una palpebra superiore racchiude inoltre una lunga serie di spie luminose che segnalano l'inizio della riserva, gli abbaglianti accesi, gli indicatori direzionali in funzione, l'inserimento dell'hazard in caso di sosta, la pressione dell'olio, eventuali malfunzionamenti dell'iniezione, l'antifurto immobilizer inserito, l'inibizione all'avviamento (stampella aperta, o interruttore sul manubrio in off) e, dulcis in fundo, le spie di ABS ed ASR. Ma non è tutto: anche i comandi sul manubrio sono retroilluminati, prima assoluta su uno scooter. A destra troviamo

il pulsante di avviamento, il deviatore di arresto motore e il tasto mode, per selezionare le informazioni del computer di bordo. A sinistra, invece, abbiamo il pulsante del clacson, il comando degli indicatori direzionali e il deviatore unico per abbagliante e lampeggio. Sotto al manubrio, sul retroscudo, spiccano altri cinque pulsanti, con al centro quello rosso dell'hazard: il primo a sinistra è inerte, gli altri servono per disinserire l'ASR, sbloccare

Notevole **l'estensione**

delle pedane poggiapiedi

– lunghe praticamente un metro –

che **consente così a chi guida**

un'ampia possibilità di

spostamento delle gambe,

mantenendo comunque sempre

un buon "grip"





la serratura della sella (cosa possibile anche girando la chiave di avviamento) e il tappo del serbatoio, sul tunnel centrale. Poco più in basso e destra troviamo una nicchia che alloggia il blocchetto di avviamento e i due pulsanti "up and down" per la regolazione dell'ammortizzatore. L'ampio sellone è dotato di supporto lombare anteriore regolabile, per poter eventualmente dare più spazio al passeggero piuttosto che al pilota stesso, il cui piano anteriore di seduta è a 760 mm da terra, che posteriormente salgono a 869. Notevole l'estensione delle pedane poggipiedi – lunghe praticamente un metro – che consente così a chi guida un'ampia possibilità di spostamento delle gambe, mantenendo comunque sempre un buon "grip" grazie alla copertura antiscivolo che si estende fino alla parte bassa del retro-scudo. Il passeggero può poggiare

i piedi sulle porzioni delle pedane a lui riservate, dotate di comodi sopralzi stampati concepiti per puntare bene i piedi, che sono marcatamente più sporgenti rispetto a quelli degli altri X10: se si potessero ripiegare all'indietro quando non in uso, dunque, sarebbero certamente più eleganti ...ma anche parecchio più costosi da realizzare, a quanto ci è stato assicurato. Altrettanto generosa – ma comunque ottimamente integrata nello stile dello scooter – è la dimensione del parabrezza, dal profilo a doppia curvatura e con fessura inferiore anti-turbolenza. Una persona di statura media può tenere comodamente lo sguardo oltre il bordo superiore, godendo comunque di un'ottima protezione generale dall'aria, grazie anche all'ausilio delle due appendici aerodinamiche trasparenti che percorrono il profilo laterale dello scudo, studiate



in galleria del vento. Quanto alle capacità di carico, siamo a livelli decisamente soddisfacenti. Nel retro-scudo è ricavato un ampio vano centrale molto elegantemente rifinito, che alloggia l'ormai immancabile presa elettrica da 12 Volt; e più sopra troviamo una coppia di cassettini simmetrici con coperchi apribili a pressione, ideali per tenere a portata di mano le chiavi, il portafogli, il tagliando dell'autostrada: il sinistro alloggia anche una porta USB, per alimentare cellulari, mp3 compagna bella, mentre dal destro si accede al tappo del serbatoio del liquido refrigerante. Sollevando la sella, dotata di apposito pistoncino che la tiene su, si accede ad uno spazio decisamente generoso, rifinito con moquette e luce di cortesia, e in grado di ospitare un casco integrale ed un demi-jet, quindi di capacità un pochino inferiore ai vani da 52 litri degli altri due X10, a causa delle maggiori dimensioni del motore di maggior cilindrata.

La Piattaforma Multimediale Piaggio

Ma al meeting di Pontedera, tutti gli X10 in prova erano dotati anche di un gadget decisamente allettante, specie per gli amanti

dell'elettronica e dell'informatica ad oltranza: si tratta della PMP - Piattaforma Multimediale Piaggio - che a tutti gli effetti è il primo accessorio per moto certificato Apple e che, tramite collegamento wireless con un iPhone dal 3GS in poi (ma possiamo ipotizzarne l'estensione anche al sistema operativo Android, prima o poi), utilizza un'apposita applicazione gratuita realizzata in collaborazione con RE:lab (in pratica una "costola" dell'Università di Modena e Reggio Emilia) per diventare un vero e proprio sistema di telemetria. Il diabolico aggeggi è dunque in grado di gestire numerosi parametri di controllo dinamico del mezzo, in parte doppiati di quelli già forniti dal cruscotto standard, ma con parecchie indicazioni supplementari, tipo l'angolo di inclinazione in curva, l'indicazione della pressione virtuale delle gomme, che si basa sulle loro circonferenze di rotolamento, e che dunque può anche segnalare il loro stato di usura, e pure l'accesso al manuale di istruzioni del mezzo. Non tutto viene visualizzato contemporaneamente, è logico: per evitare confusione e distrazioni a chi guida, si accede infatti alle funzioni che interessano selezionando le varie schermate da fermi. Naturalmente il tutto fa capo ad un'apposita "centrale operativa" aggiuntiva, che va collegata al cablaggio CAN dell'X10,

ed è in grado di inviare e ricevere dati da tutto il mondo, fornendo quindi indicazioni utili ovunque ci si trovi. Per esempio, grazie ad un sistema di geo-localizzazione e a un navigatore semplificato (quello completo è in preparazione), tramite Google vengono segnalati i distributori più vicini, sempre che ci si trovi in zone coperte da Internet. Ancora: ogni volta che il veicolo viene spento, il telefono ne memorizza la posizione, e il collegamento si ripristina automaticamente ogniqualvolta si riattivi il contatto di accensione. Naturalmente sono previsti anche gli aggiornamenti automatici gratuiti del software. E in caso di malaugurato incidente o di semplice caduta, scatterà la telefonata automatica al servizio di assistenza, con richiamo di quest'ultimo per verificare le condizioni fisiche delle persone coinvolte. Naturalmente la PMP si potrà montare anche sugli altri X10, e sarà disponibile anche in forma





semplificata per equipaggiare altri modelli Piaggio di fascia inferiore. Quanto ai costi, la piastra centrale del manubrio dell'X10 è già predisposta per fissarvi sia i supporti per i navigatori Garmin e TomTom di ultima generazione, che quello dell'apposito Evotek 4 Lock per gli iPhone di cui sopra, il cui costo dovrebbe base dovrebbe essere di 27,50 euro, per arrivare a 37 nel caso di acquisto del kit per moto e bici con relativi accessori, cappuccio antipioggia compreso. Il costo della centralina invece è di 190 euro, cifra tutto sommato ragionevole per un sistema del genere, la cui presenza a bordograntendo la possibilità di conoscere sempre la posizione del mezzo, dovrebbe garantire anche un notevole risparmio sulla polizza furto. Per maggiori informazioni, [scarica il manuale sulla Piattaforma Multimediale Piaggio](#)

Motore Master a doppia accensione

Il Piaggio X10 500 monta dunque il ben noto monocilindrico Master a doppia accensione da 493 cc, qui più in forma che mai, a ben 12 anni dal debutto del suo "antenato" da 460 cc sul primo X9, grazie anche all'ottimizzazione dell'elettronica apportata alla

nuova centralina che, tramite il nuovo cablaggio CAN, gestisce anche ABS e ASR. Monoalbero in testa con 4 valvole, questo motore eroga 41 cv (30 kW) a 7.250 giri, con coppia massima di 4,7 kgm (46 Nm) a 5.250. Quanto alla trasmissione, ovviamente qui rimane la classica frizione automatica centrifuga a secco, contrariamente al recentissimo motore da 330 cc che monta un gruppo multi disco in bagno d'olio. Giusto per la cronaca, con un peso dichiarato a secco di 224 chili, ecco che il rapporto peso/potenza dell'X10 maggiore risulterebbe di 5,46, contro il 5,97 del "fratellino" 350, che (sempre sulla carta, s'intende) di cavalli ne ha 33,3 per 199 chili.

Ciclistica robusta

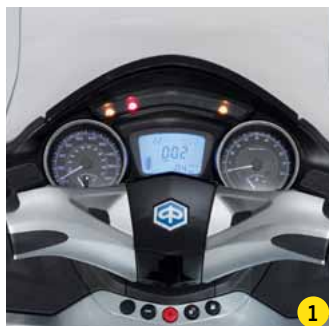
Il telaio è una solida struttura a doppia culla chiusa in tubi di multipli d'acciaio. E, come sugli altri modelli del gruppo Piaggio che montano motori i Master 400 e 500, anche in questo caso il motore è infulcrato anteriormente ad esso con l'interposizione di apposite staffe montate su silentblock. Ma ovviamente il più prestante della squadra X10 gode di sospensioni adeguate alle sue maggiori

prestazioni (e a quei 25 chili di peso in più, dovuti in buona parte alla stazza del motore più grosso). E se davanti c'è una forcella a piastra singola con steli da 41 (anziché 35 come gli altri due X10, ma sempre con ruota trainata), la sospensione posteriore cambia ben più radicalmente: al posto dei due ammortizzatori verticali, infatti, troviamo altrettanti puntoni imperniati superiormente a un leveraggio di progressione, che a sua volta spinge un mono-ammortizzatore orizzontale sistemato in alto a destra. Il suo precarico molla è impostabile elettricamente, anche in movimento, grazie ad un motorino azionato dai due pulsanti nel retro-scudo. L'impianto frenante, ad azione combinata e dotato di Abs a 3 canali - è il medesimo per tutti e tre gli X10, e non gode di leve regolabili - è costituito da due dischi anteriori da 280 mm e da uno posteriore da 240 mm, tutti con pinze flottanti a due pistoncini paralleli: la pinza anteriore sinistra e la posteriore, gestite da una valvola ripartitrice, rispondono come di consueto alla leva sinistra sul manubrio, mentre la destra si occupa unicamente della pinza relativa. Le leve non sono regolabili nella distanza dalle manopole, mentre la stampella laterale, una volta divaricata, blocca automaticamente il freno di stazionamento: un accorgimento senz'altro utile in generale, tranne per chi - presumibilmente mancino (appunto strettamente personale) - sia abituato a spingere a mano la moto stando sul lato destro, il che diventa impossibile con la stampella divaricata. Naturalmente, i sensori dell'ABS, che lavorano confrontando in continuazione la velocità di rotazione delle ruote, informano anche il sistema antislittamento ASR, che è disinseribile per non creare difficoltà in caso di partenza in salita e/o su fondi con pochissima aderenza, tipo sterrati, prati, ghiaietto e via dicendo: una volta fermatisi, spento il motore e poi riavviato, il dispositivo si riattiva automaticamente. Anche le dimensioni delle ruote sono comuni a tutta la famigliola X10: 15 pollici davanti e 13 dietro, con pneumatici tubeless - in questo caso Michelin City Grip - da 120/70 e 150/70.

Dolci colline, curve a volontà...

Una volta assodato che questo X10 è molto più agevole issarlo sul cavalletto centrale che farlo scendere (cosa che è preferibile fare stando in sella), partiamo dal cortile del Museo Piaggio di Pontedera, alla volta delle colline e delle loro belle strade. Ci si sta bene, su quel sellone che non è altissimo, però è piuttosto ampio, sicché i più corti di gamba dovranno adattarsi a sederci in punta. Busto eretto, braccia non stressate, gambe da posizionare a piacere lungo pedane chilometriche, sul Piaggione 500 ci si trova subito bene, anche perché è molto silenzioso in generale, e totalmente esente





1



2



3

1 Il cruscotto è decisamente consono ad un confortevole mezzo da granturismo.

2 PMP - Piattaforma Multimediale Piaggio - che a tutti gli effetti è il primo accessorio per moto certificato Apple.

3 L'impianto frenante, ad azione combinata e dotato di Abs a 3 canali.



da vibrazioni: virtù, quest'ultima, che verrà assolutamente confermata alla fine del test. Si viaggia in poltrona, dunque, e, come già anticipato, molto ben protetti dall'aria. Quanto alla guida, alle prime rotonde mi ha abbastanza spiazzato la scarsa comunicatività dell'avantreno, in parte sicuramente dovuta ad un asfalto sensibilmente infido. Ma col passare dei chilometri la confidenza è progressivamente aumentata, e alle prime curve di collina il ritmo di guida si è fatto presto rapido e divertente, con la complicità di un mezzo che effettivamente si lascia condurre senza fatica. E questo vale anche in mezzo al traffico, anche perché il generosissimo angolo di sterzata dell'X10 consente manovre strette e inversioni ad U nel classico spazio di un fazzoletto. In effetti, sull'asfalto buono il maxi

Piaggio è molto piacevole, fermo restando che stiamo parlando di un veicolo con un interasse letteralmente da custom (1.625 mm), che si inserisce in curva piuttosto rapidamente per poi allargare in uscita, dando però la sensazione di governare un avantreno leggero, che va tenuto giù per chiudere la traiettoria come si desidera. A mio avviso il profilo anteriore delle Michelin City Grip - gomme che conosco bene e apprezzo molto, anche per il loro grip sempre notevole - è po' troppo "agile" per questo scooter, cui probabilmente gioverebbe un appoggio più omogeneo. In ogni caso, sulle numerose curve dei colli lucchesi c'è da divertirsi parecchio a guidare, e l'X10 si presta piuttosto bene al gioco, con la sua ciclistica solida e stabile anche lungo curve ampie e veloci. Questo vale sul liscio, però, perché arrivando un po' disinvoltamente su qualche tratto dissestato ecco che l'avantreno, specie chiudendo il gas, può scomporsi e ciondolare un po'. Nulla da recriminare alla forcella, però, che pur non essendo a doppia piastra (come sarebbe auspicabile su mezzi di questa stazza) lavora più che onestamente, e senza tamponare mai a fondo corsa. Che sia comodissimo regolare a piacimento la sospensione posteriore semplicemente agendo sui pulsanti, anche in movimento, ce lo aveva mostrato anche lo stesso Kymco 700. Però anche a Pontedera, come a Taiwan, hanno un po' esagerato in rigidità nella scelta della taratura minima, che invece sarebbe logico aspettarsi soffice e confortevole: non è certo un segreto che molte delle nostre strade - e non solo quelle cittadine - sia costellata di pavé e rattoppi molto spesso devastanti, specie per uno scooter, e di conseguenza per i suoi

occupanti, passeggero in primis. Quanto ai freni, visto che le leve sono abbastanza distanti dalle manopole, sarebbe utile averle regolabili: la frenata è abbastanza gommosa inizialmente, poi progressività e potenza sono buone, ma bisogna tirare forte per ottenerne il massimo, che comunque è più che soddisfacente. Molto valido l'Abs, specie davanti; dietro, come quasi sempre accade, è invece molto più facile avvertirne l'intervento pulsante. Poco attivo l'ASR, durante il nostro giro: difficile sentirlo intervenire, se non provando a forzarlo sullo sterrato. Protagonista tutt'altro che secondario nella guida dell'X10, il Piaggio Master 500 si conferma molto valido: dolce e fluido nell'erogazione, molto silenzioso e con una trasmissione molto a punto, senza strappetti fastidiosi in partenza. Un motore dallo spunto ben calibrato e con prestazioni decisamente brillanti, visto che la velocità massima dovrebbe avvicinarsi ai 160 orari effettivi. Davvero godibile, e, come già detto, molto ben isolato dalla carrozzeria, tanto da viaggiare come sul velluto, l'ottimo monocilindrico consuma anche poco, visto che al termine del nostro giro il pc di bordo indicava una media di 24,5 km/litro: con i 13,5 litri disponibili prima della riserva (2 litri), di questo passo si dovrebbero dunque percorrere almeno 330 chilometri. **M**

A me piace!
Gli ultimi di famiglia Piaggio sono all'altezza dei concorrenti, e alla grande! Sia il Liberty, nei nuovi motori 350, e adesso anche nell'X10 che.. ha superato la concorrenza! per me questo X10 e' meglio di un Burgmann o di un Majesti!!
ivan r. - 03/08/2012

Leggi e partecipa ai commenti »



PIAGGIO
X10 500
Executive
€ 7.700

SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 500 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Freni: D-D
Misure freni: 280-240 mm
Misure cerchi (ant./post.): 15" / 13"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Lunghezza: 2250 mm
Larghezza: 790 mm
Altezza: 760 mm
Capacità serbatoio: 15 l
Segmento: Scooter Ruote basse



SPECIALE MOTOCROSS **IL GRAN PREMIO DEL BENELUX**



Cairoli e Herlings sono i Re Lierop

di Massimo Zanzani | La 14ª tappa iridata ha confermato i risultati delle qualifiche con i due ufficiali KTM che hanno dominato il Gran Premio del Benelux

Antonio Cairoli e Jeffrey Herlings non hanno disatteso i pronostici e sono stati i gradi ed unici protagonisti della terzultima prova Mondiale. Tony è stato ancora una volta grande, come conferma la sua quinta vittoria consecutiva e il modo con cui si è conquistato a testa bassa entrambe le manche. Nella prima non è spuntato bene ma gli

sono bastati tre giri per portarsi in scia al battistrada Max Nagl. Ancora nove tornate per studiare l'avversario e ritrovare la rilassatezza di guida, poi ha scavalcato il compagno di squadra e tanti saluti. La seconda l'ha fatta sembrare ancora più facile, perché dopo essere passato al comando nelle prime fasi di gara sfruttando la caduta di Nagl (che si è ritirato per la rottura di una staffa poggipiedi) e nonostante una caduta è stato capace di tenere dietro Ken de Dycker (che a Lierop aveva vinto l'ultimo GP MX1 disputato, nel 2009) tagliando il traguardo con 15 secondi sul belga. Grazie ad un'altra giornata sottotono di Clement Desalle terminato 6° causa la mano infortunata nella caduta di Matterley Basin che lo ha costretto a correre grazie ad antidolorifici e privo di allenamento,

Cairoli ha portato a 76 i punti di vantaggio sul vallone così da poter chiudere le sorti del titolo già con la prima prova del Gran Premio d'Italia. Dopo un anno di digiuno Tanel Leok è risalito sul podio centrando la terza posizione alle spalle di De Dycker e davanti a Evgeny Bobryshev e Shaun Simpson. 13° Davide Guarneri nonostante una scivolata nella prima manche e problemi agli occhiali in quella successiva.

MX2

Sulla micidiale sabbia olandese Antonio è stato insuperabile, ma Herlings è stato quasi storico. L'ufficiale KTM non si è infatti accontentato di aver ridicolizzato in qualifica gli avversari partendo ultimo e arrivando primo, nella frazione d'apertura è andato ad un passo dall'eguagliare il record storico di Heinz Kinigadner che nel GP della Repubblica Ceca in una giornata fangosissima doppiò tutti i piloti.

Bene, il leader MX2 ha doppiato tutti escluso il compagno di scuderia Jeremy Van Horebeek volando letteralmente da buca a buca e da curva a curva con una grinta e fluidità che persino i suoi concorrenti diretti hanno elogiato. Anche per Herlings la doppietta del GP di casa è servita per allungare in classifica su Tommy Searle, che

non è riuscito a fare meglio del 4° posto, e anche per lui grazie alle 65 lunghezze accumulate sull'inglese la prova iniziale di Faenza potrebbe incoronarlo campione MX2. Alle sue spalle hanno chiuso in entrambe le manche Van Horebeek e Max Anstie che dopo una stagione di alti e bassi ha finalmente rotto il ghiaccio complice la sua affinità per i terreni sabbiosi che ha frequentato assieme a Herlings durante la sua crescita atletica. Se l'è cavata bene, considerando le mostruose buche, anche Alex Lupino che si è piazzato 10°, e a punti anche la seconda guida Husqvarna Ivo Monticelli 19° assoluto. [Guarda tutte le classifiche MX1 e MX2](#)



Cairoli: “Sulla sabbia sapevo di essere imbattibile”

di Massimo Zanzani | Dopo la quarta doppietta, l'ufficiale KTM invita tutti i tifosi italiani al prossimo GP, a Faenza, per –si spera- festeggiare il titolo di Campione del Mondo

Tony un'altra doppietta, anche su questa sabbia micidiale.

«Sapevo che sulla sabbia sarebbe stato un GP positivo. Sono contento di com'è andato tutto il week end».

Nonostante tutto non è stato facile perché qualche errorino c'è stato.

«La prima manche sono partito male, sono scattato male dal cancello. Poi il primo giro stavo quasi per cadere e ho perso altre due posizioni. Sapevo che all'inizio vanno tutti molto forte e quindi ho aspettato che si stabilizzasse la situazione, questa è una pista dura e c'è sempre tempo per recuperare. Quando ho trovato via libera sono partito all'attacco. Nella seconda manche volevo partire bene per fare la mia gara. Ho fatti i primi giri benissimo però ho fatto un piccolo errore perché andavo molto forte, ho perso l'anteriore sulle wave, mi sono piantato e sono caduto. Mi sono rialzato e ci ho messo tre quattro giri per riprendere la forma e le linee giuste. Ho visto che Ken si avvicinava anche lui andava forte

A Faenza **spero ci sia tanto pubblico**, tanti italiani. Faccio un grande invito a tutti e **speriamo di festeggiare** insieme

su questo tipo di terreno, quindi ho cercato di non fare errori e risparmiare energie per il finale e fare due bei giri».

La prossima settimana saremo a Faenza, con quali prospettive?

«Sicuramente di portare a casa il titolo. Di stare tranquilli e non fare errori. E' un GP molto impegnativo per me anche a livello mediatico, ho molti impegni. Cercherò di fare contenti tutti, speriamo ci sia tanto pubblico, tanti italiani. Faccio un grande invito a tutti e speriamo di festeggiare insieme». **M**



Cairoli: Cosa dicono di lui i Grandi del Motocross!

di Massimo Zanzani | Arriva a Lierop ad un passo dal titolo sulla scia dello stradominio di Matterley Basin. Cairoli sembra venire da un altro pianeta: De Carli, Everts, Philippaerts, Bartolini e Rinaldi ci spiegano questo suo momento magico

L'occasione ci si è presentata ripercorrendo la gara di Matterley Basin, dove scrivemmo che mentre Tony ha corso due manche al fulmicotone gli altri piloti che erano in pista sembravano in allenamento a suo confronto. Ad un paio di settimane dal GP del Regno Unito la sabbia di Lierop accoglie la terzultima prova iridata, dove il messinese punterà a consolidare il suo ruolo di leader MX1 così da poter aggiudicarsi il suo sesto titolo Mondiale in Italia e con una prova in anticipo. Cinque tra i più affermati addetti al settore del Gotha del motocross ci hanno offerto il loro punto di vista sull'imbarazzante superiorità che Cairoli ha in questa parte finale di stagione.

Le domande

Ecco le domande che abbiamo posto ai nostri intervistati:

- 1 La schiacciante superiorità di Cairoli a cosa è dovuta?**
- 2 Gli altri piloti si sono arresi?**
- 3 Quanti anni durerà ancora l'era Cairoli?**

Andrea Bartolini

1 «E' dovuta alla sua tenacia e alla sua mentalità vincente. Non ne nascono molti con questo carattere, che non si accontentano mai e vogliono vincere sempre, sono rari, mi viene in mente solo Everts. E poi la sua tecnica e la sua velocità, unite a questo fattore del carattere, lo rendono ancora più forte. Tony è il pilota più completo, anche dopo aver vinto diversi mondiali ha ancora la stessa voglia

di vincere come fosse il primo. L'unico che ha le doti tecniche come le sue però non ha il resto è Christophe Pourcel, prende anche meno rischi quando guida ma gli mancano la mentalità e il sacrificio del lavoro».

2 «Gli altri fanno quello che riescono a fare, non hanno le doti tecniche, l'allenamento e la mentalità che ha lui. Ci provano all'inizio, ma quando vedono che lui è superiore, man mano che passano le gare, quando lo vedono davanti sanno che non possono fare più niente. Desalle ci ha provato, però era al suo limite e ha fatto molti più errori. Antonio ha avuto degli incidenti che possono capitare, però è uno che sbaglia pochissimo. Partendo anche molto bene, è



davanti quasi in ogni gara, per gli altri diventa difficile».

3 «Considerando che finora non ha avuto grossissimi infortuni, che è molto agile e con poca massa muscolare, penso possa andare avanti fino a 33 o 34 anni senza problemi. Dipende dalla voglia che avrà di fare dei sacrifici. Potrebbe mettere a rischio il record di Everts, e sarebbe bello, per come si sta comportando Antonio, che arrivasse a 11 titoli».

Claudio De Carli

1 «E' dovuta a una grande forza mentale, a una grande preparazione atletica e a una grande passione per la moto che lui riesce a gestire bene, inoltre gli è rimasta intatta quella fame di

vittoria che lo ha portato a scalare le classifiche».

2 «Secondo me no, perché praticamente tutti i primi cinque sono abbastanza vicini come forse non mai e quindi il mondiale è ancora aperto. Antonio ha gestito bene la sua preparazione dall'inizio alla fine mantenendo una certa progressione, quindi lui nelle ultime gare era al cento per cento. La stagione è molto lunga, nel cross devi sempre essere preparato e allenarti tutte le settimane senza mai mollare, non è facile la gestione dell'allenamento. E' una tattica anche quella, di come prepararsi e rimanere sempre al massimo della forma. Desalle comunque sta facendo un bel mondiale, perché al di là di

tutto è secondo ed è sempre lì. Al GP in Inghilterra ha avuto un piccolo problema dopo la seduta del sabato, ma è sempre un avversario pericoloso e incisivo, però Tony in questo momento sta dimostrando di essere superiore».

3 «Sicuramente lui adesso è in piena maturità, ha messo insieme tecnica ed esperienza, e visto che tra poco compirà 27 anni ed è al massimo della sua potenzialità, io penso che possa continuare per altri cinque anni. L'importante è che rimanga integro fisicamente, se gestisci bene il tutto tranquillamente puoi arrivare a 34 anni, poi il calo di rendimento non si sa, può essere a 30, o a 32, ma se un pilota sta bene, se

ha voglia di continuare e il fisico è a posto, sicuramente può arrivare anche a 34 anni».

David Philippaerts

1 «Al fatto che è molto bravo, che ha un team che lo segue sempre, una buona moto, è un pilota forte psicologicamente. Ha tutto quello che ci vuole per essere superiore agli altri».

2 «Sicuramente qualcosa hanno mollato, bisogna vedere cosa è successo agli altri. Se Desalle è al 100%, se Pourcel pensa di tornare negli USA o di restare, ecc. Mentalmente Antonio è quello più a posto: è in testa al mondiale, ha la squadra tutta per lui, e le carte in regola per essere il più forte adesso, non ha pensieri, e la

parte mentale fa tantissimo la differenza».

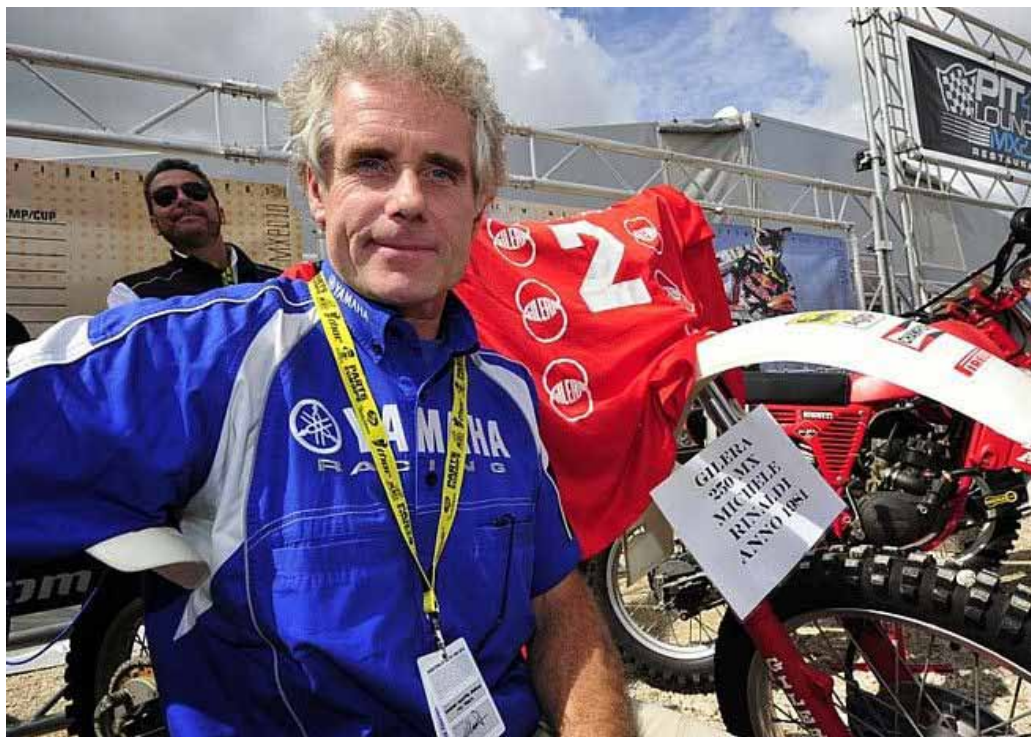
3 «Non lo so, però è ancora giovane, quindi se ci basiamo sull'età di altri campioni come Bartolini o Everts che hanno corso fino all'età di circa 34 anni ritengo possa avere ancora qualche stagione davanti. D'altronde finché vince così, o si stufa perché non ne può più o non avrebbe senso smettere...».

Stefan Everts

1 «Tony si sente molto bene con il team e le persone intorno a lui, è felice, la moto rende più del 100%, lui può fare tutto quello che vuole con la 350, è nella forma migliore della sua vita. Vedi che quando corre

tutto va come deve andare, è al posto giusto nel momento giusto».

2 «Credo che abbiano realizzato che è difficile battere Antonio, alcuni ci provano ancora anche se è difficile. In Inghilterra ad esempio ha corso con grande facilità, è andato così veloce che faceva sembrare gli altri fermi, non so perché sembrava che soffrissero molto il tipo di pista. Al momento la combinazione Cairoli più KTM sta funzionando alla perfezione, gli altri ci provano ma solo all'inizio perché poi dopo qualche giro si arrendono, non reggono il suo ritmo per tutta la gara. Desalle sembrava più forte l'anno scorso, so che ha avuto un infortunio serio, ma



adesso dovrebbe aver recuperato del tutto ma non lo vedo allo stesso livello del 2011, fa fatica e commette diversi errori forse perché spinge troppo. La caduta in Inghilterra è stata piuttosto grave, credo che si sia fatto male e in più vede che le cose non gli vanno lisce come a Tony. Gli altri ci provano, ma poi cadono o si arrendono. Tony al momento è semplicemente troppo bravo».

3 «Credo che non continuerà così per più di cinque anni, diventerebbe noioso,

probabilmente vorrà trovare nuove sfide. Le cose possono cambiare in fretta nel motocross, anche in una sola gara, guarda in Svezia come si è ribaltata la situazione. Per l'età che ha può ancora correre per diversi anni e vincere molti titoli, sicuramente può puntare a vincerne dieci, ma deve tenere alti il senso di sfida e la sua motivazione. Io feci così, e credo che anche Tony continuerà a trovare i suoi obiettivi. Ma è una cosa personale perché le sfide che cercavo per me stesso probabilmente non funzionano per

Tony o altri piloti che le posso- no ritenere delle sciocchezze. Ad esempio a me è sempre piaciuto giocare con i numeri, quindi le mie sfide erano legate ai numeri, poi c'è la motivazione. Mi è sempre piaciuto collezionare trofei e titoli e ampliare la mia collezione; per me era stimolante anche se può sembrare stupido».

Michele Rinaldi

1 «Al fatto che da metà stagione in poi, in questi ultimi anni, lui ha sempre dimostrato di saper gestire il campionato

meglio di ogni altro pilota. E poi al momento è l'unico vero campione che si sta dimostrando tale dopo Stefan Everts. Essere campioni non vuol dire solo andare forte ed essere bravi, perché di piloti così ce ne sono. Lui la differenza la fa quando deve far vedere in pista le sue qualità e capacità anche nel saper gestire una stagione. Un campione sa fare anche questo, e lui lo sta dimostrando».

2 «Mollato no, ma è mancato dall'inizio Frossard che era uno dei pretendenti al titolo, e

questo credo che abbia facilitato il compito ad Antonio. Philippaerts purtroppo non è sempre andato benissimo e fortissimo, e lui si trova adesso che alcuni avversari non ci sono più e quelli che ci sono non hanno la sua costanza di rendimento, anche se hanno dimostrato in alcune rare occasioni di saperli stare davanti. E' lì che il campione fa la differenza, nei frangenti determinanti che sono soprattutto da metà campionato in poi, fanno risultati migliori degli altri concorrenti».

3 «Ogni anno ci si dice: più o meno dovrebbe essere l'ultimo. Non so cosa dire, perché ora sta andando in un modo perfetto ma non so come si comporterà col passare degli anni. Non è così nelle gare pre stagione, però poi ci si rende conto che su sabbia o su piste difficili lui ancora oggi fa la differenza e nessuno o quasi è in grado di batterlo. Se mi chiedi oggi per l'anno prossimo, senza dubbio il riferimento è sempre lui. Tutte le cose volgono al termine, quando e come non si sa». **M**



Philippaerts: “Mi sento meglio e più forte dell’anno scorso”

di Massimo Zanzani | Presente come spettatore al GP britannico di Matterley Basin, l’ufficiale Monster Energy Yamaha ha raccontato a Moto.it della sua convalescenza dopo l’infortunio svedese

Non ha perso l’occasione di presenziare alla gara del Regno Unito, e questo fine settimana sarà anche nei box di Lierop. Buon segno, per David Philippaerts, che dopo l’operazione ai polsi subita all’inizio di luglio, resa necessaria per ridurre i due avambracci fratturati in Svezia, ora si trova in buona forma e dovrebbe avere presto la via libera dagli specialisti per

ricominciare a guidare la sua YZ450FM. «Mi sento meglio, ma sono frustrato perché non mi è ancora possibile tornare in pista – ha commentato l’ex iridato toscano – per fortuna non ho male, mi sento forte e il dottore è contento del lavoro che è stato fatto. Ha detto che l’operazione ha sistemato i polsi e li ha resi ancora più forti rispetto all’intervento che ho subito l’anno scorso all’incirca

nella stessa posizione, e ovviamente questo per il mio lavoro è importante».

Quale sarà il prossimo passo?

«A breve avrò un controllo, e spero che poi i medici mi diano la data in cui potrò tornare in sella, che farò con calma fino a tornare alla mia velocità normale. Non sono andato in bici e non ho fatto molto esercizio perché la stagione per me è



finita, e non ha senso iniziare ad allenarsi adesso. Il mio obiettivo al momento è il 2013, faccio dell’esercizio leggero, e quando tornerò ad allenarmi intensificherò il lavoro sia fisico che sulla moto. Per ora sto facendo fisioterapia ogni giorno».

Come hai passato il tempo dopo l’incidente?

«Ho fatto dei lavoretti a casa perché prima non ho mai avuto tanto tempo libero! Metto a posto le piccole cose e mi vedo con gli amici, cammino ogni giorno fino al bar per chiacchiere. E’ una vita diversa».

Non ti ha mai preoccupato il fatto che l’infortunio fosse una ripetizione di quello dell’estate scorsa?

«Sono contento dell’operazione dell’anno scorso, le persone

in Germania mi hanno seguito con cura, anche se nell’insieme non era certo come essere a casa. Stavolta sapevo di quale medico avevo bisogno e l’ho chiamato direttamente dalla Svezia subito dopo l’incidente, mi ha spiegato che l’operazione sarebbe stata difficile perché avrebbe dovuto rimuovere le vecchie placche e inserirne altre in un nuovo materiale. C’erano due possibilità: un’operazione più semplice con un periodo di recupero di sei lunghi mesi, oppure un’operazione più seria con un recupero più breve, e il dottore mi ha consigliato quella più seria perché era migliore.

E’ durata molto tempo, ma per me significava poter tornare in moto dopo solo due mesi. Il medico è rimasto soddisfatto del suo lavoro e di come sono

andate le cose dopo l’operazione. L’anno scorso ho potuto muovere le mani dopo venti giorni, stavolta dopo appena un paio, è stato tutto decisamente più veloce».

Le tue prospettive?

«Quest’anno ho fatto lo stesso allenamento e ho guidato forte in molte gare, ad esempio Messico e Brasile, quindi mi dico: perché non potrei fare lo stesso per la prossima stagione? L’operazione non è stata a posti delicati come un ginocchio, una spalla o ai legamenti, era solo un osso e ho consultato il miglior specialista. L’altra volta avevo due tipi diversi di placche, adesso sono passato ad un materiale più resistente per entrambi i polsi. Il motocross è la mia vita e voglio continuare a correre». **M**

Chiara Fontanesi, la neo-campionessa di Motocross si racconta

di Massimo Zanzani | La neo campionessa del mondo della classe WMX ha raccontato a Moto.it i retroscena del successo conseguito a Matterley Basin

A distanza di 28 anni da quello 125 conquistato da Michele Rinaldi, Chiara Fontanesi ha regalato alla città di Parma un altro titolo iridato di motocross: quello della classe WMX, ovvero il campionato femminile in auge negli Stati Uniti da diversi anni e che grazie alla volontà di FIM e Youthstream ha cominciato a prendere sempre più piede anche in Europa. Quello che "Kiara" ha riportato in occasione del Gran Premio del Regno Unito è stato un risultato scontato data la sua supremazia che l'ha portata a diventare la numero uno della stagione con una gara in anticipo. All'indomani della prova di Matterley Basin, la 18enne emiliana ha raccontato a Moto.it i retroscena del suo successo che ha avuto un notevole eco sui più importanti

media nazionali in quanto la portacolori Yamaha è stata la prima italiana ad essersi imposta nel motocross a livello Mondiale. Salita per la prima volta a soli due anni in moto per emulare il fratello Luca, la Fontanesi ha avuto una carriera in costante crescita facendo il salto di qualità con la vittoria di una manche del GP olandese di Lierop del 2009 quando capì che poteva essere competitiva anche per il titolo, infondendogli forza e determinazione per centrare tale obiettivo. Seguendo unicamente il proprio intuito e talento, e supportata sia dagli inseparabili genitori e dalla YRRD di Michele Rinaldi che gli ha messo a disposizione i kit di potenziamento della sua Yamaha YZ250F, Chiara si è messa a testa bassa centrando un successo dietro l'altro, andando sul podio addirittura per dodici gran premi consecutivi. Dopo la seconda manche di Matterley le bastava un solo punto per assicurarsi matematicamente il titolo, ma alla quinta curva dopo essersi portata in testa superando la rivale Livia Lancelot è caduta ripartendo ultima e attardata. Un colpo di scena che ha tenuto tutti col fiato sospeso, ma non lei che dopo una delle sue eccezionali rimonte ha tagliato il traguardo al terzo posto accolta dallo spumante e dall'abbraccio dei suoi cari. Prima di chiudere la stagione con la prova di tedesca di Teutschenthal ha nei suoi programmi la partecipazione ad una prova del National statunitense per sfidare le famose ed agguerrite colleghe americane, forte della fresca tabella rossa di campionessa che le dà un'arma in più per far valere il proprio potenziale anche oltreoceano.





Chiara a ruota libera su uomini e donne nel cross. Finalmente hai conquistato il titolo.

«Sono molto contenta, ho lavorato tanto per riuscire a conquistare il titolo. Mi sentivo bene fisicamente, di testa e la moto era perfetta».

Eri più emozionata tu o i genitori?

«Direi più i parenti e gli amici, anche perché io sto cominciando ora a realizzare quello che ho fatto.

Volevo vincere la gara, non ci sono riuscita e quando è finita ero arrabbiata».

Quando è iniziato il tuo percorso che ti ha portato a vincere il titolo?

«A fare le cose sul serio ho iniziato alla fine del 2009 dopo la vittoria di manche a Lierop, da lì ho iniziato a lavorare tanto».

Come hai fatto in soli due anni a fare questi progressi?

«Preparazione fisica e sulla moto sono essenziali ma più ancora il fatto che sono nell'età giovanissima e quindi si tende a migliorare, poi c'è che ad ogni GP accumulo esperienza e questo mi ha portato ad essere forte di testa, che è la cosa più importante».

Hai avuto un maestro o un pilota al quale ti sei ispirata in modo particolare?

«No, non ho mai avuto un maestro e non ho mai fatto corsi, quello che faccio mi viene così... non mi ha mai insegnato nessuno».

Sei più forte tu o qualche uomo?

«Beh di ragazzi ce ne sono tanti che stanno dietro. Dipende di che livello si parla. In generale il livello femminile sta crescendo tanto

e la differenza che c'era su un giro veloce tra i primi dell'MX2 e le prime tra le ragazze era molto più grande. Ogni anno la differenza sul giro però diminuisce sempre di più. Andare come un maschio è comunque difficile perché mantengono un'intensità che per noi è difficile».

Per te deve essere stata una doppia soddisfazione: titolo iridato e prima italiana ad averlo conquistato.

«Sono contentissima anche perché è stato bello vincerlo in Inghilterra dove c'era tanta gente che volevo fosse presente. Sono contenta davvero».

A metà dell'ultimo giro a cosa hai cominciato a pensare?

«Me ne passavano un milione per la testa, ho cercato di non pensare a nulla e mantenere la concentrazione fin sotto la bandiera a scacchi».

E il primo pensiero una volta tagliato il traguardo?

«Ho detto: finalmente ce l'ho fatta! Vedere tutta la gente che ti aspetta, amici e parenti... una cosa bellissima!».

A chi dedichi questa vittoria?

«Alla mia famiglia, e un grazie speciale per Michele Rinaldi, perché se sono arrivata fin qui è anche grazie a lui. Poi ovviamente gli sponsor, alla mia amica Martina e al mio amico Miky».

Progetti per il futuro?

«Vado a correre l'ultima gara del National in America. E sono contenta di aver vinto in Inghilterra così vado là tranquilla. Non devo giocare il Mondiale all'ultima gara che sarebbe stata dopo il National, così invece vado là concentrata e posso correre meglio».

Pensi di poter battere le americane?

«Loro sono a casa e io ho corso là quando avevo 13 anni quindi non so quale sia il livello. Di sicuro vado là per fare bene».

E il prossimo anno invece bis del titolo!

«Bisogna!».

Quando vai in pista e ti alleni con tuo fratello chi è il più veloce dei due?

«Diciamo che prima c'era tanta differenza e adesso, anno dopo anno, la differenza diminuisce. Chi vada più forte non lo so, a volte io a volte lui, ma di sicuro anche correre con lui mi ha aiutata tantissimo». ■

SPECIALE MOTOGP IL GRAN PREMIO DELLA REPUBBLICA CECA





Pedrosa si aggiudica il GP di Brno

di Giovanni Zamagni | Strepitosa vittoria di Dani Pedrosa, con Jorge Lorenzo battuto in volata e Cal Crutchlow per la prima volta sul podio

Strepitosa vittoria di Dani Pedrosa, con Jorge Lorenzo battuto in volata e Cal Crutchlow per la prima volta sul podio. Quarto un opaco Andrea Dovizioso, solo settimo Valentino Rossi, un'altra volta a terra Ben Spies.

Che gara, che sfida tra due piloti spagnoli di valore assoluto: bravissimo Pedrosa, bravissimo Lorenzo, con Dani capace di ribattere colpo su colpo agli attacchi, con un sorpasso finale, proprio all'ultima chicane, da brividi.

Una volta, Dani veniva criticato per non essere troppo aggressivo, oggi si è rifatto con gli interessi. Del resto, si era capito dopo le prove che i due piloti spagnoli avevano pressoché identiche possibilità di successo e la differenza l'avrebbe fatta un dettaglio, un

piccolo errore, un capolavoro di uno dei due.

GARA TATTICA

Errori non ce ne sono stati, ma solo qualità da parte di due piloti che, fuori purtroppo Casey Stoner, sono in questo momento i due più forti in assoluto del mondo. A prendere il comando è stato Lorenzo, ma Pedrosa alle sue spalle non prendeva mai più di un paio di decimi sul traguardo. Al giro veloce di Jorge, rispondeva Dani con il giro veloce, al giro primato di Lorenzo, rispondeva il giro primato di Pedrosa. Così avanti fino al 12esimo passaggio, quando lo spagnolo della Honda ha forzato la staccata e si è portato al comando. Subito Dani ha provato la fuga, ma non ci è riuscito, con Pedrosa in sella a una moto decisamente più nervosa, ma anche più veloce, e Lorenzo con una moto più stabile, ma in difficoltà in accelerazione. L'ultimo giro è iniziato con un vantaggio di Dani di 239 millesimi ed è finito con Pedrosa davanti di 178 millesimo, dopo che nei 5 km finali i due si sono scambiati la prima posizione due volte. Bravi, bravi davvero: per Pedrosa una vittoria fondamentale, per Lorenzo, sotto certi versi, una sconfitta pesante, soprattutto dal punto di vista psicologico. Adesso i due sono separati solo da 13 punti in classifica generale e il sogno di tutti è vederli giocare il titolo nell'ultima gara di Valencia.

DELUSIONE DOVIZIOSO

A completare il podio, un concreto e costante Cal Crutchlow, che festeggia così con il primo podio in MotoGP il rinnovo del contratto con il team Tech3-Yamaha. Cal, come ha riconosciuto Dovizioso, ha guidato forte ed è stato bravo, mentre Andrea non è stato così efficace come ci si aspettava dopo le prove. Fuori Stoner, Spies ancora una volta a terra al nono giro dopo una pessima partenza (era ottavo), si pensava che per Dovizioso fosse relativamente facile conquistare il sesto podio stagionale, ma questa volta si è dovuto arrendere al compagno di squadra "E' stato semplicemente più bravo" gli fa i complimenti, con la solita sportività, il futuro pilota della Ducati.

DELUSIONE ROSSI

Al quinto e sesto posto i due Honda satellite Stefan Bradl e Alvaro Bautista, con Valentino Rossi solo settimo: anche per lui, come per Dovizioso, si può parlare di delusione. Partito dalla seconda fila (non gli era mai riuscito nel 2012), Rossi si è subito attaccato a Dovizioso in quinta posizione, mentre dallo scarico della sua Ducati usciva un fumo preoccupante. Valentino ha tenuto il ritmo per pochi giri, poi ha iniziato a perdere terreno, fino a essere

risucchiato prima da Bradl e poi da Bautista, per un settimo posto a 34 secondi davvero al di sotto delle aspettative, dopo quanto si era visto nelle prove.

I PRIMI COMMENTI

Pedrosa: "Alla fine è venuta fuori una gara bellissima. Era difficile tenere il passo di Lorenzo: qui ci sono tante curve lunghe, più favorevoli alla Yamaha che ha più grip sul posteriore, mentre io facevo fatica a dare gas. Poi sono andato al comando e ho cercato di imporre il mio ritmo, ma sapevo che lui ci avrebbe provato: ho allargato un pelo la traiettoria in un cambio di direzione e lui mi ha infilato. Sapevo di avere un'altra opportunità e l'ho sfruttata".

Lorenzo: "Cerco di essere sempre positivo, di guardare i lati positivi: oggi è stata una gara divertente, una bella lotta con Pedrosa. Dani staccava fortissimo, sapevo che avrei potuto attaccarlo solo in un cambio di direzione. Adesso sono molto stanco, ho persola gara, ma è stata una gara spettacolare e ho mantenuto la testa del mondiale".

Crutchlow: "Sono molto contento, bellissimo salire sul podio qui a Brno: ho voluto dimostrare che è stato giusto rinnovarmi la fiducia anche per il 2013. Sono stato molto costante, ho guidato bene e sono riuscito a ottenere un risultato che mi è sfuggito per poco in altre occasioni". ■



Rossi e Dovizioso, che delusione!

di Giovanni Zamagni | Le aspettative erano ben più alte, invece Dovizioso si deve accontentare di un quarto posto, Rossi di un settimo posto a 34"514 dalla vetta. Non è un disastro, ma quasi

Le aspettative erano ben più alte, invece Andrea Dovizioso si deve accontentare di un quarto posto (alle spalle anche del compagno di squadra) a 18"591 dal primo, Valentino Rossi di un settimo posto a 34"514 dalla vetta. Non è un disastro, ma quasi.

DOVIZIOSO: "CRUTCHLOW E' STATO PIU' BRAVO, GLI FACCIO I COMPLIMENTI"

"Logicamente mi aspettavo di giocarmi il podio e speravo di farcela in volata con Crutchlow. Purtroppo ho perso sei decimi al primo giro e non sono più riuscito a recuperarli, anche se ho spinto forte fino alla fine. La verità è che non ero veloce quanto lui: fa traiettorie molto diverse, in tutte le piste, ma qui particolarmente, su una pista che te lo permette, perché il raggio delle curve è molto lungo. Lui frena molto forte, si butta subito dentro alla curva e la sua velocità di percorrenza è molto elevata. Poi perde in uscita, ma meno di quanto guadagna nelle parti precedenti: era molto determinato, pulito, ha fatto pochissimi errori. Io ero preciso, ma non altrettanto efficace, perdevo troppo in percorrenza: complimenti a Cal, è stato molto bravo. Io guido in maniera differente, qui il suo modo era migliore".

ROSSI: "PARTITO BENE, FINITO MALE"

"La prima parte della gara è stata buona, sono partito bene e ho guadagnato qualche posizione. Nei primi giri sono riuscito a tenere un passo discreto, solo qualche decimo più lento di quello di Dovizioso, distanziando anche i due piloti Honda satellite (Bradl e Bautista, NDA): quello era il nostro obiettivo. Ma dopo 6-7 giri, la gomma posteriore ha iniziato a scivolare tanto; in più, la moto buttava fuori un po' di olio, che è finito sulle pedane e sulle leve del freno e del cambio.

Non sapevo bene cosa stesse succedendo, mi ha dato un po' di fastidio: senza questo problema, me la sarei potuta giocare con Bautista.

In prova eravamo andati piuttosto bene e anche sull'acqua ero veloce (era terzo nel warm up bagnato, NDA), ma, purtroppo, non è piovuto... Settimana prossima, martedì e mercoledì, proveremo a Misano: speriamo di riuscire a trovare qualcosa di buono per preparare il GP, ma anche per il finale di stagione. Questa moto, rispetto a quella dell'anno scorso, è migliorata, perché senti cosa succede sull'anteriore, ma è più severa con la gomma: per questo abbiamo faticato in gara". **M**

Dopo 6-7 giri, la gomma posteriore ha iniziato a scivolare tanto

Lorenzo: “Pensavo di poter vincere”

di Giovanni Zamagni | Un argento dal sapore amarissimo per Lorenzo. “Quanto pesa psicologicamente lo vedremo nelle prossime gare” ha commentato

“Cerco di essere sempre positivo: diciamo che oggi è stata una gara bella e divertente”. Mentre lo dice ha il sorriso sulle labbra, ma pochi minuti dopo, Lorenzo è davvero scuro in volto, forse ancora di più che dopo la sconfitta subita da Rossi nel 2009 a Barcellona. “Sono partito con l'intenzione di scappare, ma non ce l'ho fatta, anche perché Pedrosa era più efficace che in prova. Così ho preferito rallentare per prendere un po' di fiato e lo stesso ha fatto Dani quando è andato al comando. Negli ultimi tre giri, però, abbiamo spinto nuovamente come forsennati e all'inizio di quello conclusivo ero così attaccato che bisognava assolutamente provarci. Dani staccava fortissimo, sapevo che potevo infilarlo solo in un cambio di direzione.

Ce l'ho fatta, ma sull'ultima salita ho fatto un piccolissimo errore e lui ne ha approfittato, avendo poi la migliore traiettoria nella curva finale. Senza la caduta di Assen (venne abbattuto da Bautista alla prima curva, NDA) adesso avrei molto più vantaggio, ma le gare sono così. La Honda è cresciuta tanto: domani nei test proveremo un telaio inedito, speriamo di recuperare qualche decimo”.

Ti aspettavi la reazione di Pedrosa dopo il tuo sorpasso all'ultimo giro?

“Sinceramente pensavo di poter vincere, ma è andata così: nell'ultima chicane non ero nella posizione giusta per resistere al suo attacco”.

Cambia qualcosa lottare contro un rivale spagnolo?

“No, perché io voglio vincere sempre contro chiunque”.

Quanto pesa psicologicamente questa sconfitta?

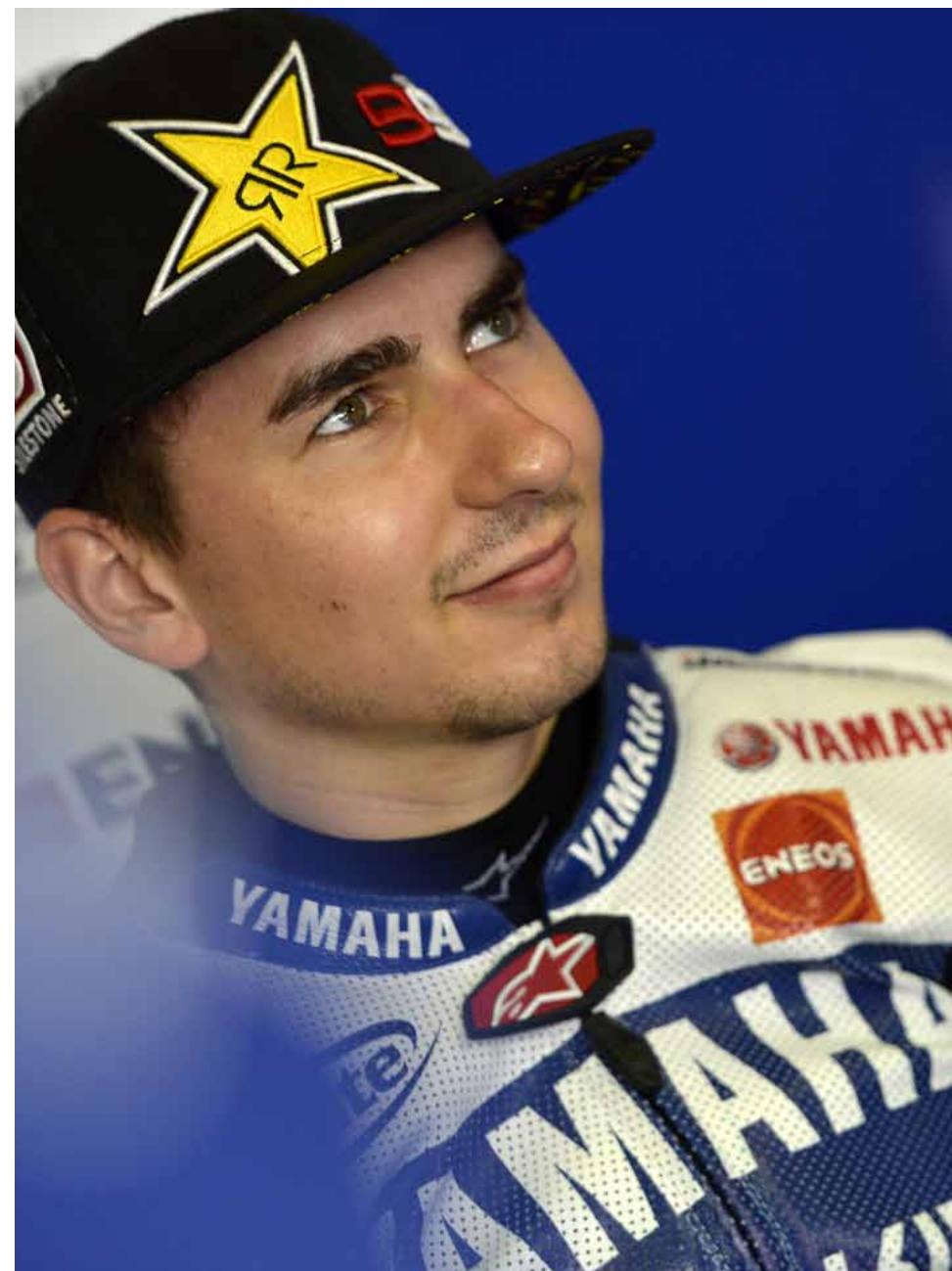
“Lo vedremo nelle prossime gare”

Cosa farà la differenza da qui alla fine del campionato?

“Sarà importante la fortuna, perché si può rompere un motore, o ci può essere un errore stupido: l'importante sarà mantenere la testa fredda nei momenti difficili, pensare solo ad andare forte”.

E' la replica di Barcellona 2009? Anche allora finisti secondo...

“Sono due gare simili, con la stessa conclusione: speravo di aver imparato la lezione, invece non è stato così...”.





Pedrosa: “Ho vinto una gara straordinaria”

di Giovanni Zamagni | “E’ stata una bella gara, finalmente. Era difficile tenere il passo di Lorenzo. Avevo però un’ultima possibilità, ci ho provato ed è andata bene” commenta felice Pedrosa

Pedrosa e Lorenzo hanno regalato agli amanti delle due ruote uno spettacolo indimenticabile, una lezione di motociclismo. Vincere una gara così combattuta sul fronte psicologico vale il doppio anche se il pilota Honda minimizza. “E’ stata una bella gara, finalmente. Era difficile tenere il passo di Lorenzo, perché questo tracciato ha tante lunghe curve, che si adattano bene alla Yamaha, che ha maggiore grip sul posteriore, mentre io facevo un po’ fatica a dare gas. Sono però riuscito a passarlo e ho cercato di imporre il mio ritmo, ma lui è rimasto lì, a pochi decimi. Sapevo che nell’ultimo giro ci avrebbe provato e mi è bastato allargare leggermente la traiettoria in un cambio di direzione per essere infilato da Lorenzo. Avevo però un’ultima possibilità, ci ho provato ed è andata bene. Sto disputando una buona stagione, sono migliorato tanto, ma ancora non basta, perché Lorenzo, quando va male, arriva comunque secondo al traguardo. Bisogna

mantenere la concentrazione, continuare nella messa a punto della moto. La Honda mi ha sempre dato fiducia, anche negli anni negativi perché non eravamo abbastanza competitivi, o perché mi facevo male. Avrebbe potuto dire: questo pilota è troppo fragile, si infortuna spesso, meglio sostituirlo, invece hanno sempre creduto in me. E’ stato importante poter effettuare i test invernali senza problemi fisici; poi ho iniziato la stagione con calma, migliorando poco alla volta: adesso ho più fiducia e feeling con la moto”.

E’ stata la gara più bella tua vita?

“Mah, non so. Certamente non ho fatto tante gare così, sicuramente è una vittoria straordinaria”.

Credi che quando Stoner tornerà farà gioco di squadra, ti aiuterà a vincere?

“Quando lui rientrerà saranno le ultime gare della sua carriera, credo che penserà

soprattutto a battere me e Lorenzo”.

Ti ricordi quando è stato che hai vinto una gara battendo il tuo rivale all’ultimo giro?
(ride) “No, non me lo ricordo”.

Cambia qualcosa lottare per la vittoria e per il titolo contro un pilota spagnolo?

“Per me non cambia niente: Lorenzo è un rivale fortissimo, ma come tutti gli altri”.

Devi recuperare 13 punti: come la vedi per il titolo?

“Sono difficili da recuperare, perché Lorenzo, alla peggio, fa secondo. Vediamo cosa succede, l’importante è che la moto continui a funzionare bene: diciamo che adesso Honda e Yamaha sono molto competitive. Bisogna continuare così e mantenere la concentrazione. Ma posso migliorare ancora”.

Credi sia stato una vittoria psicologicamente pesante?

“Sicuramente importante, ma non credo cambi più di tanto”.



La sfida tra spagnoli vista dai piloti italiani

di Giovanni Zamagni | Rossi e Dovizioso commentano l'ultimo giro e la sfida tra i due piloti spagnoli: entrambi considerano Lorenzo ancora favorito per il successo finale

E' stata una sfida di altissimo livello, paragonabile, per intensità e bellezza a Laguna Seca 2008, o a Barcellona 2009, tanto per citare due GP recenti: Dani Pedrosa e Jorge Lorenzo sono stati davvero grandi, guidando in modo perfetto per 22 giri, a un ritmo impressionante. L'ultimo giro, poi, è stato qualcosa di eccezionale, con Pedrosa capace di replicare al sorpasso di Lorenzo: da applausi.

Rossi (ascolta l'audio): "Credo che Lorenzo non soffrirà questa sconfitta"

"E' stata una bellissima lotta e ci voleva un po' anche per la MotoGP avere un ultimo giro così. Sono stati bravissimi tutti due, durante tutta la gara, perché sono andati veramente forte. Rimango della mia idea, qui Pedrosa era molto veloce però... Adesso il vantaggio è un po' meno, sono 13 punti, però è capitato più volte che Lorenzo battesse Pedrosa piuttosto che il contrario. Dani è stato molto bravo, ha giocato bene le sue carte e ce l'ha fatta a batterlo. Io credo che Lorenzo non soffrirà tanto questa sconfitta però può essere una cosa psicologicamente positiva per Pedrosa, perché comunque lo ha battuto nel corpo a corpo quindi sa che ce la può fare. Sono molto veloci e possono essere veloci in tutte le gare da qui alla fine quindi 13 punti sono veramente pochi adesso".

Dovizioso (ascolta l'audio): "Battere due volte Lorenzo vuol dire tanto"

"Fino ad ora il più forte è stato sempre Lorenzo. In questo momento li metto quasi alla pari. Nel senso che Pedrosa da inizio anno non è mai stato forte come adesso e sta guidando veramente bene. E battere due volte così Lorenzo, e a Brno, vuol dire tanto. Il campionato è totalmente aperto. Diciamo che Lorenzo non fa mai errori grossi, è per quello che do un po' più di possibilità a lui, ma in questo momento Pedrosa sta guidando veramente forte quindi può recuperare benissimo i punti di svantaggio, quindi possono vincere tutti due". **M**

Lorenzo **non soffrirà tanto questa sconfitta** però può essere una cosa psicologicamente **positiva per Pedrosa**





campione così, merita un'uscita di scena degna di questo nome.

BEN SPIES: STONER HA RAGIONE, MA...

Dopo aver annunciato in modo piuttosto brusco la decisione di lasciare la Yamaha, Ben Spies non ha più parlato del suo futuro. E' tornato a farlo in Repubblica Ceca, usando parole più moderate. «Condivido molte delle critiche fatte da Stoner alla MotoGP, ma non ho mai detto di non voler più rimanere in questo ambiente. Anzi, ho un paio di proposte interessanti – c'è un contatto con il team Gresini -, che sto valutando attentamente. Dopo due stagioni sfortunate, in particolare l'ultima, è normale guardarsi in giro, ma il mio obiettivo è comunque quello di rimanere nel mondo delle corse». A Brno, Spies e Gresini si sono avvicinati moltissimo, soprattutto perché la HRC sta spingendo forte per far salire Ben sulla RC213V satellite: entro Misano verrà presa una decisione.

LIN JARVIS: PERCHE' ROSSI E' TORNATO

Giovedì, Lin Jarvis, responsabile corse Yamaha, ha spiegato un po' di dettagli dell'operazione Rossi. «Abbiamo iniziato a parlare a luglio, ma c'erano stati dei contatti anche prima: la decisione finale è stata presa dopo Laguna Seca. Non bisogna dimenticare la storia che abbiamo vissuto insieme: sono stati sette anni di grandi

risultati e di quattro titoli mondiali. Dopo il GP d'Italia abbiamo avvertito Lorenzo del possibile ritorno di Rossi: Jorge avrebbe preferito continuare con Spies, ma ha rispettato la nostra decisione. Credo che il ritorno di Valentino in Yamaha sia un bene per tutta la MotoGP: non è possibile che il pilota più popolare del mondo lotti per il quinto, sesto posto. Lorenzo sarà il numero uno, mentre credo che Rossi possa vincere delle gare, ma non so se potrà lottare per il titolo».

CENA A 25 EURO

Le hospitality sono teoricamente fatte per accogliere gli ospiti, gli sponsor e quanti gravitano attorno a un team.

GP di Brno. Lo sapevate che...?

di Giovanni Zamagni | Che Stoner sarà in pista a Phillip Island? Che in Yamaha non credono che Rossi possa lottare per il mondiale? Che Fenati ogni tanto perde la pazienza?

DEDIKATO PER SIC

A Misano, come da tradizione, giovedì 13 settembre ci sarà Dedikato, in una edizione speciale dedicata a Marco Simoncelli. A differenza delle precedenti edizioni, il Dedikato è in programma all'interno dell'autodromo, sulla pista sterrata dell'area 58, con una gara ad inseguimento con le Apecar. A seguire il concerto

dei Rainband di Martin Finnigan, che ha scritto per Simoncelli la canzone "Rise Again". Infine, l'asta per la fondazione.

STONER IN AUSTRALIA

Dopo la conferenza stampa di giovedì, nella quale ha annunciato che si sarebbe fatto operare alla caviglia destra, pesantemente infortunata nella terribile caduta nelle qualifiche di Indy, Casey Stoner è tornato nella sua casa europea in Svizzera, per preparare la caviglia destra al lungo viaggio per l'Australia, dove Stoner ha deciso di farsi operare. Per quanto riguarda i tempi di recupero, bisogna aspettare l'esito dell'intervento, ma è sicuro che Casey farà di tutto per essere in pista a Phillip Island. Speriamo ce la faccia: un





L'ospitalità comprende, teoricamente, anche il pranzo; teoricamente, però. Il team Tech3, quindi una delle squadre di primo piano della MotoGP, fa pagare 25 euro una cena agli amici dei propri piloti: in tempi di crisi, si fa cassa con tutto...

FENATI A BORDO PISTA

Un tempo, era consuetudine vedere i piloti più giovani a bordo pista per "imparare" dai colleghi più esperti.

Ultimamente, però, è raro che accada, con l'unica eccezione di Romano Fenati, il nostro giovane più promettente (assieme a Niccolò Antonelli): il sabato mattina, se non ha particolari problemi da risolvere sulla propria moto, il pilota del team Italia è sempre a bordo pista con lo scooter per studiare il lavoro della MotoGP.

CAPIROSSI PRENDE IN GIRO CORTI

Dopo essere caduto nel primo turno di prove libere, con conseguente danneggiamento di un vari fence, tanto da richiedere la sospensione delle prove per sostituire il cuscino gonfiabile danneggiato, Claudio Corti ha ricevuto un sms dall'amico Loris Capirossi, oggi responsabile della sicurezza Dorna: «Ti mando una fattura di 3.000 euro, hi hi hi». Uno scherzo al quale sono caduti i meccanici del team, convinti veramente che Corti avrebbe dovuto pagare la sostituzione dell'air fence...

GABARRINI... IN VACANZA

La forzata rinuncia al GP da parte di Casey Stoner, ha permesso al capotecnico Cristian Gabarrini (e agli altri tecnici dell'australiano) di trascorrere un paio di giorni di "vacanza". Gabarrini ne ha approfittato per andare a seguire il terzo turno di prove libere della MotoGP da bordo pista. «Era dal 2008 che non vedevo i piloti girare: oltre che bello, è davvero istruttivo, si possono capire tante cose. Noi siamo sempre costretti a stare dentro ai box e solamente durante i test invernali, quando il pilota fa un "long run" potremmo andare a bordo pista. Ma, come è noto, il nostro pilota di "long run" non ne fa....».

FENATI: COSI' NON VA BENE

Nelle qualifiche della Moto3, c'è stato un episodio dubbio che ha coinvolto Romano Fenati e Louis Rossi, con l'italiano finito a terra.

Quando è tornato ai box, Romano ha avuto parole di fuoco, con una reazione spropositata e da stigmatizzare. «Stava rallentando e ha allargato le ginocchia all'ingresso della curva: per evitarlo, ho dovuto frenare sullo sporco e sono caduto. E' un imbecille, mi aveva già fatto cadere all'Estoril. Forse è il caso di aspettarlo fuori dal cancello (dalla pista, NDA) o fargli qualcosa in pista». Parole durissime, non degne di un aspirante campione quale è Fenati.

FTR: "STIAMO STUDIANDO IL PROBLEMA"

Michele Pirro è sicuramente un buon pilota, ma è alle prese con una FTR-Honda davvero poco competitiva. Oltre alla carenza di cavalli, all'elettronica ridotta ai minimi termini, Pirro deve anche fare i conti con una ciclistica che dà un sacco di problemi, in particolare il forcellone che in più di un GP si rompe o causa la caduta della catena. Fabio Barchitta – ex pilota e oggi rappresentante in pista della società britannica – prova a spiegare cosa sta succedendo.

«Bisogna vedere a monte qual è il problema: il forcellone montato sulla moto del team Gresini è identico a quello utilizzato dal team BQR, che non ha mai avuto problemi. Stiamo quindi valutando su questa specifica CRT cosa causa l'inconveniente: sembra che il forcellone si torca e quindi si accorci, provocando poi il salto della catena. Ma non può essere un problema di struttura, perché, ripeto, sulla BQR non abbiamo nessun problema».

SPIES RITROVA IL SORRISO

Ben Spies è un pilota tutt'altro che loquace e sorridente, ma se si parla di ciclismo, il pilota della Yamaha – team manager di una squadra ciclistica negli USA – ritrova il buon umore, anche se si affronta un argomento delicato come quello del doping di Lance Armstrong, il famoso ciclista statunitense al quale potrebbero essere revocati i sette Tour de France. «Ormai quello che ha fatto appartiene al passato, mi sembra sbagliato parlarne adesso. Certo, se veramente ha preso sostanze proibite, va punito, ma personalmente continuo a stimare Armstrong per quello che ha fatto e sta facendo per il cancro».

IO L'AVEVO DETTO

Giovanni Zamagni (a "c'è posta x zam" programma di email degli appassionati di moto su Telenova). Domanda: "Zam, credi che Melandri possa vincere il mondiale SBK?". Risposta: "Ma va là, la BMW non è assolutamente all'altezza di Aprilia e Ducati". A tre gare dal termine, Melandri ha 18,5 punti di vantaggio su Biaggi. Comunque andrà a finire, sono felicissimo di essermi sbagliato! ■



GP di Brno. Dammi un cinque!

di Giovanni Zamagni | Cinque episodi che rendono indimenticabile il GP della Rep.Ceca: eccoli in ordine crescente. Finalmente, dopo due GP noiosissimi, a Brno si sono visti sorpassi e spettacolo in tutte le categorie: evviva!

CINQUE: 18ESIMO GIRO MOTO2

In testa c'è Thomas Luthi, ma Marc Marquez, alle sue spalle, sembra averne di più e decide di forzare la prima staccata. Passa in testa, ma la replica dello svizzero è immediata: Luthi torna primo.

Ma sul traguardo del 18esimo giro è di nuovo lo spagnolo davanti a tutti. Nello stesso passaggio, Pol Espargaro e Andrea Iannone infiammano la lotta

per il 3-4 posto, scambiandosi tre volte la posizione.

QUATTRO: ULTIMO GIRO MOTO2

Marquez, Luthi, Espargaro e Iannone sono racchiusi in quattro decimi, tutti con la possibilità teorica di salire sul gradino più alto del podio. Arrivano nell'ordine al traguardo, guidando in maniera perfetta e senza fari errori: bravi e spettacolari.

TRE: PEDROSA PASSA AL COMANDO

E' la fine del 12esimo giro quando Dani Pedrosa attacca Jorge Lorenzo all'ultima variante, riuscendo a conquistare la prima posizione.

E' un sorpasso pulito e piuttosto aggressivo, ma è solo il preludio di quello che accadrà nel finale.

DUE: 18ESIMO GIRO MOTOGP

Pedrosa e Lorenzo sono attaccatissimi (è così dall'inizio) e il ritmo è indavolato. Lorenzo perde in accelerazione, ma Pedrosa è in difficoltà con la ruota posteriore: due volte scivola vistosamente, ma Dani riesce a riprenderla con gran classe. Entrambi guidano in maniera sublime, sopperendo con le loro capacità ai (piccoli) problemi di Honda e Yamaha. Ma il bello deve ancora venire...

UNO: ULTIMO GIRO MOTOGP

I due passano sul traguardo separati di soli 0"239, con Lorenzo che si prepara all'attacco. Decide di farlo all'ingresso della curva sette, ma Pedrosa frena fortissimo e sta molto stretto, così Jorge lo infila nel cambio di direzione. Sembra fatta per lo spagnolo della Yamaha, ma il rivale della Honda tiene duro, non molla un metro, rimane attaccato al codone della M1. «All'inizio della salita ho fatto un piccolissimo errore e Dani, più leggero, ha sfruttato l'accelerazione della sua Honda. All'ultima variante ho tentato una manovra disperata, mollando i freni per ritardare la prima staccata, in una manovra che aveva già fatto con Barbera nel 2004, ma poi la traiettoria favoriva Pedrosa: è stato davvero bravo». Pedrosa non è Barbera: dall'esterno chiude la linea e impedisce a Lorenzo di tenere il comando: per quasi due minuti, nessuno ha respirato a Brno... **M**



GP di Brno. L'analisi tecnica di Livio Suppo

di **Giovanni Zamagni** | Livio Suppo, responsabile HRC, commenta per Moto.it il Gran Premi della Repubblica Ceca

«E' stata una gara bellissima, con un ultimo giro da cardiopalma, dopo una gara tiratissima. E' vero, i sorpassi non sono stati tanti, ma lo spettacolo è stato di altissimo livello. Pedrosa ha finalmente dimostrato che anche nel corpo a corpo, se la moto è a posto e lui sta bene fisicamente, può dire la sua; credo che tutti, o quasi, abbiano pensato che quando Lorenzo si

è infilato nell'ultimo giro avrebbe vinto, invece Dani ci ha creduto fino alla fine. Questo è un successo importante, perché ha battuto Lorenzo, che nel finale fa sempre una grande differenza e sono già due GP consecutivi che la spunta Pedrosa e ha già recuperato dieci punti, facendo venire la "lingua lunga" alla lepre».

Adesso Lorenzo e Pedrosa sono separati da 13 punti: come vedi l'equilibrio del campionato da un punto di vista umano e sotto il profilo tecnico?

«Tecnicamente ci sono tre giorni importanti di test (uno a Brno già effettuato, durante il quale Lorenzo ha provato un nuovo telaio, senza però i benefici sperati, NDA) prima di Misano (dove Ducati sta provando, NDR), dove speriamo di riuscire a rendere ancora

più competitiva la RC213V: ad Aragon ci sarà un telaio nuovo, che speriamo aiuti a risolvere il problema del "chattering", che patisce pure Dani, anche se meno di Stoner. La Honda si sta impegnando molto, anche perché noi abbiamo fatto più fatica della Yamaha ad adattarci alle nuove gomme e siamo un po' indietro. Dal punto di vista sportivo, finché non torna Casey, Pedrosa e Lorenzo continueranno a fare primo e secondo di sicuro, perché in questo momento sono nettamente più forti di tutti gli altri. Faccio fatica a pensare che in condizioni di pista asciutta qualcuno possa mettersi in mezzo: per questo sarà un campionato ancora più difficile e conterà soprattutto non fare errori, più che stare davanti l'uno all'altro. E' chiaro che Dani deve recuperare e deve cercare di arrivare davanti, ma se uno fa primo l'altro fa secondo, non si scappa».

Personalmente ritengo la vittoria di domenica fondamentale a livello psicologico: quanto conta secondo te questo successo di Pedrosa?

«Credo che la vittoria di Dani sia importante per lui, ma fino a un certo punto, perché lui sa di essere forte, ma è importante per

mettere pressione a Jorge: la nostra moto sta crescendo, con un programma di sviluppo forse più aggressivo di quello della Yamaha».

Conosci bene Stoner: quando tornerà secondo te?

«Non siamo ancora in grado di rispondere, perché i medici hanno detto che bisogna aspettare l'operazione prima di poter dire qualcosa. La caviglia destra è messa veramente male: speriamo bene».

Facciamo un passo indietro, torniamo al GP di Indy: dopo aver dato 6,5 a Stoner per il quarto posto sono stato sommerso dalle critiche dai lettori di Moto.it e appena arrivato a Brno, la prima persona che ho incontrato sei stato tu e mi hai "massacrato" per il voto a Casey. La mia teoria è che, purtroppo, il suo errore sia stato grave (Stoner è caduto al quarto giro quando aveva già fatto un tempo mostruoso, compromettendo l'intero campionato, NDA); qual è invece la tua valutazione?

«Non sono d'accordo. Intanto è una pista dove sono caduti in tantissimi e anche Hayden, purtroppo, si è fatto male, così come Barbera. Mi sembra oltremodo sbagliato criticarlo: non era una pista perfetta, sicura, dove è caduto solo Casey. Secondo: è vero, Stoner stava spingendo molto in un momento in cui stava dominando, su

una pista dove nel 2011 aveva dato un giro a tutti e quindi, sulla carta, poteva puntare alla vittoria, ma è anche vero che Casey, Dani e Jorge rischiano di buttarsi per terra in tutte le curve. Per andare così tanto più forte degli altri, non hanno solo talento, ma pigliano anche più rischi degli altri: loro continuano a tenere aperto anche se lo sterzo gli si chiude due volte per giro! Abbiamo goduto per i traversi di Casey per sei anni, ma non si è mai messo la moto per cappello in accelerazione (è vero: Stoner, solitamente, scivola per la chiusura dello sterzo, NDA) come è successo a Indy, in una dinamica che nemmeno il "traction control" può controllare. Purtroppo è uno sport pericoloso e la sfortuna ha voluto che Casey si facesse male, mentre Spies, in una scivolata simile, non si è fortunatamente fatto nulla.

Guardiamo al futuro: Pedrosa/Marquez è la strada giusta per battere Lorenzo/Rossi?

«Noi pensiamo di sì. Pedrosa è cresciuto molto e gli hanno fatto bene questi mesi con Stoner: gli ha dato un ulteriore stimolo per crescere. Dani si merita un mondiale: da tanti anni è uno dei

migliori, ma soprattutto a causa degli infortuni non ha mai potuto giocarsela fino alla fine».

Sei stato troppo "politico", cambio la formula della domanda: Rossi potrà battere Lorenzo e Pedrosa nel 2013?

«Io ormai sono considerato dal pubblico italiano come l'anti-Valentino. Trovo buffo che se uno si permette di dire che Rossi farà fatica, sembra che metta in discussione la carriera di Valentino. Vorrei ribadire che lui è stato il più grande pilota degli ultimi 15 anni, ma non è detto che lo sarà in eterno, non può essere condannato a vincere mondiale fino a 90 anni... E' una cosa scontata, ma sembra che nessuno la capisca. Per il prossimo anno, come ha detto Rossi stesso, è lui per primo che deve capire qual è il suo livello. Credo che quando dice così sia vero, non una pretattica, perché è un ragazzo intelligente e si rende conto che dopo due stagioni così difficili in Ducati, a 34 anni, nessuno può sapere se sarà in grado di lottare con loro. In questo momento, Jorge e Dani sono di un altro pianeta, così come lo è Casey e così come lo era lui fino a due anni fa». **M**





Le pagelle del GP di Brno

di Giovanni Zamagni | Una gara spettacolare che ha visto come assoluti protagonisti Pedrosa e Lorenzo. Deludono gli italiani Rossi e Dovizioso

10 DANI PEDROSA

Il miglior Dani Pedrosa di sempre, perché oltre che veloce e costante a Brno è stato anche aggressivo come non lo era mai stato nella sua carriera. Quando Lorenzo l'ha superato all'ultimo giro, in molti hanno pensato che si sarebbe arreso, invece ha replicato con un sorpasso da brividi contro un

mastino come Jorge. Qui ha dimostrato di meritare il ruolo di numero uno della HRC che dovrà ricoprire nella prossima stagione.

9 JORGE LORENZO

Ha preso paga, ma cosa gli vuoi dire? Come fai a criticarlo? Ci ha provato in tutti i modi, ma sulla sua strada ha trovato un Pedrosa in stato di grazia. Alla fine era scuro in volto come lo si è visto poche volte nella sua carriera, ma, personalmente, preferisco esaltarlo per averci regalato emozioni a non finire, piuttosto che biasimarlo per il microscopico errore nell'ultima salita.

8 CAL CRUTCHLOW

In altre occasioni non è riuscito a ripetere in gara il buono fatto in prova, ma questa volta ha guidato forte e senza sbavature. E' il suo primo podio in MotoGP e un pilota britannico non finiva nei primi tre della massima categoria dal 2000, quando Jeremy McWilliams arrivò terzo a Donington. E' un "pazzo" simpatico e veloce.

6 ANDREA DOVIZIOSO

Fuori Stoner, con un gran passo nelle prove, sembrava che nessuno potesse toglierli il terzo posto. Invece, questa volta, deve accontentarsi della medaglia di legno, a 18"5 dai primi e a 6" dal compagno di squadra: la sua non è stata decisamente una bella gara.

6 STEFAN BRADL

D'accordo, è al debutto e quindi non si può pretendere molto di più. A vederlo da bordo pista, conquista per il suo stile di guida, ma poi in gara non va oltre a un compitino appena sufficiente:

25"5 dai primi, 13" da Crutchlow sono troppi anche per un novizio.

5 ALVARO BAUTISTA

Con la sua esperienza, dovrebbe quanto meno stare sempre davanti a Bradl che ha una moto identica alla sua (sospensioni a parte), invece finisce (quasi) sempre alle sue spalle.

4,5 VALENTINO ROSSI

Dopo le prove aveva illuso di poter finire non troppo lontano dalle Yamaha e davanti alle Honda satellite, ma dopo un buon inizio ha fatto il



gambero e ha chiuso a un'eternità, 34"5. Mezzo punto in più per l'olio perso dalla sua GP12.

7 RANDY DE PUNIET

Questa volta ha disputato una gara discreta, senza errori: è lui il primo delle CRT, davanti anche alle Ducati di Abraham ed Elias.

4 KAREL ABRAHAM

Nemmeno il suo circuito – suo in senso letterale, essendo di proprietà del padre – gli ha dato un po' di velocità.

4 TONI ELIAS

Dopo che a Indy aveva fatto vedere qualche sprazzo di luce, è sprofondato nel buio più assoluto.

5 BEN SPIES

La Yamaha assicura che la sua brutta partenza è stata causata dall'anomalo surriscaldamento della frizione. La sua gara, di fatto, è finita dopo poche centinaia di metri e la caduta al nono giro, mentre era ottavo, è solo una conseguenza. Ma era scivolato anche in prova, per un totale di 11 cadute dall'inizio della stagione: peggio hanno fatto solo Bautista e Pasini (12).

9 HONDA

Per accelerazione e potenza è tornata a far paura, mentre è più in difficoltà in percorrenza di curva. E' comunque una gran moto.

7 YAMAHA

Un voto in meno per l'ennesimo inconveniente tecnico alla moto di Spies. La M1 di Lorenzo, al contrario, viaggia bene: la competitività è molto simile a quella della Honda. Ma l'affidabilità lascia un po' perplessi.

6 DUCATI

E' sembrata migliore che in altre occasioni, ma sulla distanza patisce troppo l'usura delle gomme. Non è competitiva per vincere, ma a Brno si poteva fare meglio di un settimo posto a 34"514.

MotoGP Brno



Classifica

Pos.	Pilota	Punti
1	Dani PEDROSA	25
2	Jorge LORENZO	20
3	Cal CRUTCHLOW	16
4	Andrea DOVIZIOSO	13
5	Stefan BRADL	11
6	Alvaro BAUTISTA	10
7	Valentino ROSSI	9
8	Randy DE PUNIET	8
9	Karel ABRAHAM	7
10	Aleix ESPARGARO	6
11	Toni ELIAS	5
12	Yonny HERNANDEZ	4
13	Colin EDWARDS	3

Classifica Generale

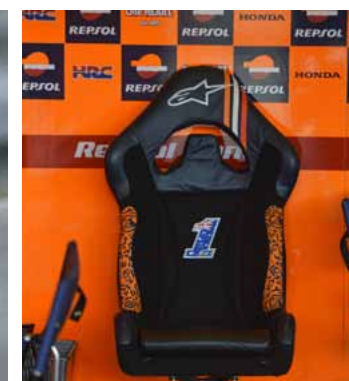
Pos.	Pilota	Punti
1	Jorge LORENZO	245
2	Dani PEDROSA	232
3	Casey STONER	186
4	Andrea DOVIZIOSO	150
5	Cal CRUTCHLOW	122
6	Stefan BRADL	105
7	Alvaro BAUTISTA	102
8	Valentino ROSSI	100
9	Nicky HAYDEN	84
10	Ben SPIES	66
11	Hector BARBERA	60
12	Aleix ESPARGARO	45
13	Randy DE PUNIET	41





Le foto più spettacolari del GP di Brno

Finalmente la MotoGP torna a divertire sulla pista della Repubblica Ceca. Ecco gli scatti più belli che raccontano il fine settimana di gare a Brno



Rossi: “Con la Yamaha voglio tornare a divertirmi”

di Giovanni Zamagni | “Non so se sarò ancora competitivo, se sarò in grado di lottare per la vittoria e il podio. Dopo due anni così difficili, il decimo titolo è un sogno. Alla Ducati consiglio di fidarsi meno dei computer e più dei piloti”

La faccia è sorridente, decisamente più rilassata rispetto agli ultimi tempi: Valentino Rossi sembra essersi tolto un peso. “Dopo Laguna Seca, ho avuto abbastanza tempo per pensare al futuro (in realtà, la decisione era già stata presa da tempo, NDA). Ho firmato un contratto di due anni con la Yamaha: un vero peccato per me, per la Ducati, per tutti i tifosi e per tutti quelli che hanno lavorato a questo progetto, che la coppia pilota/moto italiani non sia mai stata vincente. Sarebbe stato fantastico ma, purtroppo, non è successo, non è stato possibile migliorare la moto, lottare per le prime posizioni. Per questo ho deciso che era abbastanza così, che per l'ultima parte della mia carriera avrei avuto

bisogno di una moto competitiva. Sono però veramente dispiaciuto per questi due anni, perché in Ducati ho trovato delle grandi persone: purtroppo sono mancati i risultati e per questo ho preso la mia decisione. Purtroppo si è iniziato a parlare di futuro troppo presto, mancano ancora otto gare e bisogna assolutamente cercare di fare il massimo possibile, altrimenti questi mesi diventano lunghissimi”.

Come la vedi con Lorenzo?

“Sarà una sfida interessante. La situazione è molto differente rispetto al 2008, quando lui arrivò in Yamaha: adesso Jorge è il numero uno indiscusso nel team. Ci rispettiamo reciprocamente, possiamo stare insieme e fare

un grande squadra per il futuro”.

Ci sarà ancora il muro?

“No, per me no. Ma adesso è Lorenzo che decide, non io... (Jorge assicura che non ci sarà nessun muro, NDA)”.

Quando sei arrivato alla Ducati hai detto che Stoner era capace di guidarla ma non di svilupparla: sei ancora della stessa idea?

“Non ho mai detto che Stoner non era capace di metterla a posto. Il “problema”, tra virgolette, per Ducati e per me era che Stoner era velocissimo con la Desmosedici, mentre io non lo sono mai stato con questa moto fin dal primo test e non è stato possibile renderla competitiva”.





Cosa ti ha fatto scegliere la Yamaha?

"Avevo sul tavolo alcune opzioni differenti, ho solo pensato quale fosse la miglior moto per le prossime due stagioni. So di poter essere più forte con la M1 e, soprattutto, di potermi divertire.

Sicuramente sarà difficile battere Lorenzo, un pilota molto veloce, ma io avevo soprattutto bisogno di tornare a divertirmi, arrivare in circuito e essere nuovamente felice".

Porterai con te la tua squadra?

"Credo che il gruppo che mi ha

seguito dalla Yamaha alla Ducati tornerà con me in Yamaha. Ma ancora non è stato deciso al 100%".

E' vero che firmando con Yamaha pensi anche a un futuro in SBK?

"E' troppo presto per dirlo, molto dipenderà dai miei risultati, da quanto sarò forte e veloce. Ho sempre detto che mi piacerebbe correre in SBK, ma è davvero prematuro parlarne adesso: l'obiettivo principale è tornare a divertirmi e rimanere in MotoGP il più a lungo possibile, anche per più di due stagioni".

Il decimo titolo è un obiettivo?

"Dopo due anni così, il decimo titolo è un sogno... Ma anche un obiettivo. Prima devo capire se sono ancora un top rider, se posso stare davanti, lottare per il podio: io, come nessuno, posso avere questa sicurezza. Con la Yamaha in passato è successo qualcosa di speciale, so che mi daranno il materiale giusto per lottare con Lorenzo. Bisogna provare la moto e capire se sarò ancora all'altezza della situazione".

Quelli con Ducati sono stati anni umilianti?

"Non posso dire di no. E'



stato un periodo molto difficile, ma anche se qualcuno dice il contrario, ci abbiamo provato al massimo, ma non è stato possibile essere veloce con la Ducati".

Firmando per la Yamaha e non per la Ducati, quanti soldi hai perso?

"Urca, è un calcolo troppo grande e difficile da fare... Comunque non si può dire no a cuor leggero all'Audi, che prevedeva per me anche un futuro in auto: non è stata una scelta facile".

Credi di essere ancora competitivo?

"E' un grosso punto interrogativo anche per me. In questi anni, Lorenzo, Pedrosa e Stoner hanno fatto una grande differenza; fino al 2010 sono stato con loro, ma dopo due stagioni così, che lasciano il segno anche se gli sportivi, solitamente,

dicono di no, bisogna vedere se riuscirò a stare ancora con loro. Devo lavorare duro su di me insieme al mio team per capire il mio reale livello".

E' vero che porterai dei soldi? E' vero che avrai colori differenti rispetto a quelli di Lorenzo?

"Perché dovrei portare i soldi per correre? Sono contento del mio contratto e gli sponsor non sono un mio problema: comunque non credo che avremo colori differenti".

Questi due anni così difficili ti hanno cambiato come uomo?

"Si dice che nei momenti difficili si diventi più forte: speriamo sia vero! No, comunque non credo di essere cambiato".

Sei un Rossi molto umile...

"Non avere l'umiltà in questi momenti, dopo due stagioni così negative, sarebbe veramente stupido. Sono sempre

sincero in quello che dico e in quello che penso: non lo so nemmeno io come andrò, dopo due anni così. Sarà una sorpresa anche per me scoprire a che livello sono: pensare adesso al decimo titolo sarebbe prematuro, devo prima capire se sono ancora capace di guidare, se sono ancora veloce, se posso lottare per il podio, per la prima fila. Sono contento di avere un'altra possibilità, penso di poter aiutare molto la Yamaha con la mia presenza, ma so anche che avrò come compagno di squadra uno dei piloti più forti del momento. Sarà dura, ma per me l'importante è arrivare alle gare sapendo di poter lottare e di divertirmi".

Nel 2004 si era parlato di vittoria dell'uomo sulla macchina, adesso bisogna dire che l'uomo non ce l'ha fatta?

"Le cose sono cambiate molto dal 2004. Adesso anche nel



nostro sport, la moto è molto più importante rispetto a 8 anni fa. Ci sono tanti elementi che posso decidere queste sfide: quando ero arrivato in Yamaha nel 2004, la M1 era inferiore alla Honda, ma io riuscivo a guidarla bene, invece con la Ducati non ce l'ho mai fatta e non è mai andata come speravamo, non ho mai fatto la differenza. C'è anche da dire che quando arrivai in Yamaha avevo 24 anni, lottavo contro altri piloti ed ero al massimo della mia forma: così sono riuscito a vincere con una moto anche inferiore. Adesso ne ho 33, sono qui da un bel pezzo, adesso è più dura, ci sono piloti giovani e forti. E' come se avessi vissuto due volte: nella prima parte della carriera ho vinto 5 mondiali consecutivi,

compiendo un'impresa che avevano realizzato solo due piloti prima di me (Agostini e Doohan, NDA), poi sono tornato a vincere due titoli, dopo aver perso per due anni consecutivi. Sarà dura, ma spero di essere competitivo e di potermi divertire: se sarà così, continuerò ancora per tanto tempo, invece se vedrò che anche negli anni prossimi potrò lottare al massimo per il 5-6 posto, o comunque delle posizioni che non mi danno gusto, farò delle altre cose. Potrebbe essere anche ora..."

A parti invertite, avresti accettato il ritorno di Lorenzo?

"Devo dire che Lorenzo è stato molto bravo con me, non ha mai messo nessun vincolo

al mio ritorno. C'è da dire che la situazione è un po' diversa: quando era arrivato lui nel 2008, io ero il numero uno della Yamaha e pensavo di poterlo essere ancora per tanto tempo e insieme a me la M1 si era trasformata da moto peggiore in moto migliore. Jorge ancora non ha fatto questo per la Yamaha, ma ha il potenziale per farlo e vincere ancora tanto: in ogni caso è stato molto corretto".

Che consiglio daresti a Dovizioso, che sarà il tuo successore?

"Più che al pilota bisognerebbe dare consigli alla Ducati: invece di credere al 100% quello che c'è scritto sul computer, bisognerebbe credere di più a quello che dicono i piloti". **M**





Dovizioso chiederà le stesse cose che
ha chiesto Valentino

“Bella scelta, il Dovi è perfetto”

di Nico Cereghini | La sua guida alla europea è quello che ci vuole per procedere con metodo nello sviluppo della Ducati. Con un altro Stoner, come forse pareva Crutchlow, si sarebbe fatto un salto nel buio

Ciao a tutti! La scelta di Ducati, quella che ha puntato su Andrea Dovizioso per l'immediato futuro in MotoGP, è a parer mio un'ottima scelta. Non la scelta migliore possibile, ma secondo me proprio la scelta perfetta. Avessero puntato davvero su Carl Crutchlow, sarei rimasto deluso. Non ho mai nascosto il mio giudizio personale sul pilota di Forlì: che ai miei occhi non è non un talento enorme

alla Rossi o alla Simoncelli, ma è pur sempre uno molto veloce e consistente; e poi -il che non guasta affatto- una persona piena di qualità: seria, intelligente, razionale, onesta, affidabile. Ducati ha scelto una bella figura, insomma, ma c'è di più. Il Dovi, con la sua guida pulita “alla europea”, o anche alla Valentino se preferite, può davvero portare la Desmosedici alla guidabilità universale e poi alla competitività. Lo so anch'io che il cosiddetto popolo dei Ducatisti chiedeva a gran voce Crutchlow; ma mettere l'inglese sulla rossa soltanto perché nella guida muscolare ricorda Fogarty o Stoner sarebbe stato un altro azzardo, un salto nel buio alla lunga rovinoso. Questa, almeno, è la mia idea. Perché Stoner è stato un fenomeno, che io stesso, lo ammetto, ho lungamente sottovalutato. Uno che guidava sopra i problemi, uno capace di far volare anche le moto acerbe. Ma questa sua qualità -è ormai l'opinione

corrente- alla fine ha fermato lo sviluppo della Desmosedici. Dopo il titolo 2007, arrivato meritatamente ma anche per una serie di elementi favorevoli, si poteva evolvere la moto molto di più, come chiedevano del resto tutti gli altri piloti. Ma le belle prestazioni che Casey ha continuato a sfornare sono bastate alla Ducati, e gli anni sono passati invano. Io credo che Dovizioso chiederà le stesse cose che ha chiesto Valentino: più guidabilità, più feeling sull'anteriore, nuovi telai, basta con il sottosterzo, un motore più dolce e soprattutto più compatto. E avrà maggiori chances di Valentino per un semplicissimo motivo: perché adesso c'è Audi, con maggiori risorse tecniche e finanziarie. E poi, a differenza di Rossi che a 33 anni scalpitava per chiudere al meglio la carriera, Andrea ha la pazienza necessaria. Senza contare (e lo metto all'ultimo posto) che il bell'ingaggio gli dà una soddisfazione in più. **M**



Rossi e Lawson, il rientro nella tana del nemico

di Edoardo Licciardello | Il ritorno di Valentino Rossi in Yamaha torna a far nascere parallelismi fra la carriera del tavulliese e quella del californiano

Il parallelo fra Valentino ed Eddie è già stato fatto al tempo del passaggio in Ducati. Come Rossi, Lawson passò dopo essersi conquistato il titolo di pilota più vincente del decennio ad una moto italiana, con la specifica missione di portarla alla vittoria. La Cagiva 500 migliorò notevolmente nelle mani di "Steady Eddie", anche se il palmarès ricorda una sola, fortunosa, vittoria al Gran Premio d'Ungheria del 1992 prima di passare il testimone a John Kocinski. Ma non è tanto nel passaggio in Cagiva che in questo momento si collegano somiglianze fra il quattro volte iridato californiano e il nove volte di Tavullia. Quello che riporta ad antichi ricordi è il ritorno in Yamaha dove troverà ad attenderlo Jorge Lorenzo, ovvero proprio quel pilota con cui aveva lottato per il mondiale negli anni precedenti, nonché indiscutibilmente il più forte sulla scena dopo il ritiro di Casey Stoner. A fine 1988 Eddie Lawson, alla rottura con il team Agostini e Yamaha, compie una mossa per l'epoca clamorosa e passa alla Honda.

In un team esterno vince il titolo e complice un grave infortunio di Gardner sembra destinato a diventare il riferimento per la casa di Tokyo. In realtà gravi dissapori con Honda, colpevole secondo Lawson di non aver mostrato riconoscimento nei suoi confronti per la vittoria mondiale, fanno sì che il californiano cambi nuovamente casacca a fine stagione. Leggenda vuole - o meglio, Lawson stesso ha apertamente dichiarato - che la metaforica goccia traboccante dal vaso sia stata una NSX (la supercar Honda venduta negli USA con marchio Acura all'epoca) promessa in regalo da parte di Takeo Fukui in persona - il direttore generale Honda dell'epoca - e mai arrivata. Probabile che anche la strategia agonistica dell'HRC, che puntava molto sul giovane Doohan, abbia avuto il suo peso. Lawson rientrò quindi in Yamaha, che nel frattempo assieme a Marlboro aveva abbandonato il team Agostini per concentrare il suo impegno sulla formazione in forte ascesa gestita da Kenny Roberts. Dove, appunto, trovò un

compagno di squadra scomodo come Wayne Rainey. La stagione partì male: al debutto in Giappone venne abbattuto da Doohan, e alla gara successiva, negli USA, si fratturò un piede alla prima curva per l'ormai celebre errore di un meccanico che dimenticò di fissargli le pastiglie dei freni anteriori. Saltò quasi metà stagione, e al rientro, pur collezionando una serie di ottimi risultati, non trovò quell'appoggio che si aspettava da Yamaha. "Questo ormai è il team di Rainey, Yamaha è la marca di Wayne" furono le parole con cui Lawson, realista ed amaro, annunciò il ritiro a fine stagione. Ritiro che poi rientrò d'inverno, dopo che i fratelli Castiglioni lo convinsero ad accettare la sfida Cagiva. Il parallelo Lawson-Cagiva/Rossi-Ducati è già stato fatto; il rientro in Yamaha di Rossi ne fa venire naturale un altro, quello appunto del ritorno alla casa che ha reso entrambi grandissimi. Casa che non è più tutta per loro. Rossi saprà farsi valere contro lo scomodo coinquilino o sarà destinato alle stesse conclusioni tratte da Lawson? **M**





Masao Furusawa: “Preziosi avrebbe potuto essere il mio primo cliente”

In un'interessante intervista ad un cronista giapponese, l'ex responsabile MotoGP Yamaha racconta i retroscena del suo viaggio in Italia

Nell'era dei social network era impossibile che il viaggio di Masao Furusawa in Italia restasse segreto, men che meno considerandone il motivo: incontrare a quattr'occhi Filippo Preziosi per conoscersi a fondo e discutere di una possibile collaborazione in Ducati. Non appena la voce ha trovato conferma, il giornalista giapponese Akira Nishimura ha contattato l'ex Responsabile del progetto MotoGP Yamaha realizzando un'intervista interessantissima. L'intervista svela diversi retroscena degli incontri fra Preziosi e Furusawa: l'ingegnere umbro ha invitato esplicitamente la sua controparte giapponese per una consulenza in merito allo sviluppo della Desmosedici. Ora pensionato, Furusawa riveste ancora il ruolo di consulente per Yamaha ma sta avviando un suo studio per svolgere servizi analoghi in tutto il settore automotive ed aeronautico. “Non ho ovviamente potuto rivelare informazioni relative a Yamaha, e non siamo entrati nei dettagli” spiega in un passaggio Furusawa. “Gli ho

solo spiegato il mio approccio e il relativo modo di pensare - il metodo che ho impiegato nel 2004. Per esempio, il 'triangolo centroide', ovvero quel triangolo creato dalla correlazione fra i punti di contatto delle gomme anteriore e posteriore con l'asfalto e il baricentro della moto, in cui il punto superiore non deve mai allontanarsi troppo dal centro in nessuna delle due direzioni. O anche, parlando di sospensioni, di come io non misuri mai o non mi esprima in termini di 'rigidità', quando invece di 'frequenza', cercando di rendere quella delle due sospensioni più simile possibile, per addolcire i trasferimenti di carico.” “Preziosi è rimasto molto impressionato” continua Furusawa, “esprimendo la volontà di spiegare a tutti i suoi collaboratori i concetti che gli ho trasmesso. Due giorni dopo, nel nostro secondo incontro, ha voluto che fosse presente il suo responsabile del telaio”. Il tecnico nipponico continua raccontando come Ducati avrebbe potuto diventare il primo cliente del suo studio: Preziosi ha messo sul tavolo diverse

proposte per rendere fattibile la collaborazione, e Furusawa si è impegnato a dargli una risposta entro una settimana. Yamaha, pur non vietando espressamente a Furusawa di aiutare Ducati, ha comunque espresso parere contrario. Furusawa ha evitato di creare attriti, soprattutto in considerazione del futuro passaggio di Rossi ad Iwata, che in quel momento - gli incontri sono avvenuti fra il 21 e il 23 luglio - era già deciso al 99% a rientrare in Yamaha. Proprio per questo, Valentino ha voluto incontrare Furusawa durante la sua permanenza. “Mi ha chiamato al telefono, chiedendomi se avessi deciso di aiutare Ducati - in quel caso, scambiarci di casacca sarebbe stata un'imbarazzante beffa”. L'intervista (molto più lunga vi invitiamo a [leggerla qui](#)) si conclude con un pronostico sulla battaglia fra Rossi e Lorenzo. “Mi dispiace per i ragazzi nel loro box, che si ritroveranno un'altra volta con il mal di stomaco!”. Ci dispiace per loro, ma se significasse rivedere le battaglie del 2010 gli pagheremo una cassa di antiacido. **M**



Stoner: “Rossi in due anni non ha fatto che lamentarsi”

Un'intervista a una televisione australiana è stata l'occasione per l'attuale campione del mondo per fare un bilancio sui due anni di Rossi in Ducati e per lanciare veleni su Valentino e sul suo capo meccanico Jeremy Burgess

Che il pilota australiano non abbia peli sulla lingua si sa, e nemmeno che non sia mai stato troppo tenero con Valentino Rossi è una novità. Questa volta l'occasione per una stoccata è stata un'intervista rilasciata al canale televisivo australiano Ten. Rossi e Burgess due anni fa avevano promesso una moto vincente, ha ricordato Stoner. L'italiano ha invece ottenuto

appena due podi in quasi due stagioni e ora farà ritorno in Yamaha per le annate 2013 e 2014. Stoner, sulla recente notizia del rientro in Yamaha del 46, ha commentato: “Fin dal primo giorno Jerry (Jeremy Burgess NDR) diceva di aver bisogno di 80 secondi per perfezionare la moto che aveva solo un piccolo problema, mentre in quasi due anni non hanno fatto nemmeno un passo in avanti. È ovvio che Valentino non voglia spingere al limite una moto che non è perfetta. Lo ha ammesso lui stesso”. “È altrettanto ovvio che non voglia sforzarsi nel rendere la Ducati una moto migliore. Mi dispiace molto per Ducati che Valentino sia andato lì due anni e non abbia fatto altro che lamentarsi. Non so quante volte questo ragazzo abbia dovuto rimangiarsi le proprie parole, ma la gente continua a perdonarlo”. **M**

Spies correrà nel Ducati Junior Team

Spies rimarrà in MotoGP anche nel 2013. E' ormai certo che il pilota statunitense il prossimo anno correrà in sella a una Ducati, quella dello Junior Team Pramac. A condividere il box con lui probabilmente sarà Andrea Iannone

Dopo lunghe trattative e molte voci contrastanti pare che si possa dire ormai con certezza che Ben Spies correrà nel 2013 con il Ducati Junior Team. Il pilota statunitense, dopo le dichiarazioni piuttosto spinose rilasciate quando ha annunciato il divorzio con Yamaha, sembrava che dovesse ritornare in Superbike dove BMW gli aveva spalancato le porte del box. Poi, c'è stato un breve flirt con Suzuki, primo amore di Spies ai tempi dell'A-MA SBK, e che addirittura, dopo un anno in SBK lo avrebbe visto protagonista nel ritorno della Casa di Hamamatsu in MotoGP nel 2014. Non più tardi dello scorso week-end però è stato lo stesso Spies a ribaltare ogni pronostico dichiarando: «Non ho mai detto di non voler più rimanere in MotoGP. Anzi, ho un paio di proposte

interessanti – c'è un contatto con il team Gresini -, che sto valutando attentamente». Anche dell'ipotesi Ducati Junior Team si era già parlato e ora sembra essere una certezza. Quello che invece non è ancora sicuro è chi sarà il suo compagno di squadra, anche se molto probabilmente si tratterà Andrea Iannone. **M**



SPECIALE SUPERBIKE **IL GRAN PREMIO DI RUSSIA**





Superbike, Sykes vince Gara 1 a Mosca

di Carlo Baldi | Sykes domina gara uno a Mosca. Melandri è secondo mentre Laverty all'ultimo giro viene superato (o dà strada?) a Biaggi che è terzo. Cadono nell'ordine Guintoli, Checa, Giugliano, Rea e Davis

Tom Sykes ha dominato la prima gara motociclistica mondiale corsa in Russia. A Silverstone Melandri lo aveva detto: "Se la Kawasaki ha risolto i suoi problemi di assetto, Sykes da ora in avanti sarà uno dei piloti da battere". E a Mosca Sykes ha condotto in testa la corsa dal primo all'ultimo giro, tenendo sempre i suoi

avversari a più di tre secondi di distanza. Un vero capolavoro per il pilota inglese, su di una pista inizialmente resa infida dalla pioggia che era caduta sino a poche ore dal via. Tutti i piloti si erano presentati in griglia con gomme rain, ma visto che il cielo si andava schiarendo i meccanici si sono affrettati a montare le slick. Solo Camier e McFadden hanno scelto, sbagliando, di utilizzare gomme rain. Una scelta sbagliata, che li costringerà poi ad una sosta ai box per sostituirle. Sykes prendeva subito il largo con una delle sue partenze a cannone mentre alle sue spalle cercavano di farsi largo Haslam, Laverty, Checa, Melandri, Rea, Davies e Giugliano, con Biaggi più attardato. Al terzo giro il primo colpo di scena con

Rea che toccava Checa in staccata e lo faceva cadere. Nello stesso giro scivolava anche Guintoli, nel tentativo di recuperare da una partenza dalla quarta fila. Giugliano intanto risaliva posizioni sino a portarsi al terzo posto, in un gruppetto composto da Laverty, Rea, Haslam e Davies. Più staccato Melandri, settimo ed ancora più indietro Biaggi, ottavo. Questi piloti davano vita ad una bella sfida che accendeva la seconda parte della gara con Giugliano che veniva sverniciato in fondo al lungo rettilineo, per cercare di recuperare poi nel tratto misto. Al termine del nono giro Melandri si avvicinava al gruppo degli inseguitori, che transitavano a quattro secondi dal leader Sykes. All'undicesimo giro la moto di Rea sfollava in staccata e l'inglese scivolava nella via di fuga, mentre al quattordicesimo passaggio finiva la gara di Giugliano. Davide perdeva l'anteriore, cadeva senza riuscire più a ripartire. A questo punto la lotta tra gli inseguitori di Sykes si faceva dura e senza esclusione di colpi. Ne faceva subito le spese Haslam, che cercava di infilare Davies all'interno, ma si toccava con il connazionale e cadeva. Chaz invece usciva di pista senza cadere, mentre anche Leon, sollevata la sua BMW, poteva riprendere la gara. Un contatto che favoriva Melandri, il quale dopo essersi riagganciato al gruppetto che seguiva Sykes, si ritrovava inaspettatamente al secondo posto. Posizione cercata quanto insperata.

A cinque giri dalla fine Sykes era ormai inattaccabile al primo posto, mentre alle sue spalle transitavano Melandri, Laverty, Davies. Biaggi a questo punto era quinto, ma molto staccato dal terzetto che lo precedeva. Il vantaggio di Melandri nei confronti di Laverty aumentava in quanto l'inglese, con le gomme ormai finite, calava il suo ritmo tanto da essere avvicinato da Davies. Il pilota del team ParkinGo lo tallonava da vicino e lo sorpassava, ma commetteva un errore e cadeva nel corso dell'ultimo giro. A questo punto, con Sykes e Melandri primo e secondo, Biaggi si avvicinava al suo compagno di squadra Laverty e lo superava a poche curve dalla bandiera a scacchi, conquistando un insperato terzo posto. Gioco di squadra? Se ne parlerà a lungo. Di fatto Max limita i danni e perde solo quattro punti nei confronti di Melandri. Quinto posto

per un coriaceo Fabrizio che regola Haslam ed uno stoico Canepa. Il pilota del team Red Devils Roma nonostante una grave lesione ad un tendine della spalla destra, riesce non solo a portare a termine la gara, ma anche ad ottenere il suo miglior risultato stagionale. Ottima prestazione anche Zanetti ottavo davanti a Hopkins, Salom e Baz, quest'oggi mai nel vivo della gara. Badovini è dodicesimo davanti ad Aoyama e al debuttante Lundh.

Va a punti anche Camier pur staccato di due giri. Melandri subito dopo il podio ha dovuto ricorrere alle cure della Clinica Mobile per la puntura di un'ape, che durante la gara gli era entrata nella tuta. Lo stesso era accaduto anche a Giugliano nelle prove. Una nota positiva viene dal pubblico presente in un numero addirittura superiore a quanto ci si potesse aspettare.

Sapevamo che i biglietti in prevendita erano andati tutti esauriti, ma fa piacere vedere tanta gente in tribuna e nel paddock, in una nazione che si avvicina per la prima volta alle competizioni motociclistiche. ■



Melandri vince Gara 2 a Mosca e conquista la testa del Mondiale

di Carlo Baldi | Melandri si aggiudica la seconda gara al Moscow Raceway e supera in classifica Biaggi, che centra Haslam e cade. Secondo posto per Sykes e terzo per Davies

Sorpasso. Con la vittoria di oggi pomeriggio a Mosca, Melandri prende la testa della classifica, staccando di 18,5 punti Max Biaggi, autore di un errore grave quanto imperdonabile per un pilota della sua classe. Il patatrac è avvenuto al termine del decimo giro, in fondo al lungo rettilineo che immette davanti ai box. Il Corsaro in staccata, si è in un primo momento leggermente toccato con Rea allargando la

sua traiettoria. A quel punto è arrivato lungo ed ha centrato l'incolpevole Haslam, che stava impostando la curva. Per fortuna nessuno si è fatto male, ma la gara dei due piloti è finita lì e Biaggi fa segnare un altro zero in classifica, dopo quello di Silverstone nel round precedente. Melandri è in un momento magico e, come ha affermato nel dopo gara ([ascolta l'intervista](#)), non si vuole accontentare, ma punta sempre alla vittoria. Se nella prima manche Marco si era lasciato sfuggire Sykes, nella seconda lo ha braccato sin dall'inizio, recuperando terreno sull'inglese, partito come sempre come un missile, per poi superarlo nel corso del quattordicesimo giro. A quel punto la prima posizione non è stata più in discussione. Dai box gli avevano segnalato la caduta di Biaggi ed il pilota della BMW non si è lasciato sfuggire l'occasione del sorpasso in classifica. Sykes ha cercato di rendergli la vita difficile, ma



si è dovuto accontentare del secondo posto. Davies si è trovato il terzo gradino del podio su un piatto d'argento, quando Laverty è caduto proprio davanti a Rea ed ha nel contempo costretto Checa ad una lunga escursione nella via di fuga. Checa si rifà in parte della delusione di gara uno, ma il suo quarto posto non lo soddisfa certamente, soprattutto dopo i successi in prova che gli avevano fatto presagire una domenica completamente diversa. Camier vede ripagata la sua costanza dal quinto posto e precede Giugliano e Rea. Nel dopo gara Davide ci è apparso deluso, ma non rassegnato. La sua Ducati in rettilineo perdeva moltissimo rispetto alle quattro cilindri e nel tentativo di recuperare nel tratto misto il pilota del team Althea consumava le gomme, tanto che nel finale ha dovuto rallentare vistosamente per evitare di cadere, così come era successo in gara uno. La caduta di Laverty ha impedito a Rea di salire sul podio e Johnny non ha potuto far altro che risalire sulla moto danneggiata e senza una pedana, per tagliare comunque il traguardo in settima posizione. Badovini è ottavo davanti all'incostante Baz e al bravissimo Zanetti, che torna dalla Russia con 14 punti, miglior bottino della sua stagione. Sono arrivati al traguardo solo quattordici piloti e quindi sono andati tutti a punti compresi gli ultimi quattro della classifica, Guintoli, Hopkins, Salom e Lundh. Oltre ai già citati Laverty, Haslam e Biaggi, sono caduti anche Fabrizio, McFadden e Aoyama, tutti nel corso del primo giro, mentre Canepa si è fermato subito a causa di un problema tecnico alla sua Ducati. **M**



Le pagelle del GP di Mosca

di Carlo Baldi | La prima volta della Superbike in Russia è corrisposta al sorpasso in classifica di Melandri ai danni di Biaggi al termine di due gare molto combattute e spettacolari

Il campionato mondiale eni FIM Superbike è sbarcato a Mosca e pur se con qualche difficoltà organizzativa, si può senz'altro dire che il primo weekend di gare mondiali in Russia sia stato un successo. I russi hanno gradito lo spettacolo offerto dal mondiale delle derivate dalla serie, sono accorsi numerosi al nuovissimo Moscow Raceway ed hanno riempito tribune e paddock. Il pilota che tagliava per primo il

traguardo veniva accolto con un vero boato da parte del pubblico della tribuna posta davanti ai box, ed il culmine è stato ovviamente raggiunto quando l'idolo di casa Vladimir Leonov, è salito sul terzo gradino del podio nella gara della Supersport. Nel paddock la gente entrava nelle hospitality chiedendo come poter incontrare i piloti. I tifosi si avvicinavano sempre con molta cautela ed educazione ai piloti, chiedendo il permesso di farsi fotografare con loro. Un nutrito numero di poliziotti e di guardie private era presente un po' dappertutto, ma non ha mai dovuto intervenire se non per controllare qualche automobile o per accertarsi che gli spettatori passassero sotto i metal detectors presenti agli ingressi. La prima volta della Superbike in Russia è corrisposta al sorpasso in classifica di Melandri ai danni di Biaggi al termine di due gare molto combattute che, come spesso capita in questo campionato,

hanno sovvertito i risultati delle prove. I piloti Ducati e Checa in particolare, protagonisti dei test ufficiali di mercoledì e delle sessioni di prove e qualifiche di venerdì e sabato, in gara non hanno mai lottato per la vittoria e nella prima manche solo i giovani Canepa e Zanetti sono riusciti a tagliare il traguardo. Sono state Kawasaki, BMW ed Aprilia a monopolizzare il podio di Mosca e Melandri è stato il pilota che ha raccolto più punti dando un tremendo scossone alla vetta della classifica e spodestando Biaggi da quella prima posizione che il pilota Aprilia occupava dalla prima gara di questo campionato 2012. Max esce molto male da questo appuntamento moscovita. Incolpevole nell'essersi avvantaggiato del favore riservatogli dal suo compagno di squadra in gara uno, ma colpevole per l'errore di guida che gli è costato il ritiro e la prima posizione in classifica in gara due. Il campionato era incerto prima di Mosca e lo è anche dopo Mosca, però in Russia abbiamo visto un Max nervoso ed incline all'errore al quale ha fatto da contraltare un Melandri in forma smagliante, deciso e motivato. Servirà il miglior Biaggi per ribaltare la situazione ed invertire l'inerzia di questo campionato che ora pende dalla parte del pilota BMW. La matematica ancora non condanna Sykes, Checa e Rea, che però ben difficilmente potranno inserirsi nel duello tra i due italiani, quando mancano solo sei manche al termine del campionato.

Per quanto riguarda gli ordini di scuderia che hanno regalato il podio a Biaggi in gara uno, non pensiamo che si debba gridare allo scandalo. Laverty non sta lottando per il mondiale mentre Biaggi ci sta anche che possa arrivare a giocarsi il titolo con Melandri per soli pochi punti. La decisione del team Aprilia di chiedere a Laverty di farsi da parte ci sembra dettata dalla logica. In passato, proprio in Superbike, un team manager venne aspramente criticato (anche dalla sua azienda) per essersi comportato diversamente in un'occasione simile. Se si applicano ordini di scuderia si è scorretti, ma se non si applicano si passa per stupidi. Decidiamoci.



Ecco i nostri giudizi sui protagonisti delle gare di Mosca

9,5 **Marco Melandri**

– Prosegue il suo momento magico. Se si esclude la parentesi di Silverstone, dove la pioggia è stata la causa di due gare anomale, Marco tra Aragon, Brno e Mosca ha raccolto quattro vittorie e due secondi posti, per un totale di 140 punti. In prova ha sofferto perché la sua BMW non sopportava le gomme da tempo, ma poi in gara ha mostrato una grinta ed una determinazione ammirevoli. “Non voglio accontentarmi – ci ha dichiarato

– sarebbe un errore. Per vincere il titolo bisogna puntare sempre alla vittoria”. E chi lo ferma uno così?

4,5 **Max Biaggi** – Ha fatto fatica nelle prove e si è capito subito che questa pista non si sarebbe potuta annoverare tra le sue favorite. Nella prima manche ha saputo recuperare a testa bassa ed avrebbe comunque colto un buon quarto posto anche senza le decisioni del suo box (che non è stato certo lui a richiedere). In gara due ha commesso un grave errore che solo per fortuna non ha avuto conseguenze fisiche per Haslam. Da alcune gare ci sembra nervoso e poco lucido. Il Nurburgring ci dirà se Max è ancora in corsa per il titolo.

10 **Tom Sykes** – La sua Kawasaki ha smesso di nutrirsi di Pirelli e lui può finalmente arrivare in fondo alle gare lottando ad armi pari con i suoi avversari. Tom è sempre stato sottovalutato, ma si sta facendo largo a suon di risultati. Checa gli porta via per un soffio quella che sarebbe stata la sua ottava Superpole,

domina gara uno dall'inizio alla fine ed è secondo in gara due. Un weekend quasi perfetto.

7,5 **Carlos Checa** – I test e le qualifiche avevano illuso lui e la sua squadra, ma poi le gare non hanno fatto che confermare quello che succede dall'inizio della stagione, con Checa che deve correre oltre il limite per recuperare quello che la sua moto perde in velocità massima. Inoltre quest'anno Carlos non ha certo la fortuna dalla sua parte e (come era già successo a Misano) in gara uno si è ritrovato in terra senza avere colpe. Ma lui è un campione che non si dà mai per vinto e ci proverà sino alla fine.

6,5 **Davide Giugliano** – Scivola in una Superpole che avrebbe anche potuto vincere. In gara uno non si arrende all'inferiorità della sua moto e ancora una volta la raccoglie nella sabbia. Il sesto posto della seconda manche non lo accontenta. Belva in gabbia.

6,5 **Jonathan Rea** – “L'impaziente inglese” a Mosca commette qualche errore e soprattutto è colpevole di aver buttato in terra Checa. Però in gara uno cade non per colpa sua, ma perché non gli entra una marcia e nella seconda, dopo averci regalato brividi nei suoi duelli stile British Superbike, si ritrova davanti alle ruote (come già a Silverstone) la moto di un avversario e cade, ancora senza colpe. Il prossimo che gli cade davanti lo picchia.

7,5 **Chaz Davies** – In prova non brilla, ma in



gara lotta con le unghie e con i denti. E' sfortunato nella prima manche quando il cambio lo costringe ad un dritto e l'erba bagnata lo butta in terra, ma poi la fortuna gli sorride quando Laverty cade e trascina con se Rea. Un podio comunque meritato sia da lui che dalla sua squadra.

6,5 Eugene Laverty – Non ci dirà mai nemmeno sotto tortura se quel gesto di stizza dopo l'arrivo di gara uno era rivolto al suo box o alla gomme che lo avevano lasciato sulle tele. Si meritava il podio in gara uno, mentre nella seconda ha esagerato ed è caduto portando con se Rea.

7 Niccolò Canepa – La caduta nel secondo giro dei test di mercoledì gli procura una grave lesione ad un tendine ed i medici gli danno a stento il benessere a scendere in pista. Stringe i denti e dopo una buona Superpole nella prima manche coglie il suo miglior risultato stagionale. Un problema tecnico lo esclude subito dalla seconda.

Spesso Niccolò mostra di avere della stoffa, ma deve essere più costante.

6 Leon Haslam – Se ci fosse un premio per il pilota più sfortunato Leon lo vincerebbe a mani basse. Paga un calo di gomme in gara uno mentre nella seconda Biaggi lo centra e lo butta fuori.

Gli era successa la stessa cosa a Donington, quando si trovò in terra incolpevole nell'ultima curva mentre era in testa. Forza Leon la fortuna è una ruota che gira.

6 Michel Fabrizio – Alti e bassi. Come spesso gli capita. Dopo un'ottima prima manche cade subito nella seconda. Se giocasse meglio le sue carte forse potrebbe ancora essere riconfermato dal team BMW. **M**

SBK Brno

Classifica Gara 1

Pos.	Pilota	Tempi
1	Sykes Tom	25
2	Melandri Marco	20
3	Biaggi Max	16
4	Laverty Eugene	13
5	Fabrizio Michel	11
6	Haslam Leon	10
7	Canepa Niccolò	9
8	Zanetti Lorenzo	8
9	Hopkins John	7
10	Salom David	6
11	Baz Loris	5
12	Badovini Ayrton	4
13	Aoyama Hiroshi	3

Classifica Generale

Pos.	Pilota	Punti
1	Marco Melandri	308.5
2	Max Biaggi	290
3	Tom Sykes	267.5
4	Carlos Checa	233.5
5	Jonathan Rea	212.5
6	Leon Haslam	180
7	Eugene Laverty	173.5
8	Sylvain Guintoli	127.5
9	Michel Fabrizio	119.5
10	Davide Giugliano	116

Classifica Gara 2

Pos.	Pilota	Punti
1	Melandri Marco	25
2	Sykes Tom	20
3	Davies Chaz	16
4	Checa Carlos	13
5	Camier Leon	11
6	Giugliano Davide	10
7	Rea Jonathan	9
8	Badovini Ayrton	8
9	Baz Loris	7
10	Zanetti Lorenzo	6
11	Guintoli Sylvain	5
12	Hopkins John	4
13	Salom David	3

SBK
SUPERBIKE
FIM WORLD CHAMPIONSHIP

Bevilacqua: “Se non cambiano i regolamenti io nel 2013 non ci sarò”

di Carlo Baldi | Deluso da un regolamento ingiusto, il general manager del Team Althea Ducati si aspetta che cambino le regole della SBK e che a deciderle non siano più le Case, ma una commissione tecnica super partes

Genesio a Mosca ti abbiamo visto molto deluso dall'andamento delle gare e dai risultati dei tuoi due piloti.

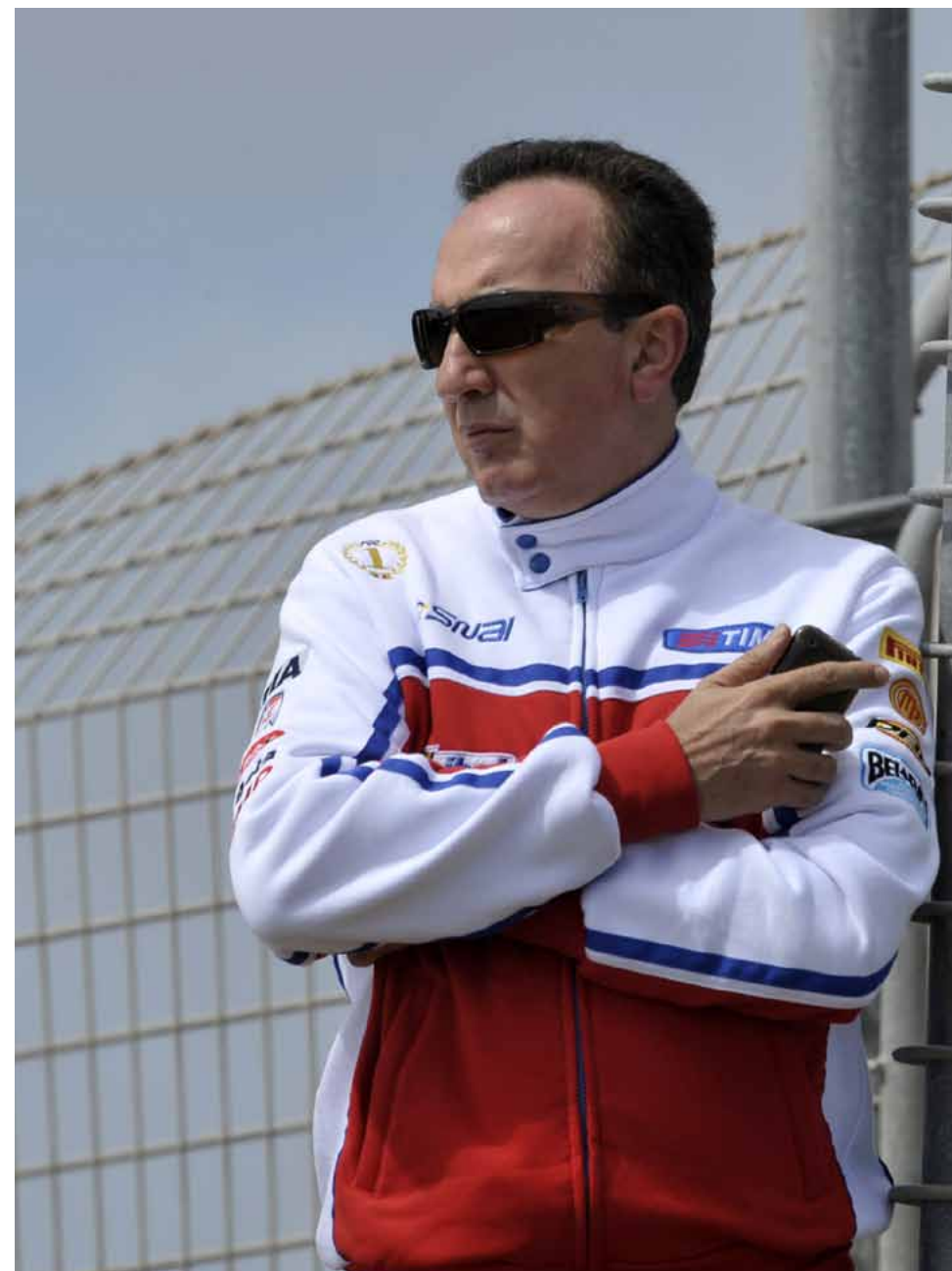
«Più che deluso a Mosca io ho avuto la conferma che la penalizzazione che ci portiamo dietro da inizio stagione è ingiusta e ci impedisce di competere con le altre squadre. È stato emblematico l'incidente tra Rea e Checa in gara uno. Il nostro pilota ancora una volta ha dovuto andare oltre il limite suo e della moto. Carlos ha dovuto fare una staccata al limite per cercare di resistere allo strapotere delle quattro cilindri che in quel rettilineo erano più veloci di 30 chilometri orari. Ha rischiato, si è toccato con Rea ed è caduto. Le moto a quattro cilindri sono migliorate

moltissimo ed io mi complimento con quelle case che hanno investito e lavorato molto per sviluppare i propri mezzi. Non posso però accettare che la nostra moto, che invece non viene ormai sviluppata da anni, debba essere penalizzata togliendo ai piloti Ducati la possibilità di competere e di vincere».

Una penalizzazione, a tuo avviso ingiusta, della quale si discute da anni.

«Sì è vero. Dobbiamo risalire a metà della stagione 2011 quando l'Aprilia e Biaggi iniziarono a preoccuparsi ed a lamentarsi del binomio Ducati Checa, affermando che noi eravamo favoriti dalla maggiore cilindrata della nostra moto. Vorrei chiarire che qualsiasi

ingegnere può calcolare matematicamente la differenza di potenza tra un quattro cilindri ed un due cilindri e mi risulta che, per competere con un quattro cilindri di 1000 cc un bicilindrico dovrebbe avere una cilindrata di 1440 cc. Sappiamo però che i bicilindrici hanno una curva di potenze più fluida e maggiormente sfruttabile e proprio per questo motivo nel 2008 venne deciso di applicare un regolamento che le penalizza tuttora. In quel momento i quattro cilindri non erano ancora stati sviluppati, case come Aprilia, BMW o Kawasaki non avevano ancora iniziato ad investire nello sviluppo delle rispettive moto. Già nel 2009 e nel 2010 la presunta superiorità Ducati non è stata confermata dai risultati in pista, visto





che i titoli sono stati vinti da Spies su Yamaha e da Biaggi su Aprilia. Le corse si fanno per dimostrare le maggiori capacità tecniche di un team e di una moto unite all'abilità di un pilota. E per questo noi abbiamo applaudito alla vittoria di Biaggi che quell'anno è stato superiore assieme alla sua RSV4 ed ha meritatamente vinto il titolo. Nel 2011 la vera novità, la vera arma vincente della Ducati non è stata la maggiore cilindrata, ma la vera differenza l'hanno fatta l'abilità e le capacità di Carlos Checa. Dopo un 2010 di apprendistato, nel quale probabilmente senza i due clamorosi passi falsi di Salt Lake

City Carlos avrebbe potuto già dire la sua per il titolo, nel 2011 Checa e la Ducati hanno creato una coppia vincente. Le doti di guida di Checa, che ha fatto ad esempio tanta fatica con il quattro cilindri Honda, si adattano invece perfettamente alla 1198. E' stato un matrimonio perfetto del quale, senza falsa modestia, mi prendo parte dei meriti. E a seguito delle vittorie di Carlos sono state accantonate tutte le considerazioni tecniche e matematiche, che invece avrebbero dovuto essere ancora calcolate, e si è penalizzato un mezzo che di fatto non viene sviluppato dal 2009. Sia chiaro che se noi siamo

fermi con lo sviluppo della nostra moto non è certo colpa delle altre case che competono nel mondiale Superbike e che hanno invece investito risorse ed energie nello sviluppo dei loro mezzi. Ritengo al contrario una fortuna che ci siano case che investono in questo campionato. Il problema è che se il nostro pacchetto tecnico, fermo dal 2009, viene anche penalizzato, di fatto ci viene tolta ogni possibilità di competere per la vittoria. E questo è assurdo oltre che anti sportivo».

Ma chi le prende queste decisioni?

«In un mondo di professionisti

dove le case e le squadre investono svariati milioni è assurdo che le decisioni tecniche vengano prese dai rappresentanti delle case e non da una commissione tecnica. Purtroppo attualmente sono i rappresentanti dei team a decidere del regolamento tecnico e questo ritengo sia un grave errore al quale Infront deve porre un rimedio al più presto. Le decisioni tecniche non possono essere prese dai team, ma dovrebbe esserci una commissione di tecnici ed ingegneri, nominata da Infront, che possa prendere in considerazione tutti gli aspetti tecnici della questione. Il parere delle case è

importante però gli aspetti tecnici devono essere valutati da Infront e dalla Federazione Internazionale, sulla base di precise conoscenze tecniche e meccaniche. Non può essere credibile un regolamento preparato dalle case, specialmente ora che una sola casa utilizza motori bicilindrici. Al termine delle riunioni tra le case e l'organizzazione del campionato, Infront non ha potuto far altro che prendere atto della volontà della maggioranza, commettendo un errore anche se in buona fede. Solo ingegneri super partes possono stabilire un regolamento tecnico. In questo modo non si penalizzerebbero

piloti e squadre. Il regolamento deve esaltare le qualità dei piloti e non mortificarle. Il pilota più forte deve essere messo in grado di vincere altrimenti non si può parlare di sport».

Perché queste cose le dice Bevilacqua e non la Ducati?

«Ernesto Marinelli è un validissimo aiuto per noi. E' un ingegnere preparatissimo ed è stato tenace nel cercare di tutelare quelli che sono gli interessi della sua azienda. Così come Dall'Igna parla per Aprilia, Marinelli parla per Ducati. Ma io invece faccio un discorso diverso e punto ad un obiettivo diverso. La mia è una squadra



che trasmette passione e che ha sempre lavorato e fatto molti sacrifici per raggiungere gli eccezionali risultati che abbiamo ottenuto. Noi abbiamo raccolto la bandiera che in Superbike era stata abbandonata da Ducati ed abbiamo il dovere di raccontare agli appassionati come stanno le cose, da uomini di sport. Io ho lavorato in passato con Honda, Yamaha, Bimota e quello che dico non è di parte e proprio per questo sento il dovere di denunciare un regolamento iniquo. Se le regole non verranno cambiate, la mia squadra ed i miei piloti non saranno in grado di competere per la vittoria. Non voglio prendere in giro i ragazzi del mio team facendoli lavorare con

impegno e passione sapendo in partenza che i nostri sforzi non saranno premiati. Non intendo partecipare ad una competizione che sappiamo in partenza di non poter vincere».

Anche perché il prossimo anno ci sarà la Panigale, una moto dal potenziale ancora tutto da scoprire in Superbike.

«Questo è il lato più assurdo di tutta la vicenda. La Panigale è una moto nuova e come tale andrà sviluppata. Nei suoi test Checa ci ha confermato che la 1199 è per alcuni aspetti superiore alla 1198 mentre per altri è ancora inferiore. Nutriamo una grande fiducia in questo nuovo prodotto Ducati che

però deve ancora dimostrare di poter essere competitivo. Ciò nonostante il regolamento, con un ragionamento assurdo e preconcepito, penalizza una moto ancora prima che scenda in pista. Spero veramente che i regolamenti vengano modificati per ritrovare la voglia e lo spirito giusto per correre ancora per qualche anno con questa marca e in questo campionato. In caso contrario non credo di essere più della partita. Parlo per quanto riguarda me, perché chi lavora nella mia squadra deve continuare a lavorare per sostenere la propria famiglia e quindi non li abbandonerò di certo. Spero che Ducati non voglia rinunciare ad un progetto che ha portato senza dubbio

degli ottimi risultati e dei benefici alla casa di Borgo Panigale, ma a queste condizioni io il prossimo anno non ci sarò. Mi mancherebbero le motivazioni giuste per continuare, non avrei più gli stimoli per lottare come abbiamo fatto sino ad ora, facendo tanti sacrifici sia economici che personali. Se non vedo obiettività ed equità non mi sento più a mio agio in questo ambiente».

Pensi che Ducati non interverrà per richiedere modifiche al regolamento?

«Quello che farà Ducati sinceramente non lo so e non lo so ancora nemmeno Checa che al momento attuale non ha ancora firmato il rinnovo del

contratto. Non so se Carlos accetterà di competere con un mezzo nuovo e già penalizzato o se cercherà una strada diversa. Non penso che la casa di Borgo Panigale possa accettare queste regole e ritengo che farà valere le proprie ragioni, ma è una considerazione mia personale».

E Davide Giugliano?

«Davide quest'anno ha dimostrato di avere un grande potenziale. Deve ancora raffinarlo e far un ulteriore passo in avanti per gestire al meglio le proprie energie. Sappiamo che non è facile diventare un professionista completo, ma Davide ne ha tutte le possibilità». ■



KAWASAKI, IN ARRIVO UNA NUOVA Z800

Dopo il ritorno a 636cc della ZX-6R ora tocca alla "piccola" naked di Akashi irrobustirsi i muscoli con un piccolo aumento di cilindrata

Continuano le anticipazioni dei modelli Kawasaki 2013; dopo la Ninja ZX6R stavolta tocca alla nuova Z "piccola", che da 750 passa a 800cc confermando la tendenza all'aumento di cilindrata inaugurata, appunto, dalla media supersportiva. Un aumento di cilindrata che pareggia i conti con la rivale Yamaha FZ8 e - pur in assenza di dati precisi e dichiarazioni ufficiali -

dovrebbe regalare qualche cavallo in più ma soprattutto qualche Newton/metro ai bassi e medi regimi alla naked di Akashi. Basandosi sulle foto, a parte l'aumento di cilindrata non sembra che la Z cambi granché nella sostanza: la ciclistica pare sostanzialmente immutata, mentre le linee cambiano in maniera molto più marcata. Il look della Z800 è decisamente più moderno e vicino a quello dell'attuale 1000 (fortunatamente non nei copristelo forcella, che sulla Maxi-Zeta non hanno riscosso apprezzamento unanime), anche se diversi motivi, e soprattutto l'andamento dei volumi, sembrano invece ripresi dalle ultime versioni delle ipersportive ZX-R. Non abbiamo dati ufficiali, ma non è difficile ipotizzare per la media Kawasaki un prezzo molto vicino all'attuale Z750 ed un debutto ai prossimi saloni autunnali. **M**





HONDA PRESENTA SH125i ABS E SH150i ABS 2013

Da ottobre saranno in vendita in Italia i nuovi SH125i ABS e SH150i ABS, la cui produzione proseguirà presso la fabbrica ad Atessa. Nuovi il motore con Start&Stop e il telaio. Consumi fino a 47,4 km/l per il 125. Sorpresa sui prezzi...

Honda presenta SH 125i ABS e SH 150i ABS 2013

Dal 1° ottobre saranno in vendita in Italia e poi in tutta Europa i modelli completamente

riprogettati di SH125i ABS ed SH150i ABS, la cui produzione, come avvenuto fino ad oggi, proseguirà presso la fabbrica di Honda Italia ad Atessa (CH). Tante le nuove caratteristiche dello scooter che, nelle due cilindrata 125 e 150cc, dal 2001 ad oggi è stato venduto in Italia in 340.000 esemplari. I prezzi delle nuove versioni, a parità di cilindrata, saranno inferiori a quelli F.C. dei modelli attuali.



Cosa cambia

Le prime immagini mostrano un design più ricercato ed elegante, soprattutto nella zona anteriore, che sovrasta lo scudo centrale. E' più tagliente anche la vista laterale, che mostra un fianco più leggero e appuntito. Cambia anche il disegno delle nuove ruote a 10 razze sdoppiate, sempre da 16 pollici. Sui nuovi modelli, inoltre, parabrezza e bauletto saranno di serie.

- Nuovo motore eSP (enhanced Smart Power) con sistema Start&Stop.
- Eccezionale efficienza dei consumi: 47,4 km/l per il 125 cc e 43,8 km/l per il 150 cc (ciclo medio WMTC).
- Vano sottosella capace di contenere un casco integrale.
- Impianto frenante con sistema ABS a doppio canale di serie
- Telaio riprogettato e più leggero avvolto da un nuovo design
- Doppio cavalletto centrale e laterale di serie
- Nuove ruote da 16 pollici a 10 razze sdoppiate e pedana piatta ancora più estesa

- Bauletto e parabrezza con set paramani di serie

Una storia che parte nel 1984

Il primo Honda SH50 apparve sulle strade nel 1984. Negli anni è stato sviluppato e articolato in una gamma completa - SH75, SH80, SH100, SH125, SH150 ed SH300 - commercializzata anche sui mercati internazionali raggiungendo un'immensa popolarità. I nuovi SH125i ABS ed SH150i ABS arricchiscono la storia di questo scooter che, dal suo arrivo in Italia, nelle varie cilindrata, è stato venduto in oltre 500.000 unità. **M**

Honda, la produzione dalla Thailandia ad Atessa

di Ippolito Fassati | In ottobre verrà spostata in Italia la produzione del PCX, per consentire allo stabilimento abruzzese di continuare a produrre malgrado il forte calo di vendite moto in Italia

Honda, la produzione dalla Thailandia ad Atessa

L'impegno che Honda Italia sta mettendo in campo per arginare gli effetti negativi che il calo di vendite moto e scooter in Italia causano sullo stabilimento di Atessa, ha già ottenuto dei risultati importanti. Sembra infatti che dal Giappone si chiedesse di mantenere soltanto 198 dei 647 dipendenti attualmente impiegati in Abruzzo. Ma il forcing della filiale italiana ha fortunatamente alzato molto questo numero (dovrebbero restare quasi 350 dipendenti) che si prevede possa essere gradualmente raggiunto nel prossimo triennio. Così come risultano positivi gli sforzi di trovare soluzioni di prepensionamento e altre formule di reimpiego che sono attualmente allo studio dell'azienda, dei sindacati e delle istituzioni locali in un clima di attiva collaborazione. Tutte queste difficoltà purtroppo si ripercuotono anche sulle 23 aziende che, raccolte nel consorzio di subfornitura Cisi, rappresentano l'indotto del territorio e che



sono praticamente dipendenti da Honda. Oltre 1.500 dipendenti a rischio, che si aggiungono a quelli occupati nell'unica fabbrica europea della casa giapponese. Unica nel suo genere e per questo da sottolineare, l'idea di spostare da ottobre 2012 dalla Thailandia all'Italia la produzione dello scooter PCX (che si aggiunge a SH, Hornet, CBF 600 e 1000, CB 1000 R, CBR 600 F e Transalp). Honda Italia sta dunque percorrendo ogni possibile strada per salvaguardare i dipendenti della fabbrica di Atessa, uno stabilimento presente in Abruzzo da oltre 40 anni. Anche il fatto di tornare, sebbene con numeri non paragonabili a quelli degli scorsi anni, ai vertici delle classifiche di vendita su alcuni segmenti, è un altro dato incoraggiante che apre qualche spiraglio positivo per l'impianto produttivo di Honda in Italia. **M**

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?





LA HOREX VR6 È REALTÀ

di Maurizio Tanca | Presentata ai concessionari lo scorso febbraio, la possente “esacilindrica” VR6 da 1.218 cc e oltre 20.000 euro del rinato marchio tedesco è stata presentata dinamicamente alla stampa a metà agosto

Della rinascita del marchio Horex avevamo iniziato a parlare nel gennaio 2011 ([leggi l'articolo](#)), presentando la nuova, possente VR6 1200 a sei cilindri a V strettissima (15°) con distribuzione TOHC a triplo albero a camme in testa con 18 valvole radiali (3 per cilindro, naturalmente), di ispirazione automobilistica. La poderosa nuda, catalogata come “roadster”, era attesa in due versioni: la prima

ad andare in produzione nello stabilimento di Augsburg è stata la standard, con motore alimentato a iniezione - con 6 corpi farfallati Bing da 34 mm - capace di erogare ben 161 cv (118 kW) a soli 8.800 giri, con un picco di coppia massima di 14 kgm (137 Nm) a 6.800, ma con a disposizione ben 9 kgm già a 2.000 giri. Nel caso tutto ciò non bastasse a qualcuno, più avanti seguirà la versione dotata di un turbo-compressore Rotrex, un “aiutino” che eleverà la cavalleria attorno ai 200 cv con una coppia, c'è da scommetterci, ancora più impressionante. L'inizio della produzione della nuova pluricilindrica Horex, già annunciato nell'autunno dello scorso anno e poi slittato all'inizio del 2012, era stato poi nuovamente posticipato alla scorsa primavera nel corso della prima convention ufficiale dei concessionari, tenuta presso la sede di Augsburg lo scorso gennaio dal boss Clemens Neese. Ai concessionari



tedeschi, austriaci e svizzeri, intendiamo, in quanto il resto del mercato europeo verrà coperto nel giro di un paio d'anni, a partire da Francia, Benelux e Italia. Cosa che non è accaduta, a causa di un paio di inconvenienti logistici e tecnici che l'hanno ulteriormente posticipata alla fine dello scorso maggio.

Un ritardo giustificato dalle difficoltà di approvvigionamento di alcuni particolari importanti ma, soprattutto, dalla necessità di dotare il motore di un sistema di iniezione secondaria dell'aria (SAIS) nei collettori di scarico, che lavora in sintonia col doppio catalizzatore: una soluzione resasi necessario dopo aver constatato, nel corso delle prove al banco dei motori definitivi, che il tasso di emissioni allo scarico era piuttosto vicino al limite massimo consentito dalle normative, rispetto a quanto era stato verificato sui motori di pre-produzione. **M**





YAMAHA XJ6 un restyling per il 2013

La media naked Yamaha viene rivista nell'estetica per affrontare al meglio la nuova stagione

Squadra che vince non si cambia: ecco la filosofia giustamente seguita da Yamaha nel rinfrescare la sua naked entry level XJ6. Immutata nella sostanza tecnica, è stata aggiornata nella già riuscita linea con alcuni tocchi che la rendono più moderna e filante. Evidente la modifica ai fianchetti - una delle componenti fondamentali nelle linee essenziali di una naked - ora

meglio integrati nella linea della moto e coordinati con il serbatoio, con uno spostamento verso l'avantreno delle masse della moto che la rende più grintosa e dinamica. Gli stessi concetti vengono ripresi dal contorno faro, che alleggerisce la sezione frontale della moto aumentando ulteriormente la connotazione sportiva della XJ6. Novità anche in zona sella, a partire dal rivestimento che ne migliora il grip fino al nuovo maniglione passeggero sdoppiato, con una marcata curvatura verso l'alto che da un lato rende più comoda e sicura la presa e dall'altra slancia il codino e la zona posteriore in generale. Belle le nuove lenti dei lampeggiatori trasparenti, e la nuova strumentazione retroilluminata a LED - la foggia resta invariata, la leggibilità migliora sensibilmente. Completano il quadro delle variazioni le grafiche nere sul tappo del serbatoio



e l'indicatore di posizione per la catena, collocato sul registro tendicatena per facilitare e rendere più accurata la regolazione. Yamaha XJ6 m.y. 2013 è già disponibile presso al rete dei Concessionari Ufficiali a 6.490 euro f.c. (lo stesso prezzo dei Model Year precedenti sui quali è però attualmente in corso una promozione di 1.000 euro) nelle due colorazioni Midnight Black e Competition White. **M**





TRIUMPH PRESENTA TIGER EXPLORER XC

In occasione del Triumph Live 2012 la casa di Hinckley ha lanciato la versione "Cross Country" della sua popolare Tiger Explorer 1200

In occasione del Triumph Live, la kermesse con musica, gare ed eventi vari dedicati al celebre marchio britannico che si tiene in questi giorni sul circuito di Mallory Park, la casa di Hinckley ha presentato la Triumph Tiger Explorer 1200 in versione XC. Come già fatto per la sorella minore da 800XC, la versatile maxienduro Triumph viene proposta in

un allestimento più fuoristradistico. Invariate le caratteristiche di base del tre cilindri da 1215cc con 137cv, acceleratore Ride by Wire, controllo di trazione e cruise control, è la ciclistica a ricevere qualche dettaglio differente, nella fattispecie i cerchi a raggi in acciaio con pneumatici tubeless con anteriore da 19" e il posteriore da 17. Una serie di accessori standard sottolinea il carattere avventuroso dell'Explorer XC, i paramani Adventure tengono a riparo mani e comandi, mentre i fari antinebbia da 55w aumentano la visibilità nelle ore serali.

Le barre paramotore in acciaio da 22mm e lo spesso puntale in alluminio offrono massima protezione anche sui percorsi più impegnativi. Una ricca gamma di altri 54 accessori originali

Bella e **ancora** più "adventure"
nella livrea in **verde Khaki**

Triumph è disponibile per personalizzare ulteriormente la propria XC. La nuova Tiger Explorer XC, con motore tre cilindri da 1215cc e trasmissione a cardano, genera 137cv con 121Nm di coppia, completano il tutto il cruise control, controllo di trazione, ABS disinseribile e una trasmissione a cardano che richiede la minima manutenzione. L'Explorer XC ha bisogno di essere sottoposta a controlli solamente ogni 16.000 km e offre una garanzia di due anni a chilometraggio illimitato.

Bella e ancora più "adventure" nella livrea in verde Khaki, la presentazione ufficiale internazionale si terrà a Intermot, Colonia, il 2 ottobre 2012. Triumph Tiger Explorer XC sarà disponibile presso i concessionari per un test ride da marzo 2013. **M**



LE NOVITÀ HARLEY-DAVIDSON 2013

Per celebrare l'anniversario del suo 110° anno H-D presenta tante novità: l'edizione limitata 110th Anniversary per alcuni modelli in gamma, il nuovo Street Bob e i CVO Breakout e Road King

Harley-Davidson entra nell'anno del suo 110° anniversario con un'offerta in puro stile USA tra cui la versione 110th Anniversary per alcuni modelli in gamma e il Dyna® Street Bob® completamente rinnovato. La famiglia Harley-Davidson Custom Vehicle Operations (CVO)TM offre due nuovi modelli, il CVO™ Breakout™, Softail® dalle elevate prestazioni con nuove ed emozionanti possibilità di finitura e il CVO™ Road King®, dotato di un innovativo parabrezza ventilato e di un potente impianto audio. Inoltre, nel 2013, Harley-Davidson lancia Hard Candy

Custom™, nuovo programma di customizzazione che si ispira alla corrente stilistica nata nell'epoca dei "chopper" di fine anni Sessanta, apprezzata per le speciali verniciature metal flake, cromo e luce a profusione e la grande attenzione ai dettagli per accessori ed abbigliamento a tema. I punti di forza di Hard Candy Custom sono le verniciature a grandi schegge di metallo di forma geometrica, tre delle quali vengono proposte in tinta unita solo su quattro selezionati modelli Harley-Davidson della gamma 2013.

110th Anniversary Edition

Una delle caratteristiche più rappresentative dei modelli 110th Anniversary Edition è lo stemma in bronzo forgiato e placcato in nickel nero che viene sottoposto a trattamento speciale per risaltare il metallo e conferire un aspetto anticato. Un logo Bar and Shield color oro e decorato con la tecnica cloisonné spicca su questo emblema "ad ala singola". Oltre allo stemma commemorativo sul serbatoio, ciascuna moto è contraddistinta da altri dettagli e finiture celebrative ed è dotata di una placchetta con il numero di produzione che ne attesta l'unicità. I modelli della gamma 110th



Anniversary Edition che si distinguono per l'esclusiva verniciatura bicolore Anniversary Vintage Bronze & Anniversary Vintage Black e che dispongono come dotazione di serie di numerosi accessori, normalmente optional, sono i seguenti:

- 1200 Custom 110th Anniversary Edition (quantità limitata a 1.500 esemplari)
- Super Glide® Custom 110th Anniversary Edition (quantità limitata a 1.450 esemplari)
- Fat Boy® Special 110th Anniversary Edition (quantità limitata a 1.750 esemplari)
- Heritage Softail® Classic 110th Anniversary Edition (quantità limitata a 1.900 esemplari)
- Road King® 110th Anniversary Edition (quantità limitata a 1.750 esemplari)
- Electra Glide® Ultra Limited 110th Anniversary Edition (quantità limitata a 3.750 esemplari)

I modelli CVO™ Anniversary Edition che sfoggiano l'esclusiva verniciatura bicolore Diamond Dust & Obsidian, sono invece:

- CVO™ Ultra Classic® Electra Glide® 110th Anniversary Edition (quantità limitata a 1.100 esemplari)
- CVO™ Road King® 110th Anniversary Edition (quantità limitata a 900 esemplari)
- CVO™ Road Glide® Custom 110th Anniversary Edition (quantità limitata a 900 esemplari)

Street Bob

Il rivisitato Harley-Davidson® Street Bob® che per il 2013 sfoggia un profilo più aggressivo grazie alle piastre di sterzo e al gruppo motore-trasmissione di colore nero, al tronco



parafango posteriore e al gruppo ottico posteriore che integra negli indicatori di direzione anche le luci di stop e di posizione. Questo Dyna dal gusto bobber è dotato di sella monoposto e manubrio "Mini-Ape" fissato a nuovi riser, un look che apre la strada al percorso della personalizzazione. Le nuove opzioni di verniciatura comprendono l'effetto metal flake Hard Candy Custom e una versione bicolore.

Hard Candy Custom

Lo speciale trattamento Hard Candy Custom che sposa una tendenza che sta emergendo

dai garage di tutto il mondo. Da oggi è quindi possibile scegliere una verniciatura metal flake tra cui Hard Candy Big Red Flake, Hard Candy Lucky Green Flake e Hard Candy Coloma Gold Flake come dotazione di serie e dar vita al processo di personalizzazione. Questo speciale trattamento, prima riservato esclusivamente ad esemplari unici da custom show, è ora disponibile per i seguenti modelli Harley-Davidson: Seventy-Two™, Street Bob®, Softail® Deluxe, e Forty-Eight™. Nuovi accessori originali e nuovi capi Harley-Davidson® MotorClothes® contribuiscono alla diffusione del tema Hard Candy Custom. (Per ulteriori dettagli sul mondo Hard Candy Custom, vedere il relativo comunicato stampa).

Le CVO 2013

La famiglia CVO™ 2013 in serie limitata comprende il CVO™ Breakout®, un audace modello Softail® che porta la personalizzazione ad un altissimo livello grazie alle due varianti colore caratterizzate da alcune aree in acciaio lucidato a mano sul serbatoio carburante e sui parafanghi. Il CVO™ Road King® vanta il primo impianto audio montato di serie su questo modello e il nuovo parabrezza

rimovibile con ripartitore d'aria. La straordinaria motocicletta Touring CVO™ Ultra Classic® Electra Glide® e la bagger "a muso di squalo" CVO™ Road Glide® Custom ritornano nel 2013 completamente rinnovate. Per il 2013 Harley-Davidson offre due modelli CVO completamente nuovi:

•CVO™ Breakout® 2013: il nuovo, audace modello Softail è pura forza in movimento. Contraddistinto da un temperamento fiero e vigoroso, vanta il miglior rapporto peso-potenza di qualsiasi modello CVO attualmente in commercio. Il CVO Breakout viene offerto in due colorazioni caratterizzate da parti in acciaio lucidato a mano sul serbatoio carburante e sui parafanghi; una soluzione che porta ai massimi livelli il processo di personalizzazione. Una terza colorazione prevede la stesura a mano di uno stencil decorativo e la successiva applicazione del colore. I nuovi cerchi cromati "Turbine" si contraddistinguono per le razze di grande effetto. I parafanghi sono stati accorciati per mettere in evidenza gli pneumatici. Il nuovo, ampio avantreno è interamente cromato e completato da un nuovo faro "mini-nacelle" con palpebra, anch'esso cromato. La console serbatoio carburante cromata è stata sagomata e

abbassata e le tubazioni in treccia metallica di acciaio alloggiavano lo sfiato. Il CVO Breakout presenta inoltre un nuovo manubrio cromato dotato di cablaggio interno e riser integrato che alloggia tachimetro e contagiri, un serbatoio dell'olio cromato in alluminio pressofuso e sella in pelle impreziosita da una texture ad effetto cocodrillo.

•CVO™ Road King® 2013: l'impianto audio di serie sul modello Road King comprende un amplificatore da 200 watt e un'interfaccia per l'annesso iPod da 8GB, comandato grazie ai pulsanti presenti sul

manubrio. Il sistema offre due altoparlanti da 127x177,8mm con tweeter posizionati sui coperchi delle borse laterali e due altoparlanti da 133,35mm sempre con tweeter sulle carenature inferiori. Il nuovo parabrezza ventilato rimovibile con regolatore d'aria è stato sviluppato da Harley-Davidson e testato nella galleria del vento della Wichita State University per ridurre i vortici d'aria dietro il parabrezza e limitare sensibilmente gli sbalottamenti durante la guida. È sufficiente regolare la bocchetta interna della presa d'aria per modulare il flusso d'aria in funzione dell'altezza del pilota. Sulla console dal profilo ribassato si trovano un contachilometri e tachimetro combinati con retroilluminazione a colori programmabili. Tra le altre caratteristiche del modello Road King CVO troviamo la leva del cambio in posizione avanzata, ricavata dal pieno e cromata, i cerchi "Agitator" con cromatura a specchio, un prolungamento in stile bagger delle borse laterali con gruppo ottico a LED, un nuovo manubrio cromato dalla linea ergonomica e comandi a manubrio e a pedale della collezione Slipstream. La nuova sella Touring monoposto, il sellino e lo schienale passeggero rimovibili, sono decorati con plissettatura "tuck and roll". Il nuovo processo di verniciatura prevede una rifinitura artigianale, creata con texture e solventi, attraverso



un processo multifase che consente di ottenere dettagli unici su ciascuna moto. Sono disponibili tre varianti di colore, inclusa la speciale verniciatura celebrativa del 110° anniversario. Il programma CVO propone per il 2013 due classici del dipartimento CVO™ con nuove colorazioni e caratteristiche:

•CVO™ Ultra Classic® Electra Glide® 2013: questa straordinaria moto è super accessoriata e rifinita con stile. Tra le nuove caratteristiche dell'edizione 2013 troviamo le manopole riscaldate, gli inserti delle pedane guidatore e passeggero, il tampone del pedale freno, pedale del cambio, pedane d'appoggio e profilo parabrezza della collezione "Slipstream" in cromo e gomma. La nuova sella "Two-up", con sospensione pneumatica e riscaldamento bi-zona, e lo schienale passeggero regolabile sono caratterizzati da un inserto in pelle traforata.

La nuova leva del cambio in posizione avanzata, ricavata dal pieno e cromata offre più spazio al piede sulla pedana sinistra. Il modello CVO Ultra è dotato di un tecnologico impianto audio Harman/Kardon dalle prestazioni elevate, che comprende altoparlanti BOOM! Bagger™ per sistemi BOOM!™ Audio. Sono disponibili quattro nuove combinazioni di colore inclusa la speciale verniciatura celebrativa del 110° anniversario.

•CVO™ Road Glide® Custom 2013: questa inconfondibile bagger "a muso di squalo" è ora dotata di faro anteriore "Daymaker™" a LED. Si tratta della prima moto Harley-Davidson a presentare questo sistema di illuminazione estremamente efficace e preciso.



Il potente impianto audio Harman/Kardon è ora completato con un secondo amplificatore da 200 watt e un paio di altoparlanti da 127x177,8mm con tweeter a ponte posizionati sui coperchi delle borse laterali, oltre a due altoparlanti da 127x177,8mm montati sulle carenature e da due tweeter da 50mm montati sul cruscotto. Il sistema è dotato di unità CD/AM/FM/WB, di iPod nano Apple da 8GB posizionato nella borsa laterale destra e di una nuova antenna AM/FM, più sensibile e nascosta sotto la carenatura. Tra gli altri accessori presenti sul modello Road Glide Custom ricordiamo il parabrezza fumé con regolatore d'aria e grafica Harley-Davidson, la leva del cambio in posizione avanzata, ricavata dal pieno e cromata, la sella biposto dal profilo ribassato con inserti in pelle a taglio di diamante, il manubrio nero da 31,75mm e i comandi a manubrio e a pedale della collezione Slipstream. Nel 2013 sono disponibili tre nuove combinazioni di colore, inclusa la speciale verniciatura celebrativa del 110° anniversario. Scarica (PDF) il listino prezzi dei nuovi modelli 2013 **M**



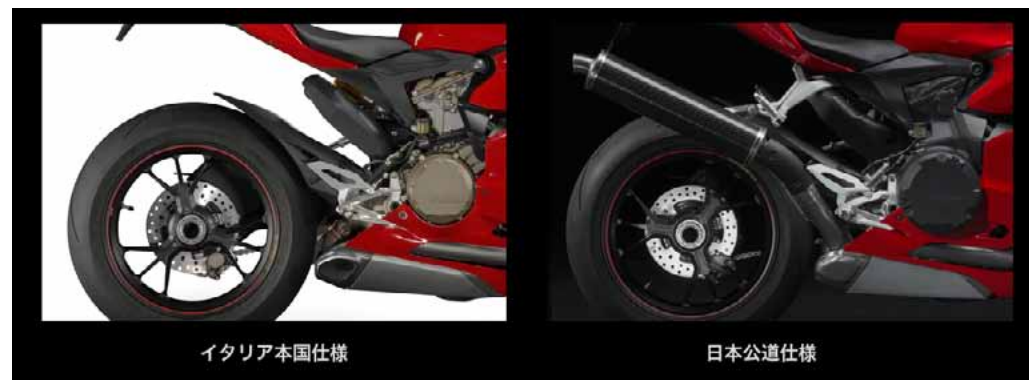
DUCATI PANIGALE 1199: ecco la versione per il Giappone!

di Andrea Perfetti | La normativa giapponese in materia di fonometria è più restrittiva rispetto a Europa e Stati Uniti. La Casa di Borgo Panigale è quindi corsa ai ripari per accontentare i bikers nipponici e omologare la 1199. Il risultato però non è dei migliori

Ducati Panigale 1199: ecco la versione per il Giappone

Paese che vai, legge che trovi. E quelle giapponesi sul rumore dei veicoli a motore sono particolarmente restrittive, tanto che la **Ducati Panigale 1199** ha dovuto subire importanti modifiche per essere omologata per l'uso stradale nel sol levante.

Le foto sono state scaricate direttamente da un link a cui si accede passando dalla homepage di [Ducati Japan](#). Mostrano quindi chiaramente la Superbike italiana destinata al Giappone in versione ufficiale. Non si tratta di banali ritocchi al computer, ma della moto fatta e finita, così come verrà consegnata ai clienti locali. La modifica più evidente sta nello scarico, che passa dall'aggressivo sotto motore al "trombone" laterale in fibra di carbonio (passateci il termine un po' grezzo, ma erano anni che non si vedeva un siluro del genere su una moto di serie) che corre sul lato destro della moto e che risulta addirittura più lungo del codino. E' costruito da Termignoni. In questo modo si perde una delle caratteristiche estetiche



più entusiasmanti della Panigale, ma non ci sono alternative: la moto, così come nasce, è troppo rumorosa per la prova fonometrica nipponica. Tanto che si è resa necessaria un'altra modifica, che consiste nell'adozione di un carter in materiale sintetico che copre quello destro della frizione. Cambiano anche le prestazioni e di parecchio: la potenza scende da 195 a 135 cavalli, complice la diversa mappatura del motore. E cresce di circa 3 chili il peso.

Ai giapponesi piace grosso

Tornando allo scarico, aggiungiamo una nota di colore legata ai gusti particolari dei giapponesi. I motociclisti del sol levante vanno matti per i silenziatori extra-large che darebbero un tocco di aggressività e di virilità alla moto. Non vi viene in mente nulla? Vi diamo un aiutino: pensate allo scarico doppio della **Suzuki B-King** o a quello altrettanto dotato della **Yamaha MT-01**. Sulla Panigale però tanta esuberanza fa a pugni con il design pulito e affilato della moto.

Questione di decibel. Le Superbike simili alle Enduro racing?

La trasformazione della Panigale 1199 per il Giappone ci spinge a un'altra riflessione. La moto verrà consegnata con lo scarico e il carter copri frizione montati, ma è assai probabile che i fortunati possessori la rimetteranno nelle condizioni standard (come la vediamo da noi, per capirci) ancor prima di accenderla. Di fatto il

mega scarico e il carter di plastica si ridurranno al classico escamotage necessario per l'omologazione stradale. Qualcosa di già visto, e da anni, sulle moto da Enduro racing, vendute con tanto di scarico a norma e impianto elettrico completo, ma subito trasformate dal cliente in mezzi pronto gara. Un'ultima considerazione. Alla luce di quanto detto, il silenziatore laterale della Panigale Japan non sembra essere la soluzione ai problemi fonometrici riscontrati dalla moto italiana su alcuni circuiti inglesi. Per la Superbike di Borgo Panigale, una vera moto da corsa dotata di targa e fanali, la soluzione potrebbe in questo caso arrivare dagli scarichi after market. A patto che siano più silenziosi di quello standard. **M**



HUSABERG PRESENTA LA GAMMA ENDURO 2013

La gamma Husaberg si arricchisce di nuovi modelli per offrire alla sua clientela un assortimento completo di moto da enduro. Ora i modelli a 2 e 4 tempi sono pronti per competere in tutte le classi

Husaberg raggiunge l'ambito traguardo di offrire alla clientela una gamma completa di moto da enduro. L'esperienza ormai pluridecennale del marchio di origine svedese e il continuo sviluppo focalizzato sulla gamma enduro è sfociata nella nuova generazione Husaberg 2013.

I modelli

FE 250: il primo modello 250 cc 4 tempi creato da Husaberg.

Versatile, maneggevole e agile: il nuovo FE 250 è piccolo e garantisce il massimo del divertimento nella guida in fuoristrada.

FE 350: un ritorno alle origini per il marchio; nel 1991 la FE 350 era il secondo modello Husaberg per eccellenza. Una simbiosi perfetta tra potenza, resistenza e agilità.

FE 450: tecnologia 4 tempi a regola d'arte, incastonata in un telaio leggero ed agile. Il nuovo motore da solo pesa 2 kg meno del precedente. La FE 450 resta la più maneggevole della sua categoria.

FE 501: il ritorno di una leggenda. Tutto cominciò nel lontano 1989. La nuova FE 501 rappresenta perfettamente il significato di Husaberg: maneggevolezza senza compromessi.

TE 125: L'enduro può essere molto facile. La TE 125 è la combinazione perfetta di massima potenza al minimo peso nella categoria più leggera. Lo strumento da gara migliore per le nuove

generazioni di giovani piloti.

TE 250: non dobbiamo limitare la classe E2 ai soli modelli 4 tempi; la TE 250 ne è la prova. Con un'erogazione della potenza ancora più vivace, prestazioni di riferimento e una ciclistica completamente nuova, la TE 250 non teme confronto.

TE 300: con un motore sempre migliore e un nuovo telaio, la TE 300 diventa ancora più agile e potente. Con il suo imbattibile rapporto potenza/peso è la moto risolutiva per l'enduro estremo, come dimostrato nelle migliori competizioni internazionali dallo stile inconfondibile di Graham Jarvis.

Ciclistica

Non c'è pietraia che possa impensierire la nuova generazione Husaberg 2013. Merito della ciclistica con telaio rinnovato e telaio posteriore in poliammide che è ormai giunto alla seconda generazione di sviluppo. Nuova anche la forcella, l'esclusiva WP a cartuccia chiusa con sistema brevettato a quattro camere separate, e nuove anche le grafiche. Il nuovo telaio a doppia culla è realizzato con tubi leggeri in acciaio al cromo-molibdeno che garantisce la massima resistenza alle forze di torsione e per questo assicura ottima maneggevolezza in curva e stabilità. E' stata diminuita la rigidità longitudinale del telaio per assistere la sospensione

nell'assorbimento dell'energia trasmessa dalla ruota posteriore. Il telaio, realizzato in poliammide rinforzata con fibra di vetro, è ora usato anche nei modelli 2 tempi. La nuova struttura assicura la massima durata col minimo peso e permette di alloggiare al suo interno numerosi componenti elettrici. In termini di qualità delle sospensioni e componentistica, Husaberg mantiene il primato grazie alla nuova forcella WP 4CS a cartuccia chiusa. Il nuovo sistema brevettato con tecnologia a quattro camere separate assicura un buon feeling, una risposta costante della sospensione lungo tutta l'escursione senza cali di prestazione con l'uso prolungato.



Il tutto con un peso inferiore rispetto ai sistemi a cartuccia chiusa tradizionali.

Modifiche che hanno interessato i modelli della gamma

- Ogni modello gode di un setting personalizzato della sospensione. Il monoammortizzatore WP con sistema PDS è 7 mm più lungo del precedente per avere miglior progressione ed una maggiore resistenza ai fondo corsa.

- Sistema di raffreddamento con elettroventola di serie per tutti i modelli 4t.

- Silenziatori in alluminio di alta qualità in regola con le regole FIM (112 dB con sistema di misurazione max. 2 metri)

- Ruote più leggere di 200 grammi circa grazie ai nipples dei raggi in alluminio.

- Piastra forcella con offset modificato per la TE 250 e TE 300 (20 mm al posto di 22 mm) per una miglior stabilità in curva

- Nuovo forcellone, 300 grammi più leggero, con punto di infulcro della sospensione 5 mm più vicino al centro, profili rialzati e flessibilità ottimizzata per supportare la meglio le caratteristiche di ammortizzazione della sospensione e del telaio.

- Nuova cassa filtro con flusso ottimizzato. Accesso facilitato senza bisogno di attrezzi per la sostituzione del filtro aria.

- Serbatoio trasparente con maggiore capienza per i modelli 4t (9.5 litri)



- Freni Brembo della massima qualità – il riferimento per l'offroad.
- Piastra paramotore in plastica e paramani di serie su tutti i modelli. La parte inferiore del telaio posteriore funge anche da protezione telaio.

I motori

Tutti i motori Husaberg ad eccezione del TE125 sono equipaggiati con avviamento elettrico di serie. I modelli due tempi TE250 e TE300 sono anche forniti della leva della messa in moto di serie, mentre i modelli 4 tempi - vista la positiva esperienza del passato - ne sono sprovvisti per limitare al massimo il peso. E' possibile equipaggiare i nuovi modelli 4t con la leva di avviamento a pedale tramite un Kit disponibile nella linea di accessori e parti speciali originali Pure Tech. I modelli FE 250 e FE 350 sono spinti da un motore doppio albero a camme compatto e leggero che frulla libero fino ai massimi regimi di rotazione offrendo una potenza ben controllabile. Così come i modelli di cilindrata superiore, sono alimentati da un sistema di iniezione elettronica Keihin con corpo farfallato da 42 mm con compensazione automatica di temperatura e altitudine. Ogni modello ha la sua mappatura dedicata; in più gli amanti del tuning potranno affinare le caratteristiche del motore secondo le proprie esigenze grazie al selettore delle mappature disponibile nel catalogo accessori. I carter motore della nuova FE 450/501, così come quello della FE 350, sono realizzati con un sistema di pressofusione ad alta pressione che permette di avere uno spessore delle pareti del carter ridotto senza influire sulla resistenza del materiale. Questo processo, assieme ad interventi mirati su



pistone, biella e contralbero, ha permesso una riduzione di peso del motore di circa 2 kg. Grazie alla significativa diminuzione delle masse in rotazione il vantaggio in termini di maneggevolezza che era garantito dal motore inclinato di 70° dei modelli precedenti è stato ampiamente compensato.

I vantaggi

- Un motore più compatto permette un layout generale della moto altrettanto più compatto
- Il giro semplificato del tubo di scarico elimina fonti di calore indesiderate nella zona del serbatoio e della cassa filtro
- Maggiore ampiezza della cassa filtro
- Ridotta rumorosità di aspirazione
- Centro di gravità del motore e della moto più basso

Un riassunto delle novità e migliorie apportate sui motori

- Cestello della frizione in acciaio che fa corpo unico con la ruota dentata, più leggero di 250 grammi, con parastrappi incluso e molla a tazza (FE 350/450/501, TE 250/300).
- Significativa riduzione delle vibrazioni nei modelli 4 tempi grazie

alla diminuzione delle masse in movimento

- Circuito di lubrificazione ottimizzato con due pompe dell'olio (modelli 4t)

- Un alternatore da 196W raffreddato ad olio fornisce l'energia necessaria per il sistema di iniezione elettronica e per gli altri componenti elettrici.

- Testata ottimizzata con specifiche diverse per ogni cilindrata, con valvole in titanio (solo su FE 450/501: valvole di scarico in acciaio)

- Nuovo pacco lamellare V-Force 4 sui modelli TE 250/300

- Aumento delle prestazioni sui 2 tempi al condotto di aspirazione e della cassa filtro. **M**



Sherco, arriva la gamma 2013

“Progettate per l'enduro da enduristi” lo slogan Sherco, che presenta la sua nuova gamma 2013. Nuovo il 300, rinnovato il 250

La gamma Sherco 2013 si presenta con diverse novità per le due “piccole” 250 e 300; praticamente invariate tranne che nelle grafiche 450 e 500. Partiamo dalla 300, quella che cambia più profondamente grazie all'adozione del motore “long stroke”, allungato nella corsa e completamente riprogettato nel carter, albero motore, cilindro, testata, distribuzione, scarico e trasmissione (rapporti cambio e

campana frizione). La mappatura dell'iniezione dedicata al nuovo motore è stata espressamente sviluppata con particolare attenzione alla riduzione del freno motore. Minori le variazioni sul 250, per cui le revisioni si sono limitate alla testata, lavorata per guadagnare qualche cavallo. Anche in questo caso la frizione è stata modificata, nello specifico attraverso un alleggerimento, e il carter è stato rinforzato. Sia su 300 che 250 vi sono state profonde variazioni in zona telaio, con un doppio rinforzo nella zona frontale e in area attacco ammortizzatore per ottimizzare la rigidità laterale e migliorare la precisione dello sterzo nonché stringerne il raggio – ridisegnato a questo scopo anche radiatore e serbatoio. Diversa la taratura della forcella WP da 48mm per migliorarne le capacità di copiare le piccole asperità e, ancora, migliorare la precisione dello sterzo. Rimane l'attenzione per la componentistica: Sherco

continua ad affidarsi a WP nel comparto sospensioni (con la casa olandese viene portato avanti un programma di sviluppo congiunto) e impianto frenante Brembo. Per quanto riguarda le sovrastrutture, cambiano paramani e paracoppa, realizzato in materiale non metallico. Sulla 300 le modifiche all'iniezione si accompagnano all'impiego di un nuovo cablaggio che fa affidamento su connettori impermeabili. **M**



Fantic Motor, debutta la gamma 2013

Tante novità per i modelli 2013 della factory trevigiana, sia a due che quattro tempi. Arriva anche la Cross 125 2T per i più giovani

Debutto estivo per la gamma 2013 Fantic Motor, che vede l'arrivo della versione definitiva della Cross125 2T e profondi rinnovamenti per tutta la linea Trial e Regularità/Motard basati sull'esperienza agonistica. Su tutte le due tempi vengono montate le nuove termiche Scuderia con importanti novità a testa e valvola di scarico, ma anche scarichi più performanti, una frizione idraulica più efficiente e aggiornamenti per accensione ed alimentazione. Profonde modifiche anche per la ciclistica, con il telaio in traliccio di tubi (esclusiva Fantic Motor vista per la prima volta sul prototipo esposto ad EICMA nel 2005 e Campione d'Europa ed Italia Enduro nel 2011 nonché fresco di titolo Motorally 2012) che si evolve con ottimizzazioni nelle geometrie e nei rinforzi; il comparto sospensioni è dotato di nuove tarature per forcella e mono ed una differente progressione dei leveraggi. La gamma 2T riceve un propulsore completamente rinnovato grazie all'adozione del nuovo gruppo termico "Scuderia" particolarmente curato nella testa, ma rinnovato anche in zona albero,



cuscinetti di banco, accensione. La frizione a comando idraulico è stata ottimizzata, il cambio viene rivisto nella rapportatura, mentre sul lato alimentazione arriva una nuova taratura per il carburatore Keihin con diametro di 38mm. Profondi rinnovamenti anche allo scarico, tanto nel silenziatore quanto nell'andamento dell'espansione "Scuderia" realizzata da Messico Moto. La ciclistica conta su una nuova forcella Marzocchi con steli da 48mm e sul fidato mono Ohlins (ma controllato da un leveraggio dalla diversa progressione), entrambi con taratura specifica per l'impiego a cui sono destinati i vari modelli. Rinnovate anche le grafiche (in foto) e tutte nuove le mascherine portafaro. La Cross 125 2T, modello specificamente destinato ai giovani, riceve in più il manubrio Tommaselli in Ergal senza traversino, naturalmente con piega specifica cross. Aggiornamenti anche sul modello Regularità 250 4T grazie ad una nuova accensione elettronica con mappatura ottimizzata e il già citato impianto di scarico a rumorosità ridotta. Anche questo modello ha ricevuto gli aggiornamenti sulla ciclistica che hanno interessato tutta la gamma 2T, con telaio rivisto e sospensioni Marzocchi/Ohlins con differenti tarature, nonché ovviamente le novità relative a grafiche e mascherina portafaro. **M**



La Kawasaki ZX-6R ritorna 636

L'ente certificatore USA conferma l'arrivo di un modello 2013 tutto nuovo per la Kawasaki ZX-6R, nuovamente con motore "oversize"

Era l'ormai lontano 2002 quando Kawasaki decise di non considerare più vincolante la cilindrata 600. Aumentandola di 37cc fece lievitare la cubatura della sua ZX-6R a 636 cambiandone appunto, solo per quell'anno, la denominazione in ZX-636R. E rendendola immediatamente la "600" più prestante sul mercato, grazie a qualche cavallo in più ma soprattutto ad un vigore ai medi regimi sconosciuto alle avversarie - il successo è stato pressoché immediato. L'anno successivo il nome del modello (stavolta completamente rinnovato) tornò ad essere ZX-6R, ma la cilindrata maggiorata rimase; per poter continuare a correre nei campionati Supersport, la casa di Akashi produsse una versione in serie limitata, la ZX-6RR, da 599cc. La doppia cilindrata restò fino al 2008, quando Kawasaki decise di tornare alla cubatura "legale" per i campionati Supersport anche per il modello base (in foto). Tutto cambia di nuovo per il 2013: la nuova ZX-6R, per la quale a breve dovrebbe uscire un video promozionale girato all'Isola di Man che ce la svelerà in dettaglio, oltre ad essere oggetto di un leggero restyling, tornerà alla cilindrata maggiorata.

La fonte è il database dell'EPA (Environmental Certification Agency) su cui sono già presenti i dati del modello 2013: alla voce cilindrata spunta un bel "636", che conferma qualche voce già circolata nei mesi scorsi. Non c'è traccia, almeno sul mercato USA, di versioni a cilindrata ridotta per l'uso in gara, ma l'omologazione per le gare non richiede necessariamente una certificazione EPA e non è ipotesi peregrina che tale modello esista ma non ne sia prevista la circolazione stradale negli Stati Uniti. Ad EICMA sapremo tutto. **M**



I richiami della Ducati Panigale 1199 negli States

La Superbike italiana è oggetto di una campagna di richiami in America (ben sei a oggi). Uno solo invece – e noto (quello relativo all'ammortizzatore) – in Italia. Scopriamo perché

richiami della Ducati Panigale 1199

L'ente americano per la sicurezza stradale ha diramato nelle scorse settimane una serie di richiami destinati al fiore all'occhiello dell'attuale gamma Ducati, la Superbike Panigale 1199. I richiami della 1199 non sono una novità per il

mercato italiano, dove è stata già oggetto di una campagna relativa alla vite di fissaggio della biella della sospensione posteriore al forcellone. Ducati, per precauzione, aveva deciso di richiamare le moto interessate per l'eventuale sostituzione della vite nel caso in cui il tecnico l'avesse trovata non conforme. Negli Stati Uniti d'America, oltre al citato richiamo previsto anche per l'Europa, ne sono fioccati altri cinque. Sono relativi a 2.411 moto prodotte tra marzo e luglio del 2012 e vendute nel Nord America. Al momento questi cinque richiami non sono stati pubblicati sul sito del Ministero dei Trasporti italiano, segno che non si dovrebbe trattare di

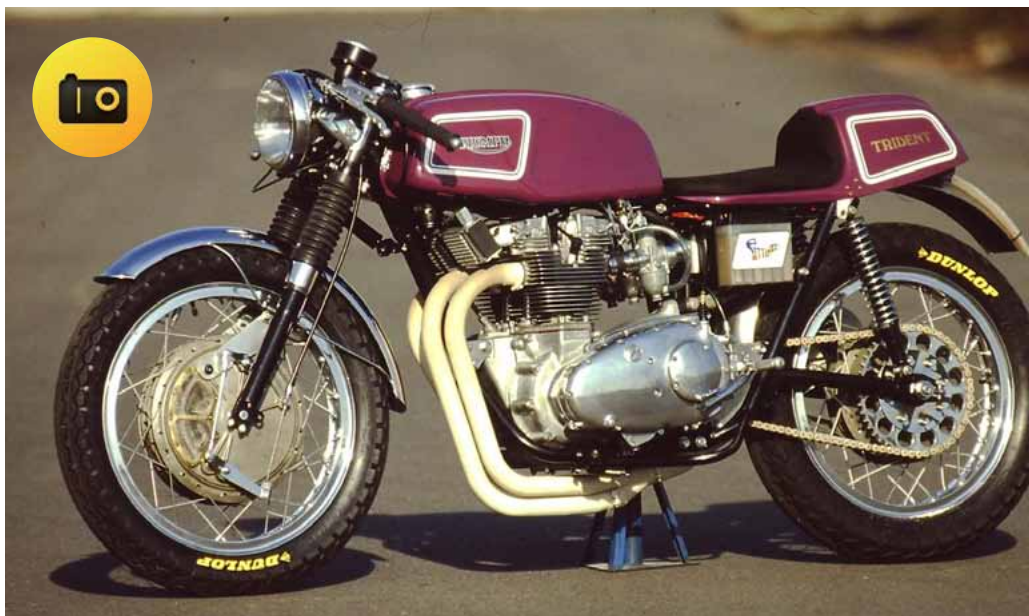


interventi di grande rilievo (soggetti invece ai richiami negli USA per via di una normativa assai rigida in materia). Vediamo allora di cosa si tratta.

Tutti i richiami a stelle e strisce

La campagna numero 12V402000 riguarda 2.411 moto (prodotte tra marzo e luglio 2012) e interessa la tubazione dei freni anteriori che può interferire con una vite. I concessionari autorizzati applicheranno una protezione che eviti il contatto. Lo stesso lotto di moto è interessato da un'altra campagna, volta a verificare il corretto montaggio del forcellone mono-braccio. I pivot dello stesso saranno controllati dalla rete ufficiale Ducati e, se necessario, serrati correttamente. La terza campagna interessa le viti che fissano l'ammortizzatore di sterzo e che potrebbero allentarsi a causa della poca Loctite applicata. Anche in questo caso Ducati USA ha contattato i clienti della 1199 per verificare i serraggi e applicare la Loctite dove necessario. La quarta campagna di richiamo concerne l'Uniball dell'ammortizzatore di sterzo, che potrebbe uscire dalla sua sede. Per ovviare all'inconveniente la Casa italiana utilizzerà una ulteriore rondella per fissare questo componente. La quinta campagna è relativa al cavo Bowden della valvola sull'impianto di scarico che potrebbe bruciarsi a causa della vicinanza col catalizzatore. La guaina di copertura del cavo sarà sostituita con una nuova, in grado di sopportare meglio il calore prodotto dallo scarico. La sesta campagna è quella citata dal Ministero dei Trasporti, e che interessa le 1199 commercializzate in Italia (vite

di fissaggio del leveraggio della sospensione posteriore). Se ben guardiamo, i richiami fatti dall'ente americano sono relativi a problemi facilmente risolvibili dalla rete di assistenza della Casa madre. Si potrebbe parlare in questi cinque casi – che tanto clamore hanno destato sul Web e sui forum – dei classici problemi di gioventù in cui incorrono molti modelli a pochi mesi dal lancio sul mercato. In Italia c'è stato solo un richiamo ufficiale, pubblicato per Legge sul sito del Ministero, mentre per i cinque altri interventi resi noti negli USA (dove le disposizioni in materia di richiami sono molto più rigide) è molto probabile che sul nostro mercato la Casa interverrà con le necessarie verifiche e controlli sulla moto in occasione dei normali tagliandi programmati. ■



Massimo Clarke: “Viva le repliche?”

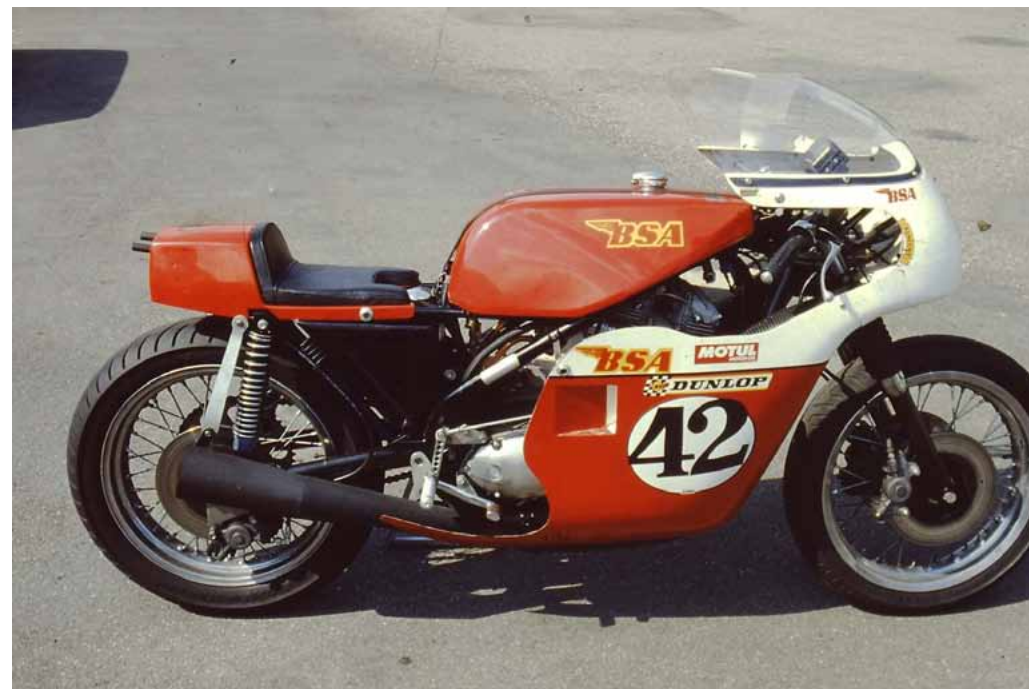
di Massimo Clarke | Molte moto che corrono nelle gare riservate alle storiche non sono originali. Anche diversi esemplari esposti staticamente, nelle manifestazioni rievocative, sono però stati costruiti in tempi recenti...

In campo auto addirittura hanno tirato fuori le “percentuali di originalità”, dato che molti mezzi sono stati restaurati utilizzando in larga misura componenti originali, ma anche realizzando ex-novo svariate altre parti. Lo stesso accade in campo motociclistico, del resto. Fare realizzare un telaio a campione o a disegno

è facile. Assai più impegnativo è costruire un motore, ma basta avere un bel po' di soldi e rivolgersi a un bravo modellista, a una fonderia competente e a una buona officina di lavorazioni meccaniche (a patto di disporre di un campione, possibilmente) e anche questo si può fare. Oggi ci sono in giro perfino delle Gilera 500 a quattro cilindri da GP che non sono certamente uscite dalla casa, e lo stesso vale per qualche Morini 250 bialbero e per alcuni Rebello della stessa azienda bolognese. Passando alle moto che venivano vendute ai piloti privati e limitandoci a quelle di fabbricazione italiana, un esempio eclatante è costituito dalle Gilera Saturno da corsa (principalmente si tratta dell'ultima versione, nota come

“Piuma”); il numero di quelle oggi in giro è di gran lunga più elevato di quello degli esemplari a suo tempo prodotti nello stabilimento di Arcore. La disponibilità di parti di ricambio (alcune delle quali decisamente migliori di quelle originali!) è straordinaria. Addirittura sono state rifatte le fusioni della testa e del cilindro, per non dire di componenti come l'albero a gomito e la biella, la pompa dell'olio, l'albero a camme e via dicendo. Forse è anche per questo che ai mercatini di Saturno normali o ex-militari non se ne trovano più. È probabile che molti siano stati trasformati nel modello da corsa. Niente di male, comunque, purché le moto così realizzate, negli anni recenti, non vengano spacciate per originali. In questo secondo caso infatti sarebbero dei veri e propri falsi. Invece sono repliche, che vanno chiaramente indicate come tali e che vanno benissimo per le gare riservate ai mezzi d'epoca e per altre manifestazioni “dinamiche”. Tra l'altro, spesso sono realizzate in maniera impeccabile, al punto che è difficilissimo dire che si tratta di repliche. Le moto storiche assolutamente originali è meglio tenerle a casa, specialmente se sono pezzi pregiati, a meno che non si tratti di una esibizione statica, no? Ad andarci in pista si corre il rischio di danneggiarle, e anche in misura considerevole; bastano una banale caduta o un fuorigiri... Un caso particolare è quello

delle Morini Settebello “aste corte”, ovvero ultima versione, costruita dalla casa in una dozzina di esemplari (più pochi altri inviati all'estero). Di esemplari delle versioni precedenti ce ne erano molti e, giustamente, i piloti che li impiegavano facevano in modo di aggiornarli, via via che venivano messi in vendita quelli nuovi con i relativi ricambi. Quando sono comparsi gli “aste corte”, nel 1962, i Settebello dominavano la scena, unitamente alle grandi rivali Motobi, nella classe 175. Molti piloti hanno modificato gli esemplari in loro possesso acquistando i pezzi di ricambio dell'ultima versione. Il risultato è che di Morini 175 ultimo tipo ne sono apparse ben presto molte di più di quante ne sono uscite dallo stabilimento di via Bergami. Hanno corso e sono tutte originali dell'epoca, sia come moto base che in quanto a componentistica. Vogliamo chiamarle repliche? Che poi oggi, come accade per le Gilera Saturno, siano reperibili tutti i pezzi necessari a trasformare un tranquillo 175 da strada in un Settebello ultima versione, a cominciare dalla testa con molle a spillo, e che degli esemplari in giro non pochi abbiano effettivamente questa origine, è un altro discorso... E poi ci sono le moto che hanno corso in passato, e anche tanto, ma che sono state costruite solo come modelli da strada e mai come mezzi da competizione.



È il caso delle Ducati monocilindriche a carter larghi, che la casa non ha mai messo in commercio in versione da corsa. Di quest'ultima nel reparto esperienze (che si identificava con il reparto corse), Franco Farnè e i suoi collaboratori hanno realizzato due o tre esemplari all'anno, tra il 1968 e il 1972, che venivano riservati in primo luogo a Bruno Spaggiari, e talvolta anche ad alcuni altri piloti, come Gallina e Parlotti per le gare nazionali (Modena, Imola, circuiti cittadini della riviera romagnola); a fine stagione

alcune di esse venivano vendute a qualche pilota privato particolarmente legato alla casa bolognese (come Baroncini di Lugo). Nelle gare juniores di quel periodo e nelle corse in salita però di Ducati 250 e 450 ce ne erano molte (e andavano anche forte). Si trattava di mezzi realizzati artigianalmente, da alcuni concessionari, dagli stessi piloti e/o da semplici appassionati, partendo in genere da delle tranquille Scrambler. Erano omologate come motocicli "sport", per i quali era ammessa una grande varietà di modifiche, rispetto al modello di partenza. La casa forniva alcune parti speciali come alberi a camme e tubo di scarico. Un discorso analogo vale per le Motoobi. In questi casi dunque è pressoché impossibile sapere, esaminando una moto, se si tratta di un esemplare "fatto" all'epoca o realizzato in anni recenti. Già, perché all'epoca venivano costruite in casa e con tutta probabilità era anche difficile trovarne due perfettamente uguali, a cominciare dalla sella e dal serbatoio, disponibili in più versioni (generalmente erano prodotte dallo specialista Graziano Ballanti); i freni erano degli Oldani o

dei Fontana. Oggi ai mercatini e su Internet si trova tutto quanto serve: serbatoi, selle, freni, parti meccaniche e via dicendo. Diversi esemplari di Laverda 750 (GT, S o SF) sono stati trasformati in SFC, cioè in un modello da competizione oggi assai ricercato (e di notevole valore). Lo stesso vale per le Ducati 750 GT, non poche delle quali sono diventate delle SS. Passando alle straniere, non si possono non menzionare almeno le tricilindriche BSA e Triumph, oggi numerose nelle gare per le storiche, specialmente se di endurance. Quante Koelliker replica ci sono, in giro? Alcune non solo sono esattamente come quelle costruite all'epoca, ma vengono anche realizzate dalle stesse persone! E quelle dotate del mitico telaio Rob North, esatte repliche delle moto che hanno spopolato a Daytona nel 1971, come non desiderarle? E chisseneffrega se il telaio è stato fatto adesso dalle parti di Pavia (e non in Inghilterra all'inizio degli anni Settanta). Basta dirlo, che si tratta di una replica, e poi andare tranquillamente in pista a divertirsi con gli amici. Meglio però se nel box sotto casa ce ne è una di scorta... **M**



Dalle auto alle moto

di Massimo Clarke | Auto e moto. Tra questi due mondi ben diversi, ma comunque strettamente imparentati, ci sono stati importanti travasi di tecnologia, in particolare a livello motoristico, e sicuramente continueranno ad esserci anche in futuro

I motori delle moto ad elevate prestazioni sono più raffinati e più spinti di quelli delle auto di serie non sovralimentate. Girano più forte e forniscono potenze specifiche più elevate, anche a parità di cilindrata unitaria (basta pensare a i bicilindrici di 1.200 cm³). Gli investimenti e i mezzi a

disposizione in campo automobilistico sono però di gran lunga superiori e questo ha fatto sì che varie soluzioni tecniche siano apparse sulle auto diverso tempo prima di venire adottate anche sulle moto. Alcune sono arrivate al mondo delle due ruote dalle vetture di serie. Altre invece sono state inizialmente impiegate sulle monoposto di Formula 1 e oggi vengono utilizzate su alcune moto in normale produzione, mentre questo non accade in campo auto, ove rimangono esclusive dei modelli da competizione. Si tratta di una ulteriore conferma del fatto che i motori di serie più vicini complessivamente a quelli delle vetture da Gran Premio, in



quanto a potenza specifica, regime di rotazione e soluzioni tecniche adottate, sono quelli delle moto supersportive.

Dalle auto alle moto

Non si deve comunque dimenticare che i mezzi a due ruote sono destinati ad un tipo di impiego diverso, rispetto alle auto, ed hanno anche differenti esigenze per quanto riguarda la durata e le caratteristiche di erogazione. Nel corso degli anni dunque ci sono stati svariati esempi di travaso tecnologico, a livello motoristico, tra i due settori. Senza andare tanto indietro nel tempo, per tirare magari in ballo esempi epocali come i freni a disco e l'alimentazione a iniezione, ecco alcuni significativi casi recenti, cominciando con ciò che è arrivato alle moto dopo essere stato ampiamente impiegato sulle auto. Tipicamente, i motori motociclistici sono dotati di una valvola del gas per ogni condotto di aspirazione (il quale provvede ad alimentare un cilindro, sdoppiandosi all'interno della testa se le valvole di aspirazione, come accade usualmente, sono due).

Una sola valvola a farfalla di grandi dimensioni

L'adozione di una sola valvola a farfalla di grandi dimensioni, piazzata a monte del polmone nel quale "respirano" i condotti di aspirazione è invece una soluzione tipica della scuola automobilistica. Di recente però è stata adottata (con eccellenti risultati) dalla BMW per la K1600 e dalla Honda per la NC700, due modelli per

i quali conta più l'erogazione lungo un ampio arco di regimi che la potenza di punta. Prima ancora però era stata impiegata, qualche anno fa, sul bicilindrico Big Bore realizzato su base Guzzi dall'ing. Mariani.

Sistemi di distribuzione a fasatura variabile

Largamente impiegati in campo auto sono i sistemi di distribuzione a fasatura variabile, che invece non hanno avuto successo sulle moto, dove comunque sono apparsi con sensibile ritardo. Alcuni costruttori giapponesi hanno provato ad adottarli su qualche modello di serie, ma con risultati generalmente modesti, almeno sotto l'aspetto commerciale. In pratica, sembra proprio che nel settore delle due ruote non se ne senta il bisogno (almeno per il momento...).

Turbocompressori

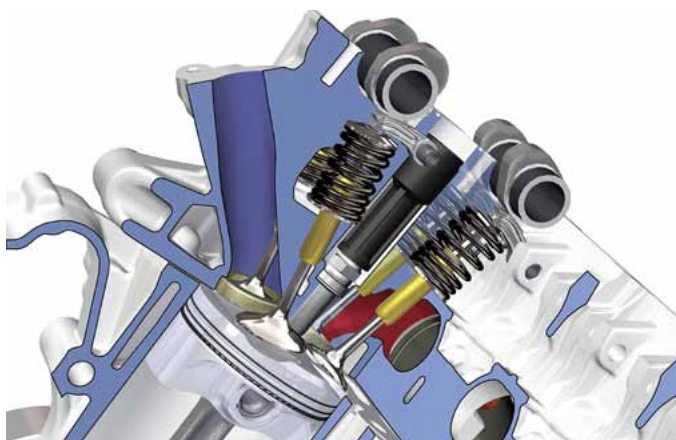
Un discorso più o meno analogo vale per i turbocompressori, che sulle autovetture di serie sono comparsi già negli anni Sessanta, per incontrare ampia utilizzazione a partire dal decennio successivo, mentre in campo moto sono stati rapidamente abbandonati, dopo il flop che ha accompagnato i modelli turbo messi in commercio all'inizio degli anni Ottanta dalle quattro case del Sol Levante. Pure per quanto riguarda la sovralimentazione, comunque, non è proprio detta l'ultima parola...

Fenestratura per la ventilazione interna

I motori motociclistici a quattro cilindri in linea di prestazioni più elevate da qualche anno a questa parte sono invariabilmente dotati di finestre che agevolano la ventilazione interna, riducendo il lavoro passivo compiuto dai pistoni con la loro parte inferiore per "movimentare" la nebbia di aria e olio presente sotto di essi. La soluzione, che consente di guadagnare alcuni cavalli, ai regimi molto elevati, è stata proposta la prima volta dalla Porsche, sulla 944 S. Nelle bielle di molti motori automobilistici di serie il corretto posizionamento del cappello viene ottenuto mediante superfici di frattura coniugate. Questa soluzione non era del tutto inedita quando, una ventina di anni fa, ha iniziato ad essere utilizzata in tale settore; da tempo infatti la impiegavano i motori dei fuoribordo americani. Assicura un centraggio estremamente accurato e, cosa fondamentale per il settore delle quattro ruote, presenta dei vantaggi dal punto di vista economico (minor numero di lavorazioni = minor costo di produzione). Da alcuni anni viene utilizzata anche per le bielle di svariati motori motociclistici.

Cambi automatici a doppia frizione

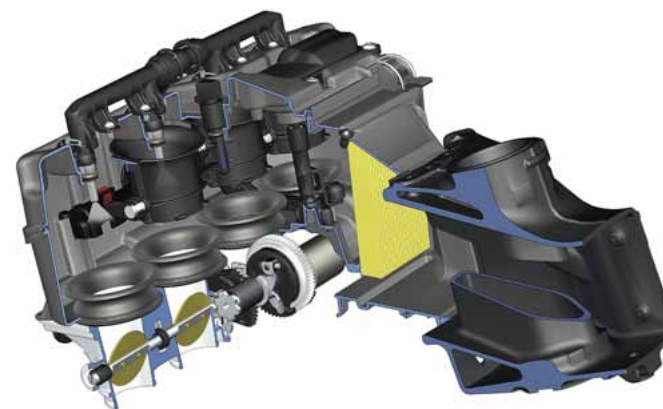
Una novità importante per il mondo delle due ruote si è



avuta con l'apparizione dei cambi a doppia frizione. La Honda ha infatti sviluppato il suo DCT (Dual Clutch Transmission), con ottimi risultati. Lo schema deriva direttamente da quello dei cambi di questo tipo sviluppati dall'industria automobilistica tedesca e impiegati inizialmente per modelli di prestigio da costruttori come Audi, BMW e Porsche. Proprio quest'ultima casa ha il merito di avere utilizzato per prima la doppia frizione sulle sue vetture da competizione attorno alla metà degli anni Ottanta. La soluzione, nuova in campo auto, non era comunque proprio del tutto inedita; trasmissioni che funzionavano con un principio analogo venivano impiegate da tempo su alcune macchine movimento terra (Power Shift) e su alcuni trattorini per uso aeroportuale.

Valvole e bielle in lega di titanio

Veniamo ora alle soluzioni tecniche che il mondo motociclistico ha "acquisito" dalle auto da corsa. Da tempo svariati motori motociclistici destinati a modelli stradali di alte prestazioni (nonché a supermotard e a moto da enduro) sono dotati di serie di valvole in lega di titanio, dalla densità di gran lunga minore rispetto agli acciai e alle superleghe. I primi motori a utilizzare questi materiali sono stati i Porsche da competizione, verso il finire degli anni Sessanta. Da lungo tempo tutti i motori delle monoposto di Formula Uno hanno le valvole in lega di titanio. Per quelli di serie, è un altro discorso... Per le bielle in titanio vale un discorso piuttosto simile; sono infatti apparse sulle auto da corsa tedesche, sul finire degli anni Sessanta, per diventare rapidamente di uso comune sulle monoposto di Formula Uno. Vi è anche stato qualche sporadico



tentativo di impiegarle su vetture di serie di elevato livello (come la Honda Acura NSX), ma la loro adozione non era giustificata dal punto di vista tecnico e il costo era proibitivo. Qualcosa del genere è avvenuto anche in campo moto, con modelli omologati per impiego stradale ma in pratica destinati alle gare superbike (come le Honda RC30 e RC 45). Se il prezzo del titanio dovesse diminuire, la situazione potrebbe modificarsi considerevolmente in futuro...

Rapporti superficiali di DLC

I rapporti superficiali di DLC (Diamond Like Carbon) sono stati per diversi anni esclusivi dei motori di Formula Uno. Da qualche anno trovano interessanti applicazioni anche su alcune moto di serie (BMW, KTM, Ducati) per parti come bilancieri e spinotti. Sulle auto di normale produzione solo assai di recente hanno cominciato ad essere impiegati, e solo in certi casi, a livello di rivestimento per segmenti. Le valvole dei quadricilindrici MV Agusta di 750 e 1000 hanno una disposizione lievemente radiale (gli assi delle valvole omologhe formano un angolo di pochi gradi soltanto), vantaggiosa per quanto riguarda la conformazione della camera di combustione. Non c'è da meravigliarsi che tale soluzione sia stata direttamente ripresa dai motori di Formula Uno, visto che alla progettazione del primo rappresentante di questa famiglia di motori, poi ampiamente evolutasi con successivi sviluppi e modifiche, ha lavorato a suo tempo la Ferrari Engineering. I pistoni dei motori motociclistici di serie sono assai più "radicali" come disegno e come rapporto altezza/diametro rispetto a quelli dei motori automobilistici di normale produzione (per quanto riguarda quelli di

Formula Uno il discorso è completamente diverso; sono infatti quanto di più estremo sia mai stato fatto in questo settore).

Pistoni con struttura Box-n-box

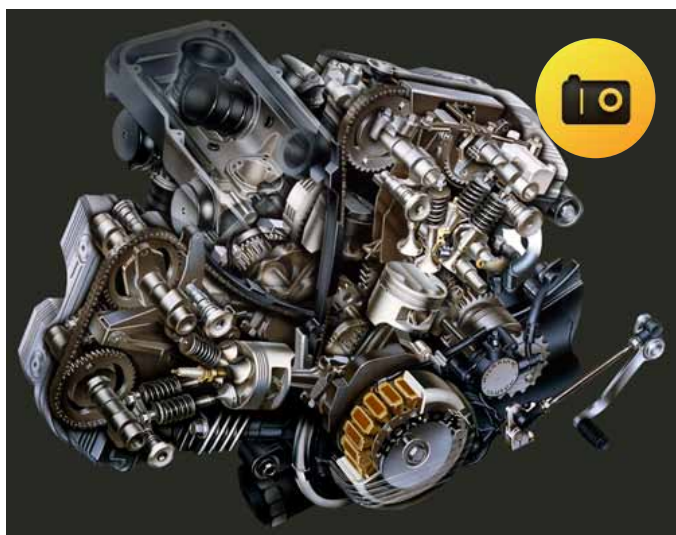
La struttura Box-n-box, sviluppata dalla tedesca Mahle attorno alla metà degli anni Novanta e poi ripresa anche da altri produttori, è stata a lungo esclusiva dei pistoni delle monoposto da Gran Premio. In seguito è stata adottata anche sulle motoGP e poi ha iniziato ad essere impiegata anche su alcune moto ultrasportive, ma non sulle auto di serie. Pure i sistemi di aspirazione a geometria variabile hanno trovato impiego in campo auto ben prima di essere utilizzati sulle moto (che li adottano solo nella versione con trombette telescopiche e solo su un ridotto numero di modelli). ■

La storia dei V4 Honda da corsa Seconda puntata

di Maurizio Tanca | La tecnologia all'avanguardia della scorbutica NR500 dà vita ad una nuova generazione di Honda sportive con motore V4, sia da corsa che stradali

La storia dei V4 Honda da corsa. Seconda parte

“Certamente è più facile seguire le esperienze fatte da altri, ma quando Honda costruisce una nuova moto, questa deve essere davvero speciale”. Così inizia il secondo capitolo sulla storia delle Honda V4, pubblicato a puntate sul sito ufficiale giapponese. In prossimità degli anni ottanta, quando i motori a quattro cilindri in linea dominavano il mercato, Honda tornò dunque a correre nel motomondiale con la difficilissima NR500, ma nel contempo iniziò lo sviluppo di una moto sportiva stradale dotata di un motore inedito nella produzione di serie - dunque completamente differente da qualunque altro motore concorrente - e dotato di un livello prestazionale notevolissimo. “Prima di lanciare sul mercato la nuova moto, volevamo far conoscere al mondo le incredibili capacità del suo motore. E per farlo, intendevamo vincere la gara più prestigiosa degli U.S.A: la 200 Miglia di Daytona” racconta uno dei progettisti. La moto in questione era la RSW1000,



equipaggiata di una versione prototipale da corsa del motore destinato alla produzione di serie: non era dotato di pistoni ovali, quel V4 di 90°, ma dentro c'era parecchio dell'NR500, e già durante i primi test erogava più di 150 cavalli. Purtroppo, tuttavia, l'elevatissima velocità della moto e la sua incredibile potenza stressarono parecchio le gomme sull'ovale di Daytona, e Freddie Spencer, che la guidava, dovette accontentarsi del secondo posto. Ma il potenziale del nuovo V4 Honda era ormai palese, tant'è che Mike Baldwin quella moto la portò alla vittoria nel campionato statunitense AMA. Quando debuttarono i nuovi modelli stradali, le V750 Sabre (VF750S, per l'Europa) e Magna (la custom VF750C), erano dunque formalmente equipaggiate con il primo motore al mondo con 4 cilindri a V di 90°, a 4 tempi, raffreddato a liquido e con distribuzione bialbero in testa con 4 valvole per cilindro.

Un V4 di serie con potenzialità racing

Nel 1982, alla VF750 Sabre fece seguito la magnifica VF750F, presentata in pompa magna al Salone di Colonia. Il motore era apparentemente il medesimo delle due citate prima, ma essendo dotato di un notevole freno motore, che causava facilmente saltellamenti della ruota posteriore, ecco che la nuova arrivata venne equipaggiata con la frizione antisaltellamento derivata da quella della famosa (o meglio, famigerata...) NR500.

Non solo: la VF750F fu anche la prima moto di serie dotata di un telaio a doppia culla chiusa (smontabile) in tubi quadri di acciaio. Le notevoli potenzialità di questa moto vennero evidenziate con le vittorie a della versione racing sia a Daytona che in molte altre gare per derivate di serie in giro per il mondo. Questa moto fu la prima di una gremita famiglia di modelli con motore a V, sviluppati in rapida successione, compresa la stessa VF1000R (che altro non era che la replica della RSW1000). Ma nel 1982 nasceva anche la HRC (Honda Racing Corporation), ovvero il mitico reparto di ricerca e sviluppo della grande Casa nipponica, che iniziò la sua attività sviluppando svariate moto da competizione basate, appunto,

sulla VF750F. Nel 1983 nacque la sofisticata RS850R, seguita l'anno dopo dalla RS750R, che in quello stesso anno vinse parecchie gare di endurance, comprese la 24 Ore di LeMans, nelle mani del terzetto francese Coudray, Igoa e Vieira, e la mitica 8 Ore di Suzuka, guidata dagli americani Mike Baldwin e Fred Merkel. Quel V4 da 750 cc dalla potenza davvero impressionante era stretto come un bicilindrico e aveva i cilindri fusi in blocco nel carter: un design rivoluzionario e nel contempo molto razionale, che a sua volta avrebbe dato vita a molti altri Honda V4. **M**





La storia dei V4 Honda da corsa Terza puntata

di Maurizio Tanca | Nel 1985, la denominazione delle Honda da competizione con motori V4 cambiò da RS ad RVF, il che significò un notevole progresso tecnico

Nell'85, il motore raffreddato a liquido in versione base (vedi VF750F) rimase fondamentalmente immutato, ma ne venne modificato l'ordine di accensione, e arrivarono nuovi impianti di scarico tipo 4-in 2-in 1. Per irrobustire notevolmente il

telaio, inoltre, il precedente a doppia culla in tubi quadri d'acciaio venne sostituito da una nuova struttura a diamante, costituita da due grosse e robuste travi d'alluminio. Questi miglioramenti consentirono alla RVF750 di vincere parecchie gare di livello internazionale, incluse le due mitiche icone dell'Endurance: il Bol D'Or francese e la 8 Ore di Suzuka, notoriamente importantissima per tutte le Case giapponesi. E nel 1986 Honda arrivò l'oggi leggendaria VFR750F, sviluppata in base all'esperienza fatta con la RVF. Completamente ridisegnato, il nuovo, compattissimo V4 godeva

di un albero motore fasato a 180° e della distribuzione azionata da cascata d'ingranaggi, e le sue impressionanti prestazioni la resero in brevissimo tempo un must per gli appassionati delle moto sportive di tutto il mondo. Questo raffinato gioiello della tecnica venne poi naturalmente utilizzato su parecchie altre moto da corsa.

La racer replica per eccellenza

Dotata di un motore VFR750F preparato per le competizioni, la RVF750 dominò dunque un po' dappertutto. Tuttavia, poiché l'allora costituita categoria TT-F1 prevedeva l'utilizzo di moto derivate dalla serie, erano logicamente permesse solo poche modifiche. "Volevamo incrementare il potenziale della nostra moto, e fornire ai piloti un mezzo potenzialmente vincente" raccontava uno dei progettisti. A differenza delle "normali" moto da corsa derivate dalla serie, ecco dunque una nuova moto progettata secondo specifiche racing, quindi nata già potenzialmente vincente, ma comunque prodotta in serie.

Denominata VFR750R/RC30 (la VFR750F era siglata RC24), la nuova arrivata godeva dello stato dell'arte della tecnologia da corsa, ed era chiaramente dotata di un potente V4 preparato per vincere da subito: questo grazie a nuovi alberi a camme più spinti e con ingranaggi più piccoli e leggeri, per consentire regimi di

rotazione notevolmente più elevati; ma c'erano anche pistoni a due segmenti e addirittura bielle in titanio.

Quanto alla ciclistica, sveltavano un sofisticato forcellone posteriore monobraccio in alluminio, una carenatura in materiale molto leggero e parecchi altri particolari di pregio atti a realizzare la moto da battere nella sua categoria. Non solo: le RC30 non venivano assemblate su una normale linea di produzione, ma costruite a mano, una ad una, in HRC. Questa meraviglia debuttò nel 1987, e l'anno successivo una versione speciale dotata di un motore di derivazione RVF vinse il Campionato Mondiale Superbike con Fred Merkel. **M**





La storia dei V4 Honda da corsa Quarta puntata

di Maurizio Tanca | Performance ulteriormente incrementate, per consentire al V4 di vincere la 8 Ore di Suzuka e nel mondiale Superbike, e per dar vita ad una nuova stradale

Ogni anno, com'è noto, alcuni dei top rider del motociclismo da competizione si confrontano anche alla famosissima 8 Ore di Suzuka, considerata dalla Casa giapponese "la gara più dura del mondo". L'introduzione,

nel 1993, del regolamento vigente nel mondiale Superbike (che di fatto eliminava la categoria F1 costituita praticamente da costosissimi prototipi, solo lontani parenti delle moto di serie), rese necessario lo sviluppo di una nuova moto di ispirazione racing con potenziale notevolmente superiore a quello della stessa RC30: si trattava della RVF/R45, anch'essa nata espressamente per correre. Progettata utilizzando a piene mani la più recente tecnologia impiegata per la RVF750 da corsa, il nuovo motore della RC45



era alimentato dal sistema di iniezione elettronica programmabile PGM-FI. Anche il nuovo V4 godeva di distribuzione a ingranaggi sul lato destro, ma era complessivamente più leggero e compatto, e con prestazioni decisamente incrementate. Gli utenti supersportivi provavano una sorta di timore reverenziale per questa moto, che quando venne dotata di doppi iniettori e altri particolari speciali, divenne una racer davvero formidabile. La conquista del titolo Superbike nel 1997, ad opera di John Kocinsky, e le 5 vittorie alla 8 Ore di Suzuka (1994: Polen/Slight; '95: Slight/Okada; '97 e '98 Itoh/Ukawa; '99: Okada/Barros) furono solo una parte delle numerosissime gare vinte dalla RC45, Tourist Trophy incluso.

VFR800: maneggevolezza e comfort al top, ma cuore supersportivo

Nel 1998, quattro anni dopo il debutto della RC45, nacque una nuova VFR stradale. Il suo motore derivava da quello utilizzato nel Mondiale Superbike, quindi con iniezione elettronica e distribuzione ad ingranaggi, ma con cilindrata aumentata da 749,2 a 782 cc. Il nuovo V4 venne montato in un nuovo telaio molto rigido e leggero in configurazione "pivotless", cioè con il forcellone posteriore infulcrato sul motore stesso. La nuova VFR800, insomma, era una supersportiva sotto mentite spoglie, in grado di offrire ottime prestazioni e, nel contempo, un notevole livello di comfort per il normale uso stradale. Nel 2002, il motore venne ulteriormente sviluppato, con l'avvento dell'avanzatissima distribuzione a fasatura variabile



VTEC, derivata dalle auto Honda: il massimo della più recente tecnologia Honda, insomma, anche a livello di rispetto per l'ambiente. Sia divertendosi in circuito che viaggiando confortevolmente in autostrada col motore sotto coppia, la nuova RC46 (questa era la sua sigla identificativa ufficiale) era la sport-tourer più sofisticata di quegli anni, che rafforzava ulteriormente la reputazione che la mitica famiglia VFR si era creata fin dalla nascita. Quella che nacque come futuristica moto da corsa, la NR500, aveva dunque generato, nel corso di un costante sviluppo durato un quarto di secolo, una serie di moto sportive stradali e da competizione che hanno fatto la storia del motociclismo. Ma il Force V4 continua la sua vita... **M**



La storia dei V4 Honda da corsa Quinta puntata

di Maurizio Tanca | Honda lancia la sfida nella nuova categoria MotoGP, sfoderando una rivoluzionaria macchina da competizione

Il motomondiale cambiò drasticamente e definitivamente, nel 2002, quando i crepitanti motori a due tempi da 500 cc vennero soppiantati dai 990 a quattro tempi. E con l'inizio di quella che a tutti gli effetti era la nuova era del motociclismo da corsa. Honda, ancora una volta, scelse una strada nuova e certamente più ambiziosa rispetto a quelle dei suoi rivali. E lo fece sviluppando la RC211V, spinta da un rivoluzionario motore con 5

cilindri a V – tre anteriori e due posteriori – inclinati tra loro di 75,5°. Nessuno, prima di allora, aveva mai proposto un'architettura del genere, anche se va ricordato che la stessa Honda, a partire dal lontano 1966, aveva già corso con una moto a 5 cilindri – in linea, però – forse ancora più ardita di questa: si trattava della mitica RC149, ed era nientemeno che una incredibile 125 (124,42 cc, per la precisione) a 20 valvole, che erogava 34 cavalli a 20.500 giri! Ma tornando alla formidabile RC211V, essa dominò da subito e a lungo, vincendo ben 45 gare: parecchie in più rispetto alle 990 cc concorrenti. Ma per il 2007 il regolamento della MotoGP cambiò, e la cilindrata della classe regina venne ridotta ad 800 cc. Quasi tutti i competitor non fecero che progettare delle versioni ridimensionate dei loro motori, ma non Honda, che progettò ex-novo un V4, ovviamente ispirato al mitico, plurivittorioso predecessore con un cilindro in più. Una volta di più, dunque, Honda contribuì

alla storia del motociclismo da corsa realizzando il primo V4 a 4 tempi destinato alla top class del motomondiale. Un motore molto compatto, che garantiva un'eccellente centralizzazione delle masse, consentendo quindi la realizzazione di una ciclistica a sua volta molto compatta, ed estremamente maneggevole. La nuova moto si chiamava RC212V, ed era dunque la massima espressione della tecnologia sviluppata da Honda nel campo dei motori V4 di elevatissime prestazioni. Nel frattempo, però, anche i suoi migliori concorrenti avevano lavorato sodo, sfruttando a loro volta il massimo delle loro risorse tecnologiche: sicché vincere diventò dura, e dal 2007 al 2010 non arrivò alcun titolo iridato. Ma lo sviluppo del V4, naturalmente, continuava instancabilmente.

Una dura battaglia combattuta per la gloria L'ultima generazione di V4

“Usare una tecnologia originale per conquistare la vetta del motociclismo da competizione”. Ecco l'obiettivo per raggiungere il quale il team di sviluppo della RC212V lavorò lavorando febbrilmente. Lo scopo era principalmente quello di arrivare a disporre di una elevatissima velocità di punta, alleviando nel contempo il lavoro del pilota grazie ad un'erogazione della potenza la più facile possibile da gestire. Per ottenere ciò, i progettisti svilupparono un avanzatissimo controllo di trazione elettronico, per far sì che la moto trasmettesse al suo pilota la massima fiducia, rispondendo ai suoi comandi in modo tale che lui la sentisse letteralmente come fosse un'estensione del corpo. Il team di progettisti creò anche una serie di ulteriori nuove tecnologie all'avanguardia, come la trasmissione “seamless” (a doppia frizione) che riduceva molto

significativamente il carico di lavoro del cambio: ciò si rifletteva molto positivamente sul mantenimento d'assetto durante i cambi di marcia, oltre a consentire vantaggi anche in termini di tempi sul giro. Dopo cinque anni di sofferenze, ecco dunque che nel 2011 – cioè proprio nell'ultimo anno di vita dei motori da 800 cc, visto che per l'anno successivo si sarebbero tornati al litro di cilindrata – arrivarono il titolo mondiale piloti, quello riservato ai costruttori, e pure quello istituito per i team stessi. Il che riportò dunque Honda, e la sua tecnologia, al top del motomondiale. Oggi la MotoGP è tornata motori da 1.000 cc, e Honda ha dotato la sua nuova RC213V di un V4 ulteriormente sviluppato, e in continuo sviluppo, alla ricerca di prestazioni sempre più elevate, tant'è che i 350 km/h di velocità massima sono già stati superati. **M**



Marco Aurelio Fontana è medaglia di bronzo alle Olimpiadi

di Ippolito Fassati | Il pilota di MTB, fortissimo endurista, ha chiuso sul terzo gradino del podio, senza la sella, una gara tiratissima e eroica



Questa volta non ce l'ha fatta. Marco Aurelio non è riuscito a tagliare il traguardo su una ruota, la sua classica firma con cui chiude tutte le gare più prestigiose. Ma non per scelta, ma perché impennare senza sella è dura. Forse più che riuscire a compiere metà dell'ultimo giro del percorso Olimpico di Mountain bike senza quella sella che gli avrebbe dato il supporto necessario in salita

e in curva. Un guasto meccanico lo ha privato proprio nella parte finale della gara della possibilità di correre per l'oro e l'argento, assegnati rispettivamente al Ceco Kulhavy e allo svizzero Schurter. Ma Fontana con forza, determinazione e coraggio, non ha mollato e ha chiuso la gara con soli 4 secondi di vantaggio sul quarto arrivato, lo spagnolo Hermida. Troppa era la sua grinta. Questa era la sua Olimpiade e Marco Aurelio lo sapeva bene. Fin dall'inizio della competizione non ha mai mollato di un metro il gruppo di testa che spesso ha anche condotto in testa. Un'ora e mezza col cuore sempre oltre le 180 pulsazioni. Salite, discese, tecnica, coraggio, forza. Il "nostro" ciclista, tanto appassionato di moto, ha deciso questa volta di lasciarci senza parole. E nel momento più duro, senza la sella, invece di crollare ha resistito e ci ha fatto esultare tagliando terzo assoluto il traguardo. Grazie Marco! **M**





Lucio Lisarelli è il primo trapiantato a entrare nel Guinness dei primati!

di Andrea Perfetti | In piedi sulle pedane, per 10 minuti e senza mani: Lucio ha compiuto un'altra grande impresa che lo fa entrare nel Guinness dei primati e rende ancora più forte il suo messaggio volto a promuovere la donazione degli organi

Chi è **Lucio Lisarelli**. Di Lucio abbiamo parlato spesso su Moto.it perché approviamo e sosteniamo il suo forte messaggio volto a promuovere la donazione degli organi e a sensibilizzare le persone su questo delicato tema. Nato la vigilia di Natale del 1942 a Gubbio, Lucio riceve

il trapianto di fegato nello stesso giorno del 1996 presso l'Ospedale Maggiore Policlinico di Milano. Un segnale forte per chi, come lui, da quel giorno ha iniziato una nuova vita. Sedici anni sono passati dall'intervento e Lucio, che oggi di anni ne ha 68, dimostra coi fatti come dopo il trapianto si possa tornare a vivere una vita piena. E, sulla base di questo, lancia un messaggio che scuote le coscienze. Lucio non vuole mostrare quanto è bravo col manubrio (anche perché la sua specialità è la guida senza mani...), le sue imprese vanno oltre il gesto sportivo. Da sempre appassionato di moto, Lucio ha scelto la strada dei record per diffondere il suo messaggio



di speranza. In sella alla Motobi 125 replica Zanzani, o a cavalcioni della sua Lambretta del '68, ha compiuto imprese ardite, come la salita della Madonna della Ripa senza mani, col gas puntato a oltre 60 orari di media. Con la Motobi ha stabilito un altro record: all'interno di una pista di auto-modellismo ha guidato in piedi, senza mani per 5 minuti. Il suo messaggio di speranza ha un duplice scopo. Innanzitutto sprona chi è in attesa di trapianto a non mollare, a tenere duro. La medicina ha fatto passi da gigante, la qualità della vita dopo l'operazione riporta a una quotidianità priva di sofferte rinunce. La voglia di vivere e l'entusiasmo anche per le piccole cose sono il migliore antirigetto possibile. Un po' di sana pazzia non guasta: a sedici anni dall'operazione il nostro motociclista sta bene e la sua storia è di esempio e di incoraggiamento per chi vive i momenti difficili.

11 agosto 2012: è record da Guinness!

Nel mese di agosto Lucio Lisarelli ha conquistato un altro importante record che è stato inserito nel Guinness dei primati. Sabato 11, presso la pista ciclabile "Le Cerque", Lucio Lisarelli ha guidato la sua Lambretta senza mani, in piedi sulle pedane e con l'acceleratore bloccato per 10 minuti e 57 secondi, compiendo cinque giri da oltre 1100 metri. Lucio è andato anche oltre, proseguendo a record battuto sino a oltre 13 minuti. Prima dell'impresa, all'ex refettorio della Biblioteca Sperelliana si è svolto il convegno "Donare... completa la vita. Il trapianto e la donazione di organi e tessuti" che ha promosso la pratica della donazione degli organi. L'evento è organizzato in collaborazione con il Comune di Gubbio. Le immagini che vi mostriamo (Photostudio Gubbio) raccontano la bella impresa di Lucio Lisarelli. **M**

I racconti di Moto.it

“L'alba del motociclista”

di Antonio Privitera | Il mio prof di italiano dice che ormai impegnarsi non è più di moda, vogliamo tutto e lo pretendiamo facile e breve. Breve è la strada che ci piace fare per arrivare al bar, breve il tempo in cui mettiamo la prima da quello in cui spegniamo il motore

Il mio prof di italiano dice che ormai impegnarsi non è più di moda, vogliamo tutto e lo pretendiamo facile e breve. Breve è la strada che ci piace fare per arrivare al bar, breve il tempo che separa il momento in cui mettiamo la prima da quello in cui spegniamo il motore, breve il tempo che dedichiamo alla nostra tipa sotto le lenzuola. Il massimo piacere col minimo impegno. Dagli torto, al vecchiardo. Secondo me un giro in moto a volte è benzina sprecata. Mio padre invece pensa non ci sia nulla di più poetico di una passeggiata in moto all'alba; da un po' di tempo me lo ripete ogni benedetta sera, una specie di mantra che sento prima di cena o durante il mio cazzeggio al pc: va bene papo, ho capito, grazie, grazie, grazie, ma se ti piace tanto prendi il tuo millecento da turismo e vai pure! Certe volte esagera e mi viene il rigetto per queste cose da fissati. Eppure, oggi subito dopo un acquazzone primaverile che ha pulito le strade e l'aria, mi è tornata la smania di fare un giro lungo e

impegnativo, magari pure avventuroso. Non lo so perché, forse l'insonnia, ma piuttosto che andare a scuola a preparare gli esami di maturità, ho il fortissimo desiderio di avere la strada che scorre sotto le gambe e andare in giro senza meta. “Buongiorno Mammina, sono le sei. Vado a fare un giro in moto poi entro alla seconda ora. Bacio, Mattia”. Lascio questo biglietto sul tavolo della cucina e scendo in garage senza fare rumore: se papà scopre che non vado a scuola, come minimo mi toglie internet per un mese, mi manda in giro nudo e poi clicca su “mi piace”. Problema: mi accorgo che il mio motard 125 ha la batteria scarica, per partire ci vuole una spinta. Dati: il box è in fondo ad una rampa di dieci metri con pendenza da downhill, la moto pesa più di un quintale, io ho tanta buona volontà ma non faccio sport dalla terza media. Soluzione: mi dò una pacca sulla spalla da solo e inizio la scalata. Dopo una serie di sforzi sovrumani, ho le gambe che mi tremano e il volto paonazzo come una triglia;

mi giro a guardare quanta salita ho superato: nemmeno tre metri, il mio fallimento è totale. Non demordo. Rimetto la moto nel box e vado in strada: in giro c'è solo la m-e-r-a-v-i-g-l-i-o-s-a signora Enza, netturbina cinquantenne in missione per conto di Dio. La inquadro e le dono il mio più ampio sorriso, così ampio che si vede pure la carie sul molare. Lei strazia “per un'ora d'amore non so cosa dareiiii...” nella inconfondibile interpretazione dei Subsonica: si ferma e mi fissa in imperiale posa con una ramazza che in mano a lei sembra il palo della pole dance. Oddio, male male non è; tanta roba. Considerato il tempo trascorso dalla prima immatricolazione, le do un 6 politico. Comunque, questa donna potrebbe salvarmi da una situazione difficile; mi concentro sulle parole giuste da rifilare a lei che è la mia unica speranza per tirarmi (il prof direbbe che “la metafora è ficcante”) fuori da una situazione scomoda. Parole che io da solo non riuscirei mai a dire, troppo timido, poco abituato al



contatto con le persone: quindi faccio scendere in campo il mio simpaticissimo ego, quest'ultimo molto più grande di me in età e dimensioni: anche lui di tanto in tanto esagera. -Eh... 'giorno... (perché quando dobbiamo chiedere qualcosa e non sappiamo come, iniziamo con vocalizzi senza senso? Boh...) -No. – sbotta la signora Enza. (cavolo vuol dire “No”? Io non ho ancora parlato...) -Signora Enza, che bella divisa...(no, dai... declamare le lodi della mise verde e rossa da spazzino è ridicolo) -Signorina, grazie. La risposta

è no. No, e vai a casa. “...per poterti toccare non so cosa dareiiii...” – e giù di ramazza. -No?? A cosa, “no”? Signora, io non ho praticamente aperto bocca. (ma cos'è? La rabbidante delle richieste d'aiuto impossibili?) -Non dirmelo, la moto non parte e vuoi che venga in garage con te per farla partire a spinta. A quest'ora, alle sei di mattina... eh, vita mia... “chiudo gli occhi e penso a teee...” (caspita, se indovini le cose senza che nessuno dica nulla, corri a giocare un gratta e vinci...) -No... cioè, sì... è una cosa semplice, io spingo e lei mi dà un

solo aiutino per uscire la moto dalla salita... -Tu cosa mi dai in cambio? Mi aiuti a pulire la strada? O sai fare di meglio? (come direbbe il mio prof, questa è la mercificazione della gentilezza, l'ignobile perdita di ogni buona creanza: siamo al più vile *du ut des*, cribbio!) -Non posso spazzare la strada con la giacca da moto, non riesco a muovermi... poi sudo, mi si ghiaccia addosso, prendo la febbre e sto a casa una settimana... devo preparare la maturità! -Te la faccio prendere io la maturità... “...io per un'ora



d'amore venderei anche il cuoreeee..." (ho capito bene??)
-Signora, per chi mi prende!
-Signorina! E poi sono sicura che sei entrato cento volte nel garage con la morosa per la mano... ragazzino porcellone!! - e sorride...
-Lei non ce l'ha un cuore!
-Ma io ho cu...ore grande così, caro: guarda qui... -ammicca. (alla fine della fiera, potrò raccontarla agli amici) (Ma anche no...) (magari imparo qualcosa, ho certe lacune...)
-Allora? Vuoi una mano da me o continui a fare da solo come

sempre? - e ridacchia. (puzzerà di spazzatura?) (metti che lei s'innamora e finisce come in quel film... come si chiamava... quello con la maialona che accavalla le gambe... boh, vabbè. Quello.)
-Ma io sono fidanzato...
-Beato te... stai tranquillo, io non sono gelosa e possiamo prenderci tutto il tempo che vogliamo, a casa non ho nessuno ad aspettarmi. (se si viene a sapere sono fregato per tutta la vita) (...prima vado su facebook e aggiorno il mio stato in "sconvolto". Minchia! E se abbiamo

amici in comune?) (però, sempre meglio di andare a scuola; faccio in fretta e poi vado in motocicletta fino a pranzo)
-Va bene...
-Oh... ma bravo!
-Facciamola breve, eh...
-Dipende da te, caro...
La signorina Enza posa circo-spetta la ramazza dietro una siepe e ci avviamo verso il garage in fondo alla rampa.
-"chiudo gli occhi e penso a te..."
-Signorina, sono le sei, può far a meno di cantare qui in cortile?? Il Grammy glielo consegno

a fine mattina.

-Chiamami Enza, tesoruccio... Entriamo nel garage. Lei ha uno sguardo famelico, mi sento già come all'esame di maturità: le gambe tremano e vorrei dire qualcosa ma non so cosa. Chiudo la porta basculante badando a non fare il minimo rumore. Tlack! La serratura scatta. Siamo uno di fronte all'altra, in piedi: dentro il box assieme alla mia moto ci sono la macchina dei miei, la motocicletta di mio papà e cinque scaffali pieni di riviste di motociclismo degli anni settanta, ottanta e novanta. Lì, circondato dalla una copertina con il Laverda SFC, dalla prova della RG Gamma 500 e tenuto d'occhio da un articolo sulla doppietta di Spencer, sento mani pesanti sbottonarmi il giubbotto; tra dieci minuti, se non vengo colto dalla sindrome del porno attore, sarà tutto finito. Enza sussurra "mò ti faccio ricordare questo momento per sempre, ragazzino..." e proprio quando credo di avvertire due labbra elettriche avvicinarsi alle mie, sento uno scalpiccio nella scivola: qualcuno urla "Aprite! Polizia!" e bussa violentemente alla porta del garage. Un'ora dopo siamo in questura: io, mamma, mio papà e la signorina Enza in lacrime con le manette ai polsi, mentre su un video scorrono le immagini di una telecamera nascosta all'interno del garage di casa mia. Per la vergogna ho esaurito ogni sfumatura del

rosso e ho iniziato con quelle del blu, poi passerò al giallo e alla fine imploderò come una nana bianca, sperando di essere inghiottito dal pavimento. Arriva papà e mi spiega che la signorina Enza durante la sua attività di netturbina solerte ma soprattutto generosa, adescava motociclisti adolescenti convincendoli ad avere brevi intimità nel loro garage; dopo essersi soddisfatta, li ammoniva a non raccontare a nessuno l'accaduto, minacciando di dire tutto ai genitori e di pubblicare sui social network foto compromettenti scattate di nascosto col telefonino. Brutta cosa la solitudine, aggiunge la mamma, e mi viene in mente il mio prof quando dice che se peccano i preti, siamo tutti in diritto di fare altrettanto. L'indagine era partita da voci messe in giro su facebook da una ragazzina gelosa; era da mesi che mio papà, commissario di polizia, inseguiva questa donna cercando di beccarla con le mani nel sacco e gli serviva un'esca: ero io... ecco perché la batteria della moto era scarica. Io voglio bene a mio papà ma, cavolo, a volte esagera: mi ha comunque assicurato che farà in modo che tutti sappiano che ho contribuito all'arresto di una criminale, salvandomi così dai pettegolezzi: ne uscirò come un mezzo eroe, solo mi ha vietato di fare riferimenti a questa storia su facebook, che non gli va tanto a genio, magari un tweet

piccolo piccolo... come premio, la mamma vuole regalarmi un abbonamento annuale a una palestra per farmi dimagrire un po' e darmi la possibilità di spingere la moto senza chiedere aiuto a nessuno: stai serena mami, ho imparato la lezione; mio papà invece mi ha dato il permesso per fare un viaggio con la motocicletta quest'estate. Sarà il mio primo viaggio in moto, metterò dentro la prima puntando verso il mare; e poi forse è meglio sparire per un po' dalle chiacchiere dei vicini, tutti sui balconi a godersi la scena mentre la polizia ci accompagna fuori dal garage. Partirò con Elisabetta, lei sarà felicissima di fare le vacanze in moto e poi quest'estate faremo entrambi diciott'anni. La destinazione la decideremo interrotti dal vento parlando attraverso i caschi aperti, arriveremo dove ci pare, dormiremo in b&b scovati all'ultimo momento, profumeremo di sporco e di viaggio: in compenso c'è un mondo da festeggiare, da scoprire, da conquistare. Grazie, papà.
Mi vengono in mente le parole del mio prof quando, sorridendo al mio motard 125 all'uscita di scuola, una volta mi esortò a intraprendere un viaggio in moto, anche piccolo, per cogliere le possibilità di sbagliare in totale autonomia. Ma cosa vuoi che ne capisca, lui che va in giro con un Morini degli anni '70... **M**



La KTM Factory EXC 250 F di Antoine Meo Ce la racconta Fabio Farioli

di Andrea Perfetti | Vi mostriamo da vicino la moto che domina la Classe E1 del Mondiale di Enduro, guidata dal pilota più in palla del momento, Antoine Meo. Ce la descrive Fabio Farioli e la prova con noi Marco Aurelio Fontana

La KTM Factory EXC 250-F di Antoine Meo Sono i grandi protagonisti della Classe E1 nel Mondiale Enduro 2012. Antoine Meo e la KTM EXC 250 F del Team KTM Factory Farioli hanno dimostrato di avere il passo giusto per conquistare il titolo iridato e sono la coppia da battere di

questo torneo. Merito del pilota, attualmente forse il più forte endurista in attività e sicuramente quello più amato dal pubblico di tutto il mondo, e della moto. Veloce, leggera e performante. È austriaca, certo, ma le moto factory sono gestite magistralmente dal team di Fabio Farioli (team manager). La squadra corse della KTM ha infatti sede a Bergamo, patria dell'enduro nostrano. Proprio la giornata trascorsa con gli uomini orange (Antoine Meo, Fabio Farioli e Paolo Carrubba), in occasione della [realizzazione del video che vede protagonisti il pilota KTM e l'olimpionico Marco Aurelio Fontana](#) (fantastica la sua [medaglia alle Olimpiadi di Londra!](#)), ci

ha permesso di toccare con mano la EXC ufficiale. Una moto curata nei minimi dettagli, ma tutto sommato molto simile alla moto di serie. O forse è l'apparenza che inganna? Per fugare ogni dubbio, abbiamo chiesto a Fabio Farioli di raccontarci come cambia la moto del mondiale rispetto a quella che troviamo nei negozi KTM.

Meo. Il pilota "Ingegnere"

L'EXC 250 F di Antoine è un mezzo factory al 100%. Anche la manutenzione viene curata prima, dopo e durante la gara dagli esperti meccanici del Team Farioli. A questo proposito vi raccontiamo un divertente aneddoto. Antoine Meo è un grande appassionato di meccanica e, al ritorno dalle gare del Mondiale, ama lavorare sulle sue moto nell'officina di casa. Per questo avrebbe chiesto, prima di firmare il contratto con la KTM, di poter tenere con sé la moto factory con cui corre. Da Mattighofen è arrivato un perentorio "no": le moto ufficiali sono gestite esclusivamente nella sede bergamasca. Poco male, il pilota francese ha riversato le sue attenzioni su una pepata KTM SX 150 a due tempi (l'abbiamo vista e ha un silenziatore home made in fibra di carbonio che non passerebbe la fonometrica della MotoGP da quanto è corto!). Con questa si diverte a giocare in pista come nella sua officina, tanto da essersi meritato l'appellativo de "L'ingegnere" dai suoi meccanici italiani.

Fabio Farioli racconta la EXC 250 F di Antoine Meo

Fabio, in cosa si differenzia maggiormente la moto factory da quella in vendita?

«Oltre al look con adesivi dedicati e al telaio arancio, hanno sospensioni ufficiali, ruote diverse (solo per motivi estetici e legati allo sponsor), motore ottimizzato con pistone e biella provenienti dal nostro catalogo KTM Power Parts, centraline dedicate, scarico Akrapovic, gruppo farfallato diverso (che sarà di serie sulle prossime moto in produzione). In pratica quindi anche un appassionato si può fare una moto quasi identica attingendo dal catalogo KTM Power Parts... Anche il sistema frenante è standard,



anche se di colore diverso, è solo assemblato e lavorato a mano dalla Brembo».

Quali sono le parti che richiedono una messa a punto più precisa per affrontare in sicurezza una gara di livello mondiale?

«Le sospensioni innanzitutto. Anche quelle di serie vanno bene, solo che la taratura deve essere personalizzata in base al peso, alla velocità e alle esigenze del pilota. Qualcuno preferisce le forcelle sensibili e più morbide, ma meno precise in velocità. Qualcun altro preferi-

sce la stabilità e precisione alle alte velocità sacrificando un po' il comfort e la velocità sulle pietre... Il resto con le moto ad iniezione non è molto importante, la carburazione si adegua. Diverso è il discorso per i due tempi, che richiedono una carburazione precisa che ti renda la moto piena a ogni regime di giri senza che però sia troppo magra e a rischio rottura o a rischio bruciatura di candele».

I pregi della 250 EXC F secondo te?

«Motore con tiro sia ai bassi regimi che agli alti e l'affidabilità, nonché un ottimo equilibrio generale. La moto di serie è già pronta per il mondiale. **Esempio ne è Thomas Oldrati** che con una moto completamente di serie con solo le sospensioni sostituite (con quelle after market, non ufficiali) e la marmitta Akrapovic ha corso in Svezia con ottimi risultati (2 e 3 in Svezia)».

E invece gli aspetti che possono ancora essere migliorati?

«Potenza e tiro sulle cilindrata piccole non sono mai sufficienti, più se ne ha meglio è...».

Una considerazione sulla guida molto aggressiva di Meo: il mezzo meccanico ne risente?

«Sicuramente una guida come quella di Nambotin ha più riguardo per la moto e la consuma di meno meccanicamente, però le KTM sono robuste a sufficienza per permettere a piloti come Meo e Knight di maltrattarle e sfruttarle al 110%».

Una prova molto speciale. Il campione olimpionico Marco Aurelio Fontana sulla moto di Meo

L'EXC 250 F ha messo l'acquolina in bocca a Marco Aurelio Fontana che, prima delle fatiche e della medaglia olimpiche, non si è fatto scappare l'occasione di provare la moto di Antoine. Come ormai saprete bene, Marco Aurelio è un appassionato vero di Enduro e, finite le riprese del video, è saltato in sella alla moto di Antoine e si è volatilizzato nei boschi che circondano casa. Da non perdere il **video** del suo incontro con la moto factory, con l'inchino iniziale e... il commento finale decisamente "godurioso". Se non è passione questa! **M**



Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo
Edoardo Licciardello

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Antonio Gola
Alfonso Rago

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it