



NUMERO 269
29 novembre 2016
N.95 PAGINE



News: Le novità special e custom di Eicma | Interviste: Max Pezzali, Nicola Dutto, Davide Giugliano, Lorenzo Savadori | M. Clarke: quello che non si fa più nei motori | MotoGP: le Pagelle della stagione 2016 | SBK: Jonathan Rea chiude i test di Jerez con il record | MX: Le foto top della Transborgaro



OHVALE GP-0 2017

Pagine 2-19



PROVA: VERTIGO CAMO 300 WORKS

Nata dai sogni di Manel Janet la Vertigo è capace di creare una Trial tanto moderna da spostare ancora più in là l'asticella tecnologica della specialità



MASSIMO CLARKE: CIÒ CHE NON SI FA PIÙ NEI MOTORI

L'evoluzione della tecnica ha portato alla affermazione delle soluzioni tecniche più razionali dal punto di vista progettuale



NICO CEREGHINI: "ERO UN SUCCHIARUOTE"

Tutti ce l'hanno con Barbera perché in qualifica si infila dietro ai big e sfrutta i loro riferimenti. Come ragiona un succhiaruote?

LE OHVALE OHVALE OHVALE



OHVALE GP-0 2017

di Edoardo Licciardello

PICCOLA MOTO, NON MINIMOTO: ABBIAMO PROVATO LA RACING IN SCALA DELLA FACTORY VENETA SCOPRENDO UN MEZZO VELOCE, DIVERTENTE ED INCREDIBILMENTE ISTRUTTIVO



S

Se non sapete chi sono Mariano Fioravanzo e Claudio "Caio" Pellizzon è facile che vi siate persi qualcosa di importante nella storia del motociclismo italiano. I due – uno nella veste di ingegnere, l'altro in quella di collaudatore – hanno dato vita ad alcune delle moto più riuscite a cavallo di fine millennio, firmando i progetti di una nota casa italiana particolarmente rinomata per l'equilibrio generale di ciclistiche e motori.

Bisogna fare i complimenti a Valerio Da Lio, fondatore (anzi, lasciateci dire inventore) di Ohvale, che ha pensato bene di aggiudicarsi due elementi del genere quando ha pensato di creare un mezzo che fino ad allora – parliamo del 2012, quando l'abbiamo provata in anteprima – ancora non c'era. Perché sarebbe facile battezzare la GP-0 come una minimoto o una pitbike, ma non si coglierebbe affatto il punto di questo mezzo diverso da tutti gli altri. La Ohvale non è una minimoto



da corsa, è una piccola moto da corsa. Vi assicuriamo che c'è un mondo di differenza, e vi spiegheremo dopo il perché.

Con le parole di Valerio stesso, la volontà era quella di creare una moto che stesse alla MotoGP come il kart sta alla Formula 1. E ne è uscita una moto nata per gli adulti, per essere divertente ed istruttiva, ma che si è poi rivelata estremamente accessibile anche per i più giovani: i ragazzini diventano matti e vanno subito forte. E lì si può far correre ovunque, perché basta una macchina con un bagagliaio degno di tale nome e la GP-0 la si porta ovunque, sui kartodromi ma anche sulle piste vere, senza bisogno di allenamento, preparazione fisica e di... aspettare la bella stagione, perché sugli impianti più piccoli si gira tutto l'anno.

Un mezzo che si presta alla guida estrema, su cui si può giocare, osare un po' senza dover avere cinque centimetri di pelo sullo stomaco: il "numero" riesce facile come avviene con il kart rispetto all'auto. Non vediamo l'ora di provarla.

LA GAMMA 2017

Siamo a Cremona, sul circuito intitolato qualche mese fa al compianto Angelo Bergamonti, per scoprire le novità di una gam-



ma che si fa sempre più completa contando ormai 4 versioni. Tutte quante condividono dettagli di grande pregio, dal telaio a traliccio fino a tutte le parti ricavate di fresa – supporti pedane, attacchi pinze freno, piastre di sterzo con forature di alleggerimento/flessibilità che sembrano prelevate dalle MotoGP attuali. E come orgogliosamente recita l'adesivo sulle sovrastrutture, con tanta attenzione ai fornitori italiani, perché già ora carenature, telai e tutte le parti fresate sono Made in Italy. E l'obiettivo è di arrivare al 100%.

Soluzioni nate per la grande attenzione alla qualità, scegliendo componenti con criterio. Sospensioni che funzionano veramente, un motore a 4 tempi più sfruttabile e che aiuta nelle fasi di percorrenza, gomme vere.

D'altra parte se dietro ci sono persone come Pellizzon e Fioravanzo è difficile aspettarsi alcunché di diverso...

E' lo stesso Pellizzon a raccontarci cosa c'è di nuovo, perché la GP-0 è oggetto di un costante sviluppo su tutto il pacchetto nonostante fin dall'inizio sia stata contraddistinta da una base globalmente molto riuscita. Non è stato certo facile ottenerla, partendo di fatto senza riferimenti della concorrenza e dovendo effettuare lo sviluppo di un mezzo che pesa quando – se non in certi casi meno – del pilota, che quindi ha un'influenza incredibile in termini di dinamica della guida.

La descrizione tecnica sembra quella di una supersportiva attuale: telaio a traliccio in acciaio, forcella rovesciata, monoammortiz-



zatore completamente regolabile (ed è anche disponibile un kit Ohlins sviluppato in collaborazione con Andreani, con cartucce e mono naturalmente tutti completamente regolabili), freni a disco con pinze radiali – le pastiglie sono state evolute nella miscela per migliorare la tenuta a caldo – e raccordi in treccia aeronautica, forcellone in alluminio a sezione variabile. I dettagli di qualità servono anche ad avere un "effetto fusibile": quando si cade è normale che si consumino una piastra, una pedana, un supporto. Perché devono rovinarsi quei dettagli da pochi euro, non un telaio: una caduta non deve costare quanto una stagione.

Le gomme sono "vere", realizzate appositamente per i cerchi da 10", una scelta nata per sfruttare la possibilità di accedere a più impianti che limitano a quella misura di cerchi l'accesso per motivi assicurativi. Ma non immaginatevi le routine degli scooter dei tempi che furono, perché i cerchi a tre razze nascono da progetto Ohvale, sono realizzati completamente in Italia e sono il frutto di uno studio preciso per massimizzare la rigi-





dità e la velocità d'inserimento. Proprio le gomme sono oggetto di un lavoro costante con il produttore: Pellizzon e Da Lio vorrebbero migliorare costantemente per seguire l'evoluzione della moto e dello stile di guida dei piloti, e stanno spingendo sempre di più per evolverle.

I motori, da 110 a 190 centimetri cubici (con l'arrivo del nuovo 160, equilibrata via di mezzo fra i due estremi della gamma) sono realizzati da Zongshen, colosso cinese da 16.000 dipendenti da cui ogni anno escono quattro milioni di propulsori. "Prima o poi arriveremo al Made in Italy anche qui" spiega Da Lio, che però giustamente fa un distinguo fra i prodotti cinesi da due soldi e quelli realizzati secondo specifiche occidentali, per non parlare poi di quello realizzato dalla giapponese Daytona.

C'è comunque tanta Italia non solo nel progetto, ma anche nelle componenti: il nuovo impianto di scarico è realizzato da Arrow,

che ha dovuto lavorare durissimo per rientrare nelle nuove normative anti-rumore soprattutto sul 190 Daytona. L'obiettivo è stato comunque raggiunto, con una riduzione dai 3 ai 6dB senza sacrificare le prestazioni. La gamma 2017, in breve, offre quindi il 110 automatico da 8cv ad un prezzo di 3.850 euro, che diventano 3.990 per la versione a marce da 11cv. La new entry 160, da 15cv, vi costa 4.150 euro mentre c'è un bel salto per arrivare al 190 Daytona, con motore a 4 valvole da 24cv che vi "porta via" 5.100 euro. E poi ci sono tutti gli accessori, a partire dal servizio di consulenza per le grafiche della moto (potete avere la vostra Ohvale con la livrea che preferite: Valerio, che di mestiere "vero" ha un'azienda di design che lavora da anni su blasonatissimi progetti moto, la disegnerà con voi), particolari in carbonio, slick PMT in varie mescole (e ci sono anche le rain, perché la GP-O è fantastica per allenare la sensibilità sul bagnato), radiato-

ri olio, carburatori Mikuni o Keihin da 26 o 28mm, cambio estraibile, termocoperte e leva per il cambio rovesciato.

DOVE LA USO?

Difficile mettersi in casa una Ohvale e resistere alla tentazione di andarci a correre. Per questo l'impegno della Casa veneta si è suddiviso subito fra la parte tecnica e quella sportiva, arrivando alla realtà di quest'anno, quando i risultati in termini di partecipazione e riconoscimento sono andati ben oltre le aspettative grazie anche alla lungimiranza del regolamento incentrato su motori bloccati e sigillati per evitare l'ingresso di preparatori che possano far lievitare i costi e valorizzare i mezzi più dei piloti.

Le moto vengono consegnate con propulsori sigillati, in maniera che i proprietari possano effettuare solo la manutenzione di routine come il cambio dell'olio (ogni 10 ore, per la

cronaca) mentre gli interventi più importanti sono riservati alla rete di assistenza estesa ormai in tutta Italia, unica autorizzata a riappare i sigilli sul motore validandone quindi la partecipazione alle gare. La differenza la deve fare il pilota, non il mezzo. L'attività sportiva è stata organizzata dal CNV MotoASI attraverso naturalmente una categoria riservata monomarca, entrata quest'anno nel circuito del CIV Junior corso su piste come Vallenga, Franciacorta, Varano. E' stato bello vedere i giovanissimi nelle piste vere, su cui possono prepararsi alle moto più grandi e dove tra l'altro hanno a volte messo in difficoltà qualche categoria più blasonata: vi basti sapere che informalmente qualcuno ha preso tempi molto interessanti, e che a Varano le Daytona 190 facevano segnare 155/160km/h in fondo al rettilineo...

Roberto Pini, responsabile CNV MotoASI, ci



ha raccontato brevemente la storia dell'impegno agonistico. Ohvale è partita con 6 piloti, ed è arrivata ad avere oggi un campionato nazionale con sei selettive distribuite fra nord, centro, sud e isole. Obiettivo? Offrire a due tipi di piloti molto diversi (giovani da crescere, adulti che vogliono correre senza ipotecare la casa...) il miglior servizio. Oggi ci sono 140 Ohvale (che rappresentano il 30% delle vendite, fate voi i conti) iscritte alle selettive, di cui circa 100 al nord; domenica scorsa si è corsa la finale a cui hanno partecipato i primi cinque di ogni selettiva.

Il futuro è ancora più brillante, con nuove classifiche e categorie per chi non è competitivo come i primi, perché l'accessorio più importante, come ricorda Roberto, è divertirsi. Se poi volete provare, attraverso l'organizzazione di Santi De Luca Ohvale ha messo a punto il TORM (Trofeo Ohvale Rental Master) basato sul servizio di noleggio: con 100 euro ci si può presentare direttamente in circuito e trovare lì la moto, pronta per correre. Quest'anno è partita la sperimentazione, nella zona del centro Italia ha riscosso grande successo raccogliendo adesioni per 110 persone su 7 tappe. Scusatene se è poco.

COME VA

Salgo, anzi scendo in sella alla GP-0, e il primo impatto è traumatico anche se non come su una minimoto. La posizione di guida replica in piccolo quella di una sportiva, ma non ci si trova a cercare di evitare le botte fra gomiti e ginocchia, costretti in una posizione univoca e fissa come sulle minimoto: una volta che il corpo si è abituato alle proporzioni del mezzo ci si trova a guidare di corpo esattamente come su una moto da corsa. Anzi meglio, perché con un rapporto fra le masse della moto e del pilota quasi paritarie, ogni minimo spostamento del proprio peso ha effetti macroscopici rispetto a quello a cui siamo abituati sulle "normali" sportive.

Il primo turno in pista è sconcertante, e mi





trovo a guidare contratto, con tutti i sensi allertati a mille per l'incredibile agilità della GP-0. Il peso (o meglio la sua mancanza) e l'inerzia giroscopica ridotta a zero dei cerchi da dieci pollici fanno sì che basti girare lo sguardo per dirigere la moto proprio lì, esattamente dove sto guardando. Il mio stile di guida, atrofizzato da anni in sella a quelle maxi che ci perdonano movimenti bruschi, scattosi e un po' scomposti è disastroso sulla Ohvale, che reagisce con un collegamento quasi neurale ai miei comandi, volontari o involontari.

Il primo impatto sulla 110 si rivela quindi traumatico, e pur avendo intuito il potenziale di divertimento racchiuso dalla più piccola delle GP-0 a cambio manuale (a proposito, non cercate la prima in basso: il cambio segue un'inusuale schema folle-1-2-3-4) non posso dire di essermela goduta. Va già meglio sulla 190 Daytona.

Un po' perché le masse – volaniche e gene-

rali – del motore sono un po' superiori e la rendono un filo più stabile e meno reattiva, un po' perché la potenza del motore fa sì che si guidi un po' più come una moto "grossa", con più staccate e riaperture dell'acceleratore che aiutano a ritrovare gli automatismi che conosco, fatto sta che inizio a divertirmi davvero e a capire cosa volevano dire Mariano, Caio e Valerio quando in conferenza stampa ci hanno parlato di un mezzo che ha tutti i comportamenti tipici di una moto vera.

Mi trovo più sciolto ed inizio a guidare di corpo come farei su una moto da corsa. La GP-0 mi ripaga con un'efficacia incredibile, figlia di un equilibrio generale non semplice da trovare nemmeno su sportive "normali". Una volta ricalibrati i miei movimenti sulle masse della Ohvale scopro che ogni minimo movimento ha una conseguenza esattamente uguale a quella che avrebbe su una moto da corsa.

Bisogna caricare bene l'avantreno sul ve-

loce, sfruttare un (frazionale) spostamento del peso all'indietro per cambiare di direzione ancora più rapidamente – ma attenzione, perché come avverrebbe su una vecchia 125GP non è difficile trovarsi a farlo in leggera impennata, e quindi bisogna stare molto attenti a non attaccarsi al manubrio. Quando si tratta di staccare si resta impressionati dalla potenza dell'impianto e da quanto la forcella sia capace di copiare le asperità, e si resta sbalorditi anche quando si tratta di correggere qualche piccolo errore. Si può entrare in curva con i freni in mano senza che il davanti prenda sotto, o correggere qualche traiettoria approssimativa senza problemi: basta mantenere il sangue freddo e si recuperano situazioni incredibili, magari con una spinta di ginocchio. Una giornata in sella alla GP-O e capirete molto meglio cosa succede quando guardate le gare in TV.

L'unico problema viene dalla trasmissione: in scalata bisogna essere molto cauti con la frizione, perché la Ohvale è cortissima e

tende a saltellare portandovi lunghi se non mollate la leva con le cosiddette mani della festa. Ci starebbe bene un'antisaltellamento, ma niente paura: arriverà a breve – tenete d'occhio lo stand ad EICMA.

A parte il divertimento folle, il vero pregio della GP-O sta proprio nel suo valore educativo. Fa crescere i giovani piloti insegnandogli la correlazione fra azione e reazione, li abitua alla precisione nella guida e gli permette di sbagliare e recuperare l'errore. O magari di cadere, facendosi poco male perché nonostante velocità di tutto rispetto le altezze sono molto ridotte e anche se si finisce sbalzati di sella si è subito a terra, evitando i voli spaccalavicole delle moto più grosse. E ai... diversamente giovani reinsegna a guidare precisi, agili, leggeri, concentrati, recuperando tutti quegli automatismi che la pigrizia e le maximoto di oggi ci hanno permesso di dimenticare.

Ciliegina sulla torta, i ragazzi di Ohvale hanno una quasi sorpresa per noi. Una garet-



ta fra giornalisti su due manche, con tanto di partenza stile Le Mans, sulla 110 e la 190 Daytona con la formula Cronosport – una via di mezzo fra regolarità e velocità.

Abbiamo a disposizione due turni di prova in cui realizzare il nostro miglior tempo su ciascuna delle due moto, che dovremo poi replicare in gara. La velocità conta, perché ogni sorpasso ci vedrà penalizzati con qualche punto, ma sarà la nostra capacità di girare il più possibile vicino al nostro ideal time a determinare il migliore, perché ogni decimo di scostamento farà fioccare punti di penalità. Purtroppo la sindrome dello smanettone mi fa buttare via gara-1, in sella alla 110. In prova resto imbottigliato dietro ad un pilota più lento che non riesco a passare, mentre in gara rompo gli indugi e mi libero in un paio di tornate dei più lenti e... invece di cercare di uguagliare il mio passo delle prove finisco per girare molto più veloce, accumulando punti su punti di penalità. Va meglio in gara-2, dove in sella alla 190 fin dal primo giro forzo

un po', giro a pista libera e mi aggiudico la pole position. In gara azzecco lo scatto – con partenza di corsa, stile Le Mans – e prendo il largo, aggiudicandomi quindi pole, vittoria in gara e il miglior punteggio in termini di penalità, anche se la somma dei risultati delle due manche mi vede giustamente relegato nelle zone basse della classifica.

In realtà non sono esattamente il primo a tagliare il traguardo neanche in gara-2, perché con noi girava Pellizzon. Che parte ultimo, poi ci macina uno ad uno e arriva a prendere anche me. Mi passa come fossi fermo e mi regala lo show di un giro nella sua scia. Sono incredibili scioltezza e velocità con cui "Caio" guida la Ohvale: gli anni di 125SP gli hanno regalato uno stile precisissimo, pulito e redditizio. Ancora magro come un'acciuga, Claudio riesce ad appiattirsi sulla GP-O fin quasi a sparire, e in curva usa spostamenti millimetrici per disegnare traiettorie con il compasso. Dopo qualche curva mollo, perché preferisco tornare a casa con tutte le ossa al

posto giusto.

Ma se ancora avevo qualche dubbio sulle doti della GP-O, Pellizzon me li ha dissolti in un attimo: se la sviluppa uno così non c'è da aspettarsi meno che la perfezione.

PER CHI È?

Chi vi scrive è padre di un bambino di sette anni. Appena sceso dalla seconda sessione di prova – la prima si è rivelata un po' troppo confusa perché l'entusiasmo mi prendesse davvero – ho iniziato a pensare all'idea di mettermene in casa una ed iniziare a girare per kartodromi e piste assieme al mio cucciolo, alternandoci in sella.

Forse, ripensandoci, la cosa non funzionerebbe perché dopo qualche mese finiremmo a litigarci la GP-O... La Ohvale è un'oggetto a cui sinceramente faticiamo a trovare rivali con cui confrontarla, perché ci sono proposte che si possono incanalare nello stesso segmento, anche a prezzi forse inferiori, ma nessuna che possa vantare la stessa raffinatezza costruttiva né la stessa utilizzabilità in gara vista l'organizzazione che l'azienda veneta sta mettendo in piedi: un sistema agonistico che permette praticamente a tutti di correre al proprio livello di competitività e ragionevolmente vicino a casa.

Per chi è, quindi? Per chiunque voglia affinare (o ri-affinare) le proprie doti di pilota divertendosi, usandola magari come strumento di allenamento e preparazione ad altre attività agonistiche – ci sono diversi piloti del Mondiale SBK e MotoGP (Davies, Laverty, Petrucci) che ne hanno comprata una – ma anche per chi voglia semplicemente divertirsi nella guida in pista spendendo cifre umane. Per chi vuole crescere un pilotino in erba o magari, viste le dimensioni adatte a piccoli come a grandi, condividere una passione meravigliosa. Provatela, date retta.



ABBIGLIAMENTO

Casco Arai RX-7V
Tuta Ixon Mirage
Guanti Alpinestars GP Tech
Stivali Alpinestars SuperTech R

OHVALE GP-O 190 DAYTONA 5.100 EURO

CILINDRATA 190cc
TEMPI 4
CILINDRI 1
RAFFREDDAMENTO ad aria
AVVIAMENTO a pedale
ALIMENTAZIONE carburatore
FRIZIONE multidisco
EMISSIONI Euro x
CAPACITÀ SERBATOIO 2,5 Lt
PNEUMATICO ANTERIORE 3.50 - 10"
PNEUMATICO POSTERIORE 110/80 - 10"
ABS No
PESO A SECCO 66 Kg





VERTIGO CAMO 300 WORKS

VERTIGO CAMO 300 WORKS

di Andrea Buschi

UNA RINNOVATA PRIMAVERA NELL'OFFERTA DI MODELLI DA PARTE DI GIOVANI AZIENDE SPAGNOLE FRA CUI VERTIGO, NATA DAI SOGNI DI MANEL JANET E CAPACE DI CREARE UNA TRIAL TANTO MODERNA DA SPOSTARE ANCORA PIÙ IN LÀ L'ASTICELLA TECNOLOGICA DELLA SPECIALITÀ



Dopo qualche mese dalla sua entrata in commercio siamo riusciti ad ottenere dal dinamico importatore Roberto Bianchi una Vertigo di serie per la nostra prova. Prima di iniziare la disamina di questo mezzo occorre sottolineare come nella tecnica motoristica del Trial si siano fatte

strada due filosofie contrapposte, nonostante la sostanziale comune architettura, quella tradizionale più semplice che predilige l'utilizzo del carburatore e viceversa quella più modernista e sofisticata che sposa l'iniezione elettronica.

Al momento il panorama motociclistico vede contrapposte Gas Gas, TRS, Jotagas Sherco/Scorpa e Beta con l'universale uti-



lizzo del Kehin da 28mm a Montesa, Ossa e Vertigo appunto che utilizzano un sofisticato sistema di iniezione, quest'ultima tendenza, sembra sempre più vicina alla massima affidabilità e si presume che in breve, viste anche le norme comunitarie, porterà tutti i costruttori in questa direzione.

IL MOTORE

Partendo dall'analisi dell'unità motrice occorre rilevare come pur mantenendo una architettura convenzionale, si sia cercato di affinare e perfezionare quanto già visto su altri lavori delle aziende concorrenti, via quindi a carter centrali chiusi verticalmente, all'iniezione elettronica ed al sistema di raffreddamento con pompa elettrica montata esternamente ai carter.

In ambito elettronica questa moto stupisce per le soluzioni innovative implementate, si parla di quattro mappe gestite attraverso un sistema di controllo elettronico ECU in grado di verificare parametri quali temperatura motore, umidità, apertura gas, pressione, pompa acqua e carburante.

Questa sofisticazione si estende anche al cambio dove grazie ad un sensore, le prime quattro marce delle sei totali dedicate al trial, trovano una mappatura specifica per ottimizzare al meglio l'erogazione a ciascuna di esse; vi è poi a completamento del settore trasmissione una frizione a tre dischi con molla a tazza da 134 mm.

Tutto questo complesso produce una potenza massima dichiarata di 31 HP a 9200 giri con una coppia motrice di 4,9 Kgm a 4500 giri ovviamente gestibili attraverso le mappature previste. Il complesso di scarico si sviluppa nella parte iniziale con un tratto convenzionale e molto protetto che termina in una espansione-scarico che si espande fino al parafango posteriore nella zona abitualmente riservata alla scatola filtro.

LA CICLISTICA

Attorno al motore si sviluppa un bellissimo telaio perimetrale di lontana ispirazione Ducati, che si caratterizza per essere realiz-



zato in acciaio nella parte tubolare superiore mentre sono in alluminio le piastre che chiudono il motore antero-posteriormente, così come di alluminio molto spesso è la piastra paramotore che si prolunga a proteggere anche i montanti laterali del telaio. Questa architettura consente di far spazio nella parte superiore ad una voluminosa scatola filtro (1,1 litri), e nella parte centrale al serbatoio carburante da 2,7 litri di capienza. Tutto l'insieme è vestito da plastiche che ne affilano l'estetica e si completano con il reparto sospensioni gestito all'anteriore da una Tech Alu Black a

doppia regolazione da 39 mm per 182 di corsa, mentre al posteriore da un Reiger da 60 mm di corsa, anch'esso con regolazione in compressione ed estensione che lavora su un sistema progressivo (molto protetto) con uno schema simile ai prodotti spagnoli, altrettanto robusto e ben disegnato è il forcellone posteriore.

Impianto frenante doppio pistoncino all'anteriore e disco a margherita da 185 mm, mentre mono-pistone al posteriore con disco a margherita da 160 tutto della spagnola Braketech. Morad nelle misure canoniche del Trial i cerchi e mozzi



anteriore-posteriore e sono S3 l'accoppiata pedane-manubrio. Questo nuovo modello nella versione in uso pesa 69 kg in ordine di marcia, mentre se si cerca qualche kg in meno esiste la versione ICE che ne risparmia due e la versione Titanium che abbassa a 64 kg l'asticella del peso.

COME VA

La curiosità attorno a questa nuova creatura trialistica era decisamente alta e per questo abbiamo voluto dedicare un approfondimento maggiore rispetto al consueto, ottenendo quindi dall'importatore l'opportunità di tenere la moto per una settimana. Scelta ottimale se si vuole offrire la corretta obiettività. Detto questo, la prova si è svolta in condizioni di meteo e terreno diverse, abbiamo spaziato dagli storici luoghi di allenamento della Maglia Azzurra FMI nell'Alto Vergante e nell'Ossola fino al percorso di gara dell'ultimo GP di Germania a Gefrees.

La moto, dotata di una piccola batteria per facilitarne l'accensione, parte subito senza problemi. La gestione di questa procedura è veramente a prova di bambino, un

solo pulsante controlla accensione e spegnimento, un led lampeggiante ci avvisa che tutto è ok e nel contempo a seconda del numero di lampeggi ci comunica quale mappa abbiamo selezionato, un altro led a fianco sempre spento ci avvisa in caso di sua accensione di una eventuale anomalia per la quale è meglio fermare la moto, direi un bel passo avanti rispetto alle concorrenti "elettroniche". Il rumore allo scarico risulta abbastanza cupo e discretamente silenzioso, mentre la tonalità sale quando si accelera e la scatola filtro respira sonoramente. In sella, la moto offre una posizione di guida molto "friendly", grazie alla posizione delle pedane non troppo basse ed al manubrio con una piega molto neutra, le sospensioni poi fanno il resto presentandosi subito molto scorrevoli e progressive; bene anche i comandi con la frizione morbidissima ed il pedale del freno posteriore correttamente posizionato. In movimento si apprezza la frizione estremamente funzionale, offre infatti progressione nello stacco ma quando serve riesce ad essere molto aggressiva per aiutare nella salita di ostacoli più impegnativi.



Il motore è decisamente eclettico, potente con una coppia importante, a seconda della mappatura prescelta (dalla uno alla tre diventano via via più aggressive, la quattro è adatta ad un uso più moto-alpinistico con consumi minori), offre caratteristiche di erogazione specifiche; di base vi è una ottima prontezza di risposta ai bassi regimi, con una spiccata sensazione di freno motore in fase di rilascio del gas.

Con la mappa 1 l'erogazione adatta al viscido è caratterizzata da una curva di potenza molto progressiva dove si apprezza un buon allungo generale ed una potenza adeguata; le altre due mappe piuttosto simili tra loro, sono tutte orientate ad una maggior prontezza di risposta, con una curva di potenza piuttosto verticale, adeguata ad ottenere una grande spinta su ostacoli di grosse dimensioni e con terreni sostanzialmente asciutti. Da segnalare la carburazione sempre perfetta in ogni condizione ed inclinazione del mezzo, mai una incer-

tezza o smagrimento e molto apprezzabile la mappatura specifica per le prime quattro marce che rendono efficacissimo l'utilizzo delle stesse anche in condizioni di sotto coppia.

Il reparto sospensioni abbinato alle caratteristiche del motore forma un connubio perfetto insieme alla proverbiale flessibilità del telaio che rende il complesso estremamente efficace in una guida a ruote a terra molto English-style.

Da sottolineare come Vertigo abbia scelto di far lavorare la sospensione posteriore senza SAG (corsa negativa), che se da una parte sostiene ancor più il retrotreno dall'altro necessità di un poco di affiatamento. Buono il comparto freni, comune alla concorrenza, con un posteriore molto aggressivo e l'anteriore potente ma più modulabile.

Come sempre il nostro test dinamico passa attraverso tre fondamentali tecnici ai quali abbiamo voluto aggiungerne uno più pret-

tamente moto alpinistico. Per questa moto abbiamo potuto provare in diverse condizioni di terreno rendendo la prova più completa:

GRADINO

Abbiamo provato la moto su gradini di altezza progressiva fino ad arrivare al metro e ottanta del "sasso di Crodo", ebbene in ogni situazione siamo saliti senza problemi aiutato dal complesso sospensioni-motore e da una frizione decisamente ottima; sia staccando che toccando la ruota anteriore questo mezzo fornisce risposte adegua-

te portando in cima all'ostacolo con buona sicurezza avendo solo cura di gestire il comando del gas per evitare di rimanere appesi vista la forza espressa in fase di accelerazione.

Il posteriore nonostante non abbia sag (corsa negativa) non sbacchetta o alleggerisce garantendo sempre aderenza e controllo, grazie all'ottima idraulica in fase di estensione dopo una compressione.

Anche la forcella Tech si distingue per progressività e grande propensione a digerire gli impatti più violenti che questo tipo di ostacolo impone.





CURVA

La Camo in questa situazione offre prestazioni di altissimo livello, il telaio particolarmente "morbido" con le sospensioni estremamente progressive, permettono al pilota di curvare in un fazzoletto anche nelle situazioni di contropendenza più difficili, in questo senso apprezziamo anche il notevole angolo di sterzo, il motore poi con le sue caratteristiche garantisce una trazione sempre ottimale enfatizzando la buona sensazione di maneggevolezza generale.

SALITA-DISCESA

In salita il motore molto potente accompagna agevolmente su qualsiasi pendenza ed a seconda della modalità (inerzia, aderenza etc.) con la quale si vuole salire si

apprezza sempre un'ottima trazione ed un buon equilibrio della moto che permette al pilota di gestire al meglio la posizione più corretta.

Da sottolineare la spaziatura del cambio, dotato finalmente di una corsa limitata in contropendenza rispetto alle colleghe spagnole, che permette di utilizzare senza problemi le prime quattro marce anche con partenza da fermo sotto a salite importanti, il resto lo fa poi il motorone Vertigo.

Anche in questa situazione apprezziamo la modulabilità della frizione che aiuta in fase di avvio della moto. Per la discesa, freni e sospensioni lavorano in sinergia infondendo buona sicurezza completando il giudizio ampiamente positivo di questo mezzo anche in questa situazione.





MOTO ALPINISMO

La moto provata lungo il trasferimento del GP di Germania e del recente Master Beta a Crodo, ha offerto una serie di spunti inediti per apprezzare ancor più questo interessante mezzo.

Innanzitutto occorre sottolineare come la moto sia confortevole anche nell'utilizzo in strada, dove grazie alla rapportatura ed al "sedile" offerto dal voluminoso scarico garantisce velocità di crociera decisamente inusuali per un Trial.

Altrettanto confortevole la guida in piedi per lunghi tratti, in questo caso le sospensioni morbide e progressive smorzano le asperità creando un feeling immediato insieme al motore che gira sempre pulito e

rotondo come piace avere nei tratti in salita montani; in queste situazioni siamo riusciti incredibilmente ad utilizzare in salite importanti anche la quinta marcia senza mai una perdita di potenza o smagrimiento alla carburazione. Unico neo è l'autonomia che ridotta a 2,7 litri impone il classico litro e mezzo nello zaino, anche perché il motore Vertigo non è particolarmente parco nei consumi, nonostante la quarta mappa adatta a questo uso.

CONCLUSIONE

Va fatto certamente un plauso a Vertigo per aver realizzato in tempi ristretti un mezzo così sofisticato e sostanzialmente affidabile già nella sua prima release,





d'altra parte la cura nella realizzazione dei particolari costruttivi, degli accoppiamenti e della componentistica generale insieme all'intero anno passato a verificarne l'affidabilità, testimoniano grande attenzione in questo senso. Detto questo la Camo 300 Works si dimostra una moto competitiva e decisamente user-friendly, sicuramente adatta ad un pubblico eterogeneo che cerca nella modernità la risposta alle sue esigenze.

Una moto molto Scottish, dove non a caso ha trionfato negli ultimi due anni e che trova la sua migliore espressione nel guidato di un torrente o di uno stretto sentiero alpino, qui la potenza del motore regala un tiro costante mai brusco fino alla quarta marcia, poi se proprio ci si vuole cimentare su ostacoli artificiali, non basta far altro che switcciare per cambiare mappatura e si inizia a giocare alla moda degli spagnoli. In conclusione a noi la moto è piaciuta molto sotto tutti i punti di vista, anche per il fatto che grazie all'elettronica ed alla bontà del progetto ci sono ampi spazi di affinamento, vedremo se il pubblico ne decreterà poi anche il successo commerciale che merita. ■



NEWS



CUSTOM E SPECIAL A EICMA

di Antonio Privitera

SPECIAL E CUSTOM ESPOSTE A EICMA 2016: MI PONGO FUORI DALL'AMBITO GIORNALISTICO ED ENTRO DRITTO NELLA GAZZARRA SELVAGGIA DEL PARERE PERSONALE

Invertite l'ordine: quello che state leggendo è il commento e chi ne avrà voglia tra voi lettori scriverà qui sotto il vero articolo sulle special e le custom esposte a EICMA 2016: mi pongo fuori dall'ambito giornalistico ed entro dritto nella gazzarra selvaggia del parere personale, dell'antipatia/simpatia verso qualcosa come il customizing, e le sue mille declinazioni, che per definizione costituisce un luogo di confronto tra modi contrapposti e asintotici di vivere il motociclismo, quindi chiedo a tutti di considerare queste righe un mero commento: il vero articolo lo scriveranno i lettori volenterosi.

Nel mio universo parallelo, la special migliore è quella costruita da un garagista/customizer/preparatore indipendente, altrimenti è solo citazione autoreferenziale; inoltre la voglio che puzzi di truciolo metallico, che rimandi l'eco dei lusinghieri riferimenti a tutto l'arco celeste cantati dal suo costruttore quando qualcosa va storto (bolla nella vernice, martello sul dito, clay nelle mutande...fate voi) e sia lo specchio di tutta la sua cultura, il suo vissuto e le sue capacità. Inoltre la voglio semplice da raccontare, voglio una moto che a spiegarla a mio padre 73enne mentre aspetta in clinica il responso del cardiologo, non lo faccia definitivamente schiattare dalla noia.

Quindi, ricapitolando: indipendente, artigianale, ragionata e semplice. Ad EICMA 2016

sono esposte centinaia di belle special di ogni genere che rispondono a questi requisiti, dalle café racer alle scrambler, streetfighter, bobber, ma anche veri oggetti di design, talvolta pura avanguardia, slegati da qualsiasi tentativo di renderle credibili per un pur minimo utilizzo stradale; tutto questo ben di Dio è sia disseminato per l'intero salone a impreziosire uno stand, sia raccolto nel padiglione 2 che concentra i customizer.

Ovvio che tra le centinaia di moto proposte qualcuna mi sarà sfuggita, quelle che vi propongo nella gallery sono quelle che, per una ragione o un'altra, mi hanno fatto venire le farfalle nello stomaco come quando incontri la donna della tua vita; se volete, aprite pure il dibattito sulla fatto che di donna della propria vita ce n'è una sola, mentre di moto alle quali giurare fedeltà eterna ne abbiamo almeno un centinaio a testa.

Tutta quest'abbondanza mi ha anche un po' confuso, ma se devo trarne un'impressione mi sento di dire che continua la grande onda di passione che porta il motociclista a desiderare una moto su misura e unica, magari in regola con il codice della strada; ma continua pure la tendenza che premia le special che dedicano più spazio alla tecnologia e design, forse quelle che hanno più incuriosito le facce che vedevo aggirarsi tra i bellissimi pezzi unici presenti ad EICMA 2016.

Continua inoltre, vanamente, la mia personale battaglia contro le gomme tassellate su mezzi stradali (magari con impianti frenan-



ti ultra performanti) delle quali non riesco a comprendere appieno il senso se non quello di un brivido in più al momento di frenare dai 120 km/h in poi. Roba da gasoline culture. Per cercare di orientarmi nelle centinaia di fari che mi ammiccavano suadenti, e per capirne di più, mi sono lasciato sedurre dallo stand di Given Motodesign che esponeva tra le altre una - a mio parere interessante - special su base Kawasaki ZRX 1100 (chiamata "Maialona") in collaborazione con Officine Riunite Milanesi, della quale mi hanno incuriosito molto i dischi poligonali, a garanzia del cui funzionamento rigoroso si è posto lo stesso fornitore, il mitico Enrico Discacciati in persona!

Donato Cannatello (Donato-Given... capito?), titolare di GIVEN e con esperienze di progettazione in CR&S, Matchless, Borile, Aprilia, è stato paziente, e scambiando due chiacchiere con me mi ha esposto il suo punto di vista su EICMA 2016 e il futuro del customizing. Per inquadrare GIVEN e le opinioni riportate da Donato, aggiungiamo che si occupa sia di

fornire un servizio di progettazione e design a chi vuole realizzare un prototipo (dal concept alla pre-serie da portare alla produzione), sia a quei privati che chiedono singoli progetti "frame off" sulle proprie motociclette.

«Stranamente abbiamo avuto molto più feedback dalla ZRX che dalla DUU, esposte entrambe nel nostro stand, nonostante la DUU sia senza dubbio un progetto più raffinato e la ZRX un mezzo molto più economico, ma evidentemente più "eye catcher"». E come giudichi il livello del Salone nell'ambito custom e special?

«Il livello di EICMA, se ci limitiamo alla parte custom e special, mi sembra decisamente più elevato e maturo rispetto a quello di qualche anno fa: dalle realtà artigianali, che comunque producevano risultati eccezionali, si sta passando ad un approccio più maturo sia sul design che sull'ingegnerizzazione delle parti. Dal punto di vista delle moto, invece, mi è piaciuta molto l'Harley "OPERA" South Garage, molto elegante; ha vinto anche il contest, ma come sai bene i contest praticamente li



vincono un po' tutti (Donato si riferisce alla miriade di categorie e alla non numerosissima partecipazione n.d.r.); il corner custom invece mi è sembrato un po' sottotono, poco spazio e decentrato rispetto al centro vitale del Salone, e questo mi sembra un po' un controsenso: si tratta della parte più stimolante, invece moltissimi non l'hanno visitata perché non sapevano che era nell'angolo del padiglione 2; è anche vero che c'è una fascia di pubblico che non è proprio interessata al custom, sono quelli che hanno il V-Strom con il bauletto dietro, ma ci sono pure tantissimi veri appassionati che preferiscono vedere un pezzo ricavato dal pieno che invece non sono nemmeno riusciti a trovarci».

Sul futuro del customizing? Donato non ha dubbi: «Il passo avanti, secondo me, è nettissimo rispetto al passato: nel progettare una special si è passati dal poggiare la moto sul banco ed improvvisare, all'effettuare per prima cosa, come nel nostro caso, un rendering e una scansione 3D, per poi lavorare direttamente al computer e realizzarne a mano le parti, in lamiera o semplicemente stampate

in 3D; il futuro del mercato del customizing non lo vedo nelle capacità dei progettisti, perché oggi tutti possono prendere un computer e mettere un ragazzino a disegnare e realizzare attraverso una stampante 3D, ma credo che ciò verrà dettato da fattori legali, come il rispetto delle norme di omologazione e dall'evoluzione dello stile e delle tendenze: bisognerà vedere quanto durerà questo fenomeno di customizing molto artigianale, credo che l'hand made potrebbe benissimo essere soppianto a breve da un customizing più progettato, più disegnato ed evoluto». Un'ultima domanda: perché le gomme tassellate su una moto stradale? (ok, lo so, è una mia crociata personale...)

«E' stata una scelta del cliente... ma devo dirti che se non ci fosse stata questa richiesta non avremmo disegnato la ZRX "Maialona" così come la vedi, fermo restando il concetto di appoggiare i muscoli addominali e non le parti basse al serbatoio, che ci sembra una soluzione... "migliore". Forse senza le gomme tassellate avremmo fatto una moto meno spigolosa, più rotonda». ■



VENDITE IN EUROPA, A OTTOBRE +9%. ITALIA IN TESTA NEL 2016

NEI PRIMI DIECI MESI DI QUEST'ANNO I MERCATI LEADER EUROPEI SONO CRESCIUTI DEL 7,5%. NEL MESE DI OTTOBRE UN'ACCELERAZIONE DI +9%. ITALIA AL PRIMO POSTO PER VOLUMI E PERCENTUALE DI AUMENTO

Questa volta le statistiche diffuse dall'ACEM, l'associazione europea dei costruttori del comparto motociclistico, hanno preso in considerazione soltanto i primi cinque mercati dell'Europa a 28 Paesi.

Ma si tratta pur sempre di quei cinque che sommano l'80% delle vendite totali. Stiamo parlando di Francia, Germania, Italia, Regno Unito e Spagna.

A ottobre, la somma delle immatricolazioni di moto e scooter oltre 50 cc ha raggiunto le 50.431 unità, ovvero +9% rispetto a un anno prima.

La Germania ha visto l'incremento maggiore (+30,5%), seguita dalla Spagna (+11,2%) che con la cifra di 12.277 unità è quella che ha saputo fare meglio in termini di volumi.

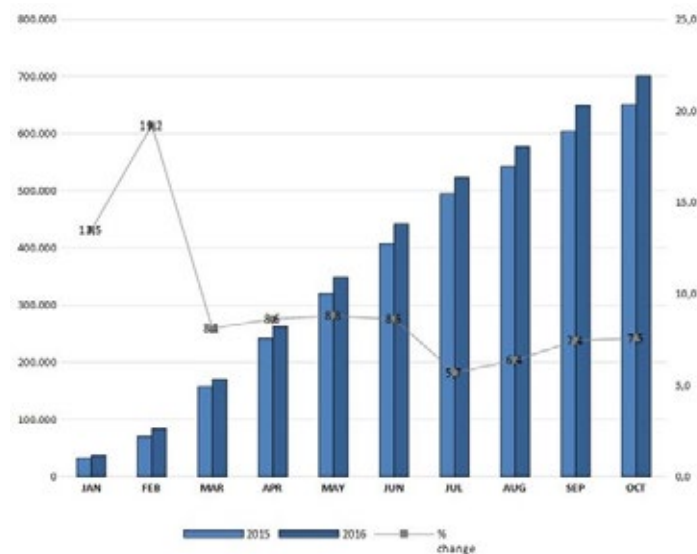
L'Italia ha raggiunto a ottobre le 11.390 unità immatricolate, in crescita del 4,1% rispet-

to a un anno prima (nel dettaglio, il numero delle moto è aumentato del 12,7%, mentre gli scooter hanno visto un peggioramento pari a -3,5%). La Francia ha venduto quasi le stesse unità italiane (11.133 a ottobre), ma con una crescita migliore: +6,1%.

Stabile, infine, la Gran Bretagna, con 7.809 unità e un +0,2%.

Se si considerano i primi dieci mesi del 2016, i cinque mercati guida in Europa hanno superato il muro delle settecentomila unità: 700.098 per la precisione, ovvero +7,5%. Al pari dell'anno scorso quello italiano si conferma anche in questo 2016 il primo in Europa, con il totale immatricolato a quota 178.060 unità e con l'incremento migliore: +11,5%.

Il mercato tedesco segue con 151.189 unità e un buon +5,6%; per importanza numerica troviamo poi Francia (140.968 unità e +2,4%), Spagna (127.265 e +10,3%) e Gran Bretagna, 102.616 unità e +8%. ■



MAX PEZZALI: "LA MOTO, NON È UN MEZZO DI TRASPORTO, MA DIVERTIMENTO E PIACERE"

di Cristina Bacchetti

IN UNA DELLE SERATE CHE HANNO FATTO DA CORNICE AL SALONE DI MILANO ABBIAMO INCONTRATO MAX PEZZALI, MUSICISTA E MOTOCICLISTA, PER DUE CHIACCHIERE SULLE NOVITÀ E SUL SUO MODO DI VIVERE LA MOTOCICLETTA



I

Immane la sua presenza al Salone di Milano, un appassionato vero che ha fatto della motocicletta la sua vita in mille declinazioni, dal nome della sua band

- gli 883 - sino all'apertura anni fa della sua concessionaria Harley-Davidson a Pavia.

Con Max Pezzali, il motociclista, abbiamo parlato dei nuovi motori Milwaukee-Eight e dell'evoluzione delle due ruote nel settore automotive, dove le auto diventano oggetti necessari, mentre la moto è sempre più piacere e puro divertimento, a prescindere dalla tipologia e dai gusti personali.

A Max, che da sempre guida Harley, abbiamo chiesto se non avesse mai avuto voglia di un po' di brivido e potenza in più, ma al cuor non si comanda e lui stravede solo per le sue bicilindriche americane! ■



NICOLA DUTTO: "OBIETTIVO DAKAR"

di Nico Cereghini

PILOTA PIEMONTESE, PARAPLEGICO DAL 2010 MA PROTAGONISTA DI UNA SPLENDIDA SECONDA VITA AGONISTICA, SI RACCONTA AI MICROFONI DI MOTO.IT AD EICMA 2016



Nicola Dutto, pilota piemontese che non si è arreso ad un incidente nel 2010 che lo ha reso paraplegico, ci racconta la sua seconda vita nelle competizioni Baja ai microfoni di Nico Cereghini, ad EICMA 2016. L'inizio della passione con la famiglia Boano, l'amore per le gare Baja, l'incidente, il recupero, l'avventura con le quattro ruote e il ritorno alle gare in moto. Le difficoltà nello sviluppo della moto con cui corre adesso Nicola, ma anche, e soprattutto, il sogno - in fase di realizzazione - di partecipare alla Dakar 2018. ■

CIÒ CHE NON SI FA PIÙ NEI MOTORI

di Massimo Clarke

L'EVOLUZIONE DELLA TECNICA HA PORTATO ALLA AFFERMAZIONE DELLE SOLUZIONI TECNICHE PIÙ RAZIONALI DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE E PRODUTTIVO: SOLUZIONI TECNICHE NON PIÙ UTILIZZATE E OPERAZIONI OBSOLETE



Nelle monocilindriche Gilera di 125, 150 e 175 cm³ degli anni Cinquanta la frizione era posta alla uscita del cambio e lavorava a secco

L'

L'evoluzione della tecnica ha portato alla affermazione delle soluzioni tecniche più razionali dal punto di vista progettuale e produttivo e/o più convenienti per quanto riguarda le prestazioni ottenibili. Parallelamente però ha anche determinato la scomparsa di svariati schemi costruttivi, alcuni dei quali potrebbero essere ancora validi per quanto riguarda la funzionalità: non andavano male ma sono stati abbandonati perché c'era di meglio.

E ha pure fatto uscire di scena di alcune procedure che sono state utilizzate, all'atto dell'assemblaggio o della elaborazione dei motori, per tanti di quegli anni che ancor oggi c'è chi continua a parlarne e a proporre l'impiego, anche se in effetti sono superate. È questo ad esempio il caso della lucidatura delle bielle, che a lungo è stata considerata

indispensabile per quelle destinate ai motori da competizione o a quelli preparati.

LUCIDA PER RESISTERE

Chiunque abbia l'occasione di osservare una biella da corsa (oggi invariabilmente in lega di titanio) potrà constatare che non è lucida ma ha una finitura "satinata".

In altre parole, è di un colore grigio e per quanto riguarda la finitura, può sembrare "spazzolata", ma la sua superficie non ha nulla che possa farne ricordare una cromata (o addirittura una a specchio, come quella delle parabole dei fari!).

Per aumentare la resistenza a fatica (i cedimenti dovuti a quest'ultima hanno sempre una origine superficiale) viene impiegata una particolare pallinatura controllata, effettuata con sferule di diametro molto piccolo. I risultati sono enormemente superiori a quelli che si potrebbero ottenere con la lucidatura.

FORA PER ALLEGGERIRE

In passato quando si elaboravano le moto, per alleggerire le parti mobili (e non solo...) si ricorreva ampiamente alla foratura.

Certi preparatori addirittura si scatenavano, con il trapano. Ma anche le case costruttrici per asportare materiale hanno fatto largo uso di questa pratica, sicuramente semplice ma che in molti casi appare quasi barbara agli occhi dei tecnici moderni.

All'interno del motore venivano alleggeriti per foratura gli scodellini delle molle delle valvole e le punterie a bicchiere. In entrambi i casi la pratica è stata abbandonata.

Continua invece a essere ampiamente utilizzata per parti rotanti come gli ingranaggi e le campane della frizione dei motori da com-

petizione, componenti che lavorano in condizioni differenti e per i quali la strada della riduzione dello spessore, al fine di diminuire il peso, non è praticabile che in misura limitata.

FRIZIONE FUORI POSTO

Vale poi la pena di citare alcune soluzioni tecniche che in passato hanno avuto un certo impiego a valle del motore (ossia nella trasmissione) e che oggi non vengono più usate. Per esempio, chi ha detto che le molle della frizione debbano necessariamente lavorare a compressione? Certo, è la soluzione che appare più logica e pratica, ma in passato non sono mancati esempi di frizioni nelle quali le molle lavoravano a trazione. In altre



In questa foto di un motore costruito dalla OMA negli anni Cinquanta si può tra l'altro osservare la frizione dotata di cinque molle che lavorano a trazione (e non a compressione, come avviene di norma)



Questa biella in lega di titanio accuratamente lucidata è di un motore di Formula Uno degli anni Settanta. Oggi appartiene al passato non tanto per il disegno, quanto per la finitura

parole, "tiravano" il piatto spingidisco invece di premere su di esso. Le hanno impiegate ad esempio la Morini negli anni Cinquanta e la Motobi nei suoi motori a cilindro orizzontale dalla tipica architettura a uovo.

Sempre in tema di frizione, la soluzione da tempo standardizzata prevede che sia collocata all'ingresso del cambio, montata sulla estremità dell'albero primario.

In passato però hanno avuto una discreta diffusione varie moto nelle quali era piazzata alla estremità dell'albero a gomiti, ossia a monte della trasmissione primaria (invece che a valle, come vuole lo schema usuale). In questo modo si può impiegare una frizione di minori dimensioni (è inferiore la coppia che deve trasmettere) ma che ha una velocità di rotazione assai elevata. Hanno fatto ricorso a questa soluzione case come la Adler, la MZ, la Rumi e la Yamaha. Qualche anno fa la BMW ha realizzato una monocilindrica da enduro di 450 cm³ che adottava questo schema. A suo tempo c'è stato anche chi ha montato la frizione all'uscita del cambio, dove lavorava a secco (negli anni Cinquanta si ricordano le Gilera 125, 150 e 175 e la Bianchi Bernina).

ALBERI COMPOSITI DA CORSA

In passato hanno avuto largo impiego anche nei motori pluricilindrici gli alberi a gomiti compositi, che lavoravano interamente su cuscinetti a rotolamento.

Spesso i supporti di banco erano del tipo con cappello amovibile e altre volte erano ricavati direttamente nelle pareti del basamento (che in genere in questo caso era diviso in due parti). Un tipo particolare è costituito dai supporti in un sol pezzo, nei quali il cuscinetto era inserito per forzamento, che venivano fissati al basamento mediante viti dopo essere stati "infilati" sui perni dell'albero.

La cosa era facile per i perni di banco posti alle due estremità dell'albero. Per quelli interni l'inserimento doveva avvenire prima dell'assemblaggio dell'albero stesso, che si effettuava alla pressa.

Hanno fatto ricorso a questa soluzione per i loro motori da competizione tanto la Honda quanto la Benelli.

La grande casa giapponese la ha utilizzata anche sulla prima versione della CB 450, ancora a quattro marce e nota tra gli appassionati come "Black Bomber". ■

NICO CEREGHINI "ERO UN SUCCHIARUOTE"

TUTTI CE L'HANNO CON HECTOR BARBERA PERCHÉ IN QUALIFICA SI INFILA SEMPRE DIETRO AI BIG E SFRUTTA I LORO RIFERIMENTI. VI INTERESSA CAPIRE COME AGISCE E RAGIONA UN SUCCHIARUOTE? OFFRO ALLA RICERCA LA MIA ESPERIENZA DIRETTA

Ciao a tutti! spettando i prossimi test, una divagazione sul tema. Chissà perché, mi chiedevo qualche giorno fa, Agostini è per Lorenzo. Magari rivede nella guida di Jorge il bello stile classico che aveva in sella ai suoi tempi. O magari gli piace l'approccio mentale, o qualcosa del carattere, vai a saperlo. E subito dopo mi è sorta spontanea, come si dice, la domanda personale: c'è un pilota della MotoGP nel quale mi identifico un po', uno che guida e corre come potrei fare io? La risposta, mi secca ammetterlo, è meno gloriosa di quanto potevo immaginare. Se devo essere onesto, se proprio devo, allora vi dirò che il pilota che più mi assomiglia è quel succhiaruote

di Hector Barbera. Io andavo forte, diciamo abbastanza forte, se avevo qualcuno davanti. Viceversa, con pista libera, facevo fatica. Bisogna dire che ai miei tempi non eravamo abituati a girare da soli. Niente test invernali, nessuna preparazione alla gara, semmai qualche giro di pista in solitario semplicemente per rodare, perché la RG 500 rompeva spesso e bisognava risparmiare sui pistoni e sugli alberi motore. Mi tocca ammettere che qualche mio concorrente, e penso a Lucchinelli, sapeva girare fortissimo anche da solo, però persino a un vice campione del mondo come Bonera, per dire, capitava di cadere all'ultimo giro quando aveva dieci secondi di vantaggio su Agostini. Mugello settembre 1975, prima gara delle 500 sul nuovo circuito. A girare forte da

soli eravamo poco abituati, e a me piaceva correre le 24 Ore anche per quel motivo lì: in pista c'era sempre un mucchio di gente, sui quattro chilometri del Bugatti di Le Mans partivano sessanta equipaggi, trovavo riferimenti dappertutto anche di notte, anche con la nebbia e la pioggia, e mi divertivo come un matto.

Vi racconto un aneddoto da succhiaruote. Anche per tentare di capire come agisce e ragiona uno come Barbera. Quella volta eravamo a Misano per una gara internazionale, e nelle prove ufficiali, ultimo turno, noto un pilota che mi precede di due o trecento metri, un privato romano che si chiamava Scafoletti e correva con una Harley-Davidson ex ufficiale, due tempi e quattro carburatori.

Lo riconosco anche da lontano per via della tuta: bianca, con la testona rossa del diavolo stilizzata sulla schiena. Ci sto dando dentro da un po', un paio di giri e lo prendo, mi dico. Però poi, sorprendentemente, verifico che non sto guadagnando niente. Ma cosa fa questo Scafoletti? Non è mai andato così forte, è impazzito?

Dai e dai, impegnandomi al massimo, comincio a rosicchiare qualcosa, e dopo tre giri a tutta manetta, con l'urgenza di anticipare ogni apertura e ritardare ogni frenata, finalmente mi avvicino abbastanza per capire cosa sta succedendo. Macché Scafoletti, la tuta è uguale ma il pilota che c'è dentro è un altro: è Johnny Cecotto, bi-

campione del mondo, sulla sua Yamaha 500...

La cosa bella è che giro a Misano con la RG come non avevo mai girato: bravo, 1'24.4, mi dice il mio team manager Bruno Sacchi, che non ha mai sbagliato un crono. La cosa brutta è che Ago va in pole con 1.24.6. A me danno il terzo tempo e protestiamo, ma non c'è niente da fare, mica avevamo il transponder, e con il cronometraggio manuale si manovrava a piacere. Con Agostini in pole venivano cinquantamila spettatori, voleva dire che si correva sul serio, con un giornalista in pole stavano quasi tutti a casa. La vita del succhiaruote, lo dicono anche le critiche al povero Barbera, non è mai facile. ■

C'È UN PILOTA DELLA MOTOGP NEL QUALE MI IDENTIFICO UN PO', UNO CHE GUIDA E CORRE COME POTREI FARE IO? LA RISPOSTA, MI SECCA AMMETTERLO, È MENO GLORIOSA DI QUANTO POTEVO IMMAGINARE



LE PAGELLE DELLA STAGIONE

di Giovanni Zamagni

PAGELLE DI FINE ANNO, VIA CON I VOTI 2016 PILOTA PER PILOTA

Pagelle di fine anno, con due premesse fondamentali: le stesse di sempre, ma che vale la pena ricordare ogni volta. La prima: uno decisamente famoso, disse, un po' di tempo fa, che tutto è relativo. Quindi, per fare un esempio, Jorge Lorenzo non può essere giudicato con lo stesso metro di Hector Barbera: le attese alla vigilia erano completamente differenti. La seconda: tutti questi campioni, così come tutti i piloti del mondo, di qualsiasi disciplina, meritano rispetto. Tutti, nessuno escluso, fanno qualcosa di straordinario. Detto questo, via con i voti 2016 secondo l'ordine della classifica finale.

MARC MARQUEZ VOTO 9

Ha vinto il mondiale piloti e, praticamente da solo, anche il mondiale marche, essendo stato il miglior pilota Honda al traguardo in 12 GP su 18. Fino al GP del Giappone, quando conquistando la gara ha ottenuto anche il titolo, si è visto il "Marquez 2.0", straordinaria evoluzione del pilota già vincente del passato, capace di "violentarsi", correndo spesso in difesa e non all'attacco.

Poi, una volta campione, è tornato il "vecchio" Marquez, con errori a ripetizione nelle ultime quattro gare. I suoi numeri sono esagerati in tutto: 5 vittorie, 12 podi, 3 iridi in quattro anni in MotoGP (!), ma anche 17 cadute, con la media pazzesca di quasi una a gara. Primo in tutto.

VALENTINO ROSSI 7,5

Ancora una volta è stato capace di rigenerarsi, di migliorarsi rispetto al passato. Così, dopo essere stato per tanti anni vulnerabile in prova, è diventato estremamente efficace in qualifica, come confermano le tre pole position e le 12 prime file conquistate. Altro miglioramento rispetto al 2015: è stato competitivo in tutte le piste, in ogni condizione, faticando solo – lui, la Yamaha e il suo team – in condizioni "miste" e di "flag to flag". Però ha vinto solo due GP, con 10 podi complessivi e quattro "zero" pesantissimi, tre per errori suoi e uno per rottura meccanica. Insomma, a 37 anni ha avuto una stagione all'opposto delle aspettative: è stato velocissimo, ma ha sbagliato molto, anche se, complessivamente, è caduto appena quattro volte (nessuno è scivolato meno di lui tra i piloti che hanno disputato tutto il mondiale). Sorprendente, come da vent'anni a questa parte.

JORGE LORENZO 6

Quattro vittorie, ma anche tanti errori, tanti GP da pilota qualsiasi e non da campionissimo quale è. Dopo il grande inverno e il perentorio successo in Qatar, sembrava destinato a dominare il 2016, invece le nuove gomme Michelin introdotte dalla terza gara in poi lo hanno messo in crisi e in situazioni critiche – pioggia, freddo, poco grip – è stato irriconoscibile. Quando tutto gira per il verso giusto è quasi imbattibile, ma deve imparare a "guidare sopra i problemi" (cit. Wayne Rainey). Altalenante.





MAVERICK VINALES 8

Nella sua seconda stagione in MotoGP è cresciuto tantissimo, confermando pilota di talento e sicuro valore. Il confronto con il compagno di squadra dice che ha fatto una differenza mostruosa, ma ancora deve migliorare per lottare contro Marquez, suo autentico obiettivo: i due si sfidavano già ai tempi delle minimoto, tra loro la rivalità è paragonabile a quella tra Rossi e Biaggi di qualche anno fa. Gli manca un po' di aggressività nei sorpassi, ed è su questo che deve lavorare maggiormente. In ogni caso, è e sarà uno scomodo compagno di squadra. Predestinato.

ANDREA DOVIZIOSO 7,5

Se si aggiungono i punti sicuri persi non per colpa sua a Termas (centrato da Ianone), Austin (centrato da Pedrosa), Jerez (rottura meccanica), sarebbe finito quarto in campionato: un ottimo risultato. In ogni caso, la sua è stata una buona stagione, con una vittoria e cinque podi e, soprattutto, la capacità di non avvilirsi di fronte alle avversità, come invece gli capitava spesso in passato. A volte, continua a essere troppo "tattico" e poco "istintivo", ma la sua crescita è stata evidente e importante: un patrimonio importante per far crescere la Ducati. Cerebrale.

DANI PEDROSA 5

Una stagione sicuramente negativa, una delle peggiori in MotoGP. L'inizio è stato traumatico, il paragone con lo scomodo compagno di squadra praticamente improponibile. Poi, purtroppo, quando aveva preso le misure alla sua difficile Honda RC213V, moto che sente poco sua, si è nuovamente fatto male. Anche lui ha sofferto molto, troppo le gomme Michelin, ma a Misano ha comunque dimostrato tutto il suo talento. La sensazione è che per lui non sarà facile nemmeno in futuro: sempre a rincorrere.



CAL CRUTCHLOW 8

Dopo un inizio difficilissimo, ha dimostrato, finalmente, tutto il suo valore, vincendo due gare e riuscendo a essere spesso protagonista. La sua velocità non è in discussione, la sua costanza sì: 26 cadute sono troppe, un primato (per nulla invidiabile) in MotoGP e nelle tre categorie sono caduti di più solo Rodrigo in Moto3 (27 scivolate) e il primatista Lowes in Moto2 (30). Il suo finale di stagione fa ben sperare per il 2017: sarà costantemente tra i primi? Intanto, si guadagna il titolo di "sorpresa positiva dell'anno".

POL ESPARGARO 6

Non ha mai entusiasmato, ma ha fatto meno "danni" che in passato. Appena sufficiente.

ANDREA IANNONE 6

Sorpassi pazzeschi, prestazioni incredibili, errori ingiustificabili: manca ancora qualcosa alla definitiva maturazione di un pilota comunque capace di esaltare gli appassionati. Se riuscirà a mantenere questa velocità, sbagliando meno, allora saranno dolori per tutti. Un classico: genio e sregolatezza.

HECTOR BARBERA 7

Lavora in prova in maniera inconcepibile: il suo unico obiettivo è sfruttare la scia altrui, mettersi al gancio di un pilota più veloce. Cosa che, gli va riconosciuta, sa fare benissimo: se non sei capace a guidare, ti puoi attaccare a chi vuoi che i suoi tempi non li riesci a fare. In gara si è messo tante volte in mostra, ma la sensazione – perlomeno la mia – è che se si concentrasse più su se stesso, potrebbe fare molto meglio. Talento sprecato.

ALEX ESPARGARO 5

A parte un paio di GP a fine stagione, il suo rendimento è stato sempre ben al di sotto delle aspettative, nonostante la competitività della sua Suzuki. Occasione sprecata.





ALVARO BAUTISTA 7,5

La sua è stata una stagione molto positiva, sotto certi aspetti la migliore da quando corre in MotoGP. Non si lamenta mai, fa squadra, sfrutta quello che ha, pensa solo a guidare senza polemica: uno così bisognava tenerlo, non mandarlo via. Encomiabile.

DANILO PETRUCCI 5

Una stagione condizionata pesantemente dall'infortunio nei test invernali in Australia, ma anche tanti errori, specie sull'acqua quando avrebbe quanto meno potuto salire sul podio. Nel finale, poi, ha gestito male la tensione di doversi giocare la GP17, che lui pensava di meritare al di là degli ultimi risultati. Può e deve fare meglio.

SCOTT REDDING 5

Aveva iniziato bene, poi si è perso: ridimensionato.

STEFAN BRADL 5

Passa in SBK senza, purtroppo, lasciare segno in MotoGP.

BRADLEY SMITH 4

Dopo un 2015 certamente positivo, nel 2016 ha faticato oltre ogni più negativa previsione. Gambero.

JACK MILLER 6

Il successo di Assen salva, alla grande, una stagione anche nel suo caso negativa, pesantemente condizionata anche nel suo caso

dall'infortunio invernale. Tra i novi piloti capace di conquistare almeno un GP in questo incredibile 2016, il suo trionfo in Olanda è parso sinceramente il più casuale. In ogni caso, è stato bravissimo a sfruttare l'occasione. Ancora lontano.

TITO RABAT 4

Totalmente inadeguato alla MotoGP: non era meglio tornare in Moto2? ■





REA CHIUDE CON IL BOTTO I TEST DI JEREZ

di Carlo Baldi

CON UN CRONO STRATOSFERICO REA METTE IL SIGILLO AI TEST SUPERBIKE DI JEREZ. COME SEMPRE DAVIES GLI È VICINO E PRECEDE SYKES, CHE PAGA UNA SCIVOLATA NELLA GIORNATA DECISIVA

Si sino conclusi sul circuito di Jerez de la Frontera gli ultimi test Superbike del 2016. Nei cinque giorni di prove, tutti i più importanti team dei mondiali delle derivate si sono alternati sulla pista andalusa, per iniziare la preparazione alla prossima stagione che sarà al via tra tre mesi, sulla pista di Phillip Island in Australia. La pioggia ha rovinato non poco i programmi dei tecnici e dei piloti, ma quando la pista è stata asciutta i tempi sono scesi vertiginosamente sino al fantastico 1'38"721 stabilito da Jonathan Rea giovedì. Una prestazione incredibile, inferiore alla pole position della MotoGP di quest'anno (Rossi 1'38"736) ed al best lap delle Superbike sulla pista spagnola che appartiene a Sykes (1'39"190) ed è stato stabilito solo un mese fa nella SP2.

Al di là dei paragoni sensazionalistici, resta la conferma dell'alto livello di competitività raggiunto dalle Superbike e da Rea in particolare, che non per niente ha dominato le ultime due stagioni.

Come al solito l'unico che si è avvicinato al nordirlandese è stato Chaz Davies, secondo dei piloti Superbike, che ha fermato i cronometri sul tempo di 1'39"116, a sua volta inferiore al record di Sykes. Crescono le Superbike e crescono le Pirelli, soprattutto quelle da tempo, senza le quali queste eccezionali prestazioni non sarebbero state possibili. Ma

per portare al massimo gomme e moto ci vogliono piloti del calibro di Rea e Davies, veri e riconosciuti riferimenti del mondiale delle derivate, che non sfigurerebbero certamente anche in quella MotoGP nelle quale non è escluso possano correre in futuro. Ecco quanto dichiarato da Rea e Davies al termine dei loro test.

Jonathan Rea: "E' stato un test molto soddisfacente. Abbiamo anche avuto una mattinata sul bagnato che ci ha confermato un paio di cose, con particolare riferimento ad nuovo ammortizzatore posteriore Showa. Devo ringraziare tutti i componenti del team a KRT per avermi assistito in questi lunghi test e la Kawasaki per aver mandato qui a Jerez alcuni dei suoi ingegneri. Grazie infine alla Showa per continuare a sviluppare nuovi componenti per noi. Giovedì abbiamo fatto due simulazioni di gara che ci hanno molto soddisfatto. Possiamo iniziare la pausa invernale in gran forma e con un sacco di fiducia per la prossima stagione.

Abbiamo lavorato ad alcuni dei punti deboli della nostra nuova Ninja ZX-10RR ed il nostro motore è un po' più forte di prima, con un po' di giri in più, il che è sempre un valore aggiunto. Possiamo essere ottimisti per il 2017. Guardando indietro al 2016 è stato un anno incredibile che si è concluso qui con dei test davvero soddisfacenti".



Chaz Davies: "Sono stati dei test positivi. Siamo stati anche abbastanza fortunati con il meteo, e soprattutto siamo stati veloci, migliorando i nostri tempi sul giro nonostante la moto non fosse radicalmente diversa rispetto al passato. Abbiamo fatto progressi significativi sul passo, rispetto ai test dello scorso inverno ed al weekend di gara.

Non ero mai sceso sotto il muro di 1'40 a Jerez mentre questa volta ho fatto un 1'39.1 al giovedì, e penso che ci restino ancora 4 o 5 decimi da limare qua e là. Nel corso dell'ultimo giorno abbiamo fatto diversi giri sul bagnato, raccogliendo indicazioni utili anche se qui le condizioni della pista cambiano molto in fretta. Ora continueremo a lavorare sugli aggiornamenti ed il bilanciamento, ma la base è solida".

Come ha affermato da Davies, nelle giornate di mercoledì e giovedì la pioggia ha risparmiato la pista andalusa, per poi tornare a cadere il venerdì, rendendo la giornata utile solo per chi volesse testare gli assetti rain. La



classifica dei tempi si ferma quindi a giovedì 24, ed oltre alle già citate prestazioni di Rea e Davies, Sykes si conferma il più vicino ai suoi due avversari diretti, con un giro in 1'39"481. Senza la caduta che giovedì ha reso inutilizzabile la sua moto numero 1, probabilmente il vice campione del mondo 2016 avrebbe fatto meglio, ma non dimentichiamoci che stiamo parlando di test e che Tom ha lavorato molto assieme al suo team su nuovi componenti ed assetti.

Al termine delle prove sia il pilota che il team si sono dichiarati molto soddisfatti dei risultati raggiunti e per il team KRT era questo il vero obiettivo dei test di Jerez.

Tom Sykes: "Durante i test di Aragon ed anche qui a Jerez abbiamo fatto davvero un buon lavoro. Di sicuro non abbiamo ancora raggiunto il top, ma la cosa buona è che stiamo facendo un sacco di tentativi ad elimina-

zione. Anche qui, dove comunque non sono stato del tutto soddisfatto del feeling con la pista, siamo riusciti a far segnare buoni tempi sul giro. Sia io che Jonathan siamo in grado di fare tempi sul giro costantemente veloci, il che è promettente. Ho avuto un incidente il giovedì che mi non mi ha permesso di continuare ad utilizzare la mia moto preferita, ma abbiamo comunque potuto proseguire i test. Sappiamo di poter fare ciò che è necessario su tutti i set up che abbiamo.

Ora abbiamo un paio di settimane per rilassarci, rinfrescarci e ricaricare le batterie. Sono fiducioso che con le informazioni che abbiamo ora possiamo mettere il puzzle insieme nel mese di gennaio ed iniziare a testare di nuovo partendo da lì".

Soddisfazione in casa Kawasaki ma anche nel box Ducati, e specialmente in quello di Marco Melandri, che ha chiuso i test in quarta posizione e con un crono di 1'39"694 che



sancisce come il ravennate si trovi già a proprio agio sulla Panigale. Marco era solo alla sua terza uscita con la bicilindrica italiana, la prima nella quale si sia potuto confrontare con tutti quelli che si presumono saranno i suoi principali avversari nel 2017 ed il confronto non è stato certo negativo.

Marco Melandri: "Sono contento di come sono andati questi test. Abbiamo provato diverse novità per la moto del 2017 con riscontri interessanti, anche se restano alcune verifiche da fare, soprattutto sul bagnato.

Ogni giorno mi sento più a mio agio sulla Panigale R. Abbiamo un buon passo e non siamo lontani dai primi. Mi manca ancora qualcosa sul giro secco e faticiamo leggermente con gomme nuove, ma il carattere della moto mi piace molto in generale.

La priorità ora è scoprire tutte le potenzialità dell'elettronica, che è molto evoluta. Durante la pausa continuerò ad allenarmi duramente ed a gennaio inizierò a fare le prime simulazioni di gara per essere pronti a Phillip Island. Non sarà facile, ma non vedo l'ora di comin-

ciare".

Dietro all'italiano della Ducati la classifica vede il quinto posto di Alex Lowes con la Yamaha. L'inglese, debilitato da una forma influenzale, è stato autore di un giro in 1'40"142 di poco superiore al suo miglior giro nella SP2 di Ottobre (1'39"980) quando però avevo utilizzato gomme da tempo che non ha invece montato in questi test. In casa Yamaha si guarda maggiormente al lavoro del rinnovato staff tecnico ed allo sviluppo della R1 che non al singolo tempo sul giro.

Lowes si è concentrato sul passo di gara con gomme usurate. Le prove di Lowes e di VdMark, settimo ed ultimo dei piloti Superbike con un best lap di 1'41"328 hanno riguardato la verifica di alcune modifiche al telaio e di numerosi componenti che dovrebbero aumentare la cavalleria del propulsore della moto giapponese.

Alex Lowes: "In generale il test è stato abbastanza positivo. Abbiamo testato una vasta gamma di parti e fatto progressi in alcune delle aree in cui avevo avuto problemi in

passato. Abbiamo identificato dove dobbiamo ancora migliorare per colmare il divario con i nostri avversari. Siamo stati fortunati con il meteo per i primi due giorni, visto che le previsioni non erano il massimo, ma non mi sono sentito molto bene per tutta questa settimana così venerdì, con la pioggia, ho preferito non scendere in pista.

Prima della pausa invernale abbiamo svolto in tutto quattro giorni completi di prove tra Aragon e Jerez, ed abbiamo una chiara visione di dove dobbiamo lavorare e dove mi devo migliorare per fare meglio l'anno prossimo. Come sempre voglio dire un enorme grazie a tutta la squadra. E' stato un anno molto difficile ed ho davvero apprezzato il loro lavoro. Ora concentriamoci su 2017! "

Mercoledì è stato l'ultimo giorno di prove per il team Milwaukee che era in pista da lunedì con Laverty e Savadori. Tre giorni di lavoro in condizioni meteo mutevoli, nei quali la squadra inglese ed i suoi piloti hanno raccolto dati importanti sulla moto in vista della stagione 2017. Ecco le dichiarazioni dell'inglese e dell'italiano al termine delle prove.

Eugene Laverty: "Sono stati tre giorni positivi per la squadra e per me, nuovamente in sella alla RSV4. Abbiamo avuto tempo misto all'inizio, ma abbiamo approfittato di questo per provare assetti da bagnato percorrendo oltre 60 giri. Nell'ultima giornata abbiamo potuto invece valutare le differenze tra le varie specifiche del telaio e del motore. In questo ultimo giorno mi sono sentito veramente mio agio sulla moto che è quello che cercavo in questi test. Ho apprezzato la professionalità del team, che mi ha davvero impressionato. Sono molto ottimista per il prossimo anno e non vedo l'ora di iniziare. Penso già alla prima gara di Phillip Island. Aprilia ha vinto un sacco di gare lì e quindi possiamo fare un buon inizio di 2017".

Lorenzo Savadori: "E' stata una prova molto importante per la squadra e per me, e penso che abbiamo fatto buoni progressi in vista del 2017. L'ultima giornata è stata positiva





ed ho potuto percorrere un sacco di giri. Il tempo è stato davvero misto in questa settimana, quindi sono contento che mercoledì abbiamo potuto girare sull'asciutto e lavorare con la squadra e parlare con loro in inglese, che per me non è ancora del tutto facile! Mi piace molto la squadra ed il mio nuovo technical manager Ian. Sappiamo che abbiamo un paio di cose sulle quali lavorare con il set up della moto per il prossimo anno, ma mi sento positivo circa ciò che possiamo fare e so che il team lavorerà duro. Abbiamo ancora un po' di tempo per prepararci al 2017, ma non vedo l'ora di tornare a correre e per vedere cosa possiamo ottenere".

Il team MV Agusta Reparto Corse era presente a Jerez per far provare la sua F3 ai piloti Supersport Zaccone e Jacobsen, mentre per quanto riguarda la Superbike Leon Camier ha proseguito nello sviluppo della F4, soprattutto per quanto riguarda la parte elettronica. Il riferimento cronometrico dell'inglese, è da considerarsi positivo anche se superiore al best lap di Leon nella Superpole2 di ottobre. ■



LORENZO SAVADORI: “SONO CONCENTRATO SULLA SBK MA IL MIO SOGNO È LA MOTOGP”

di Carlo Baldi

E' STATO IL PILOTA RIVELAZIONE DELLA SUPERBIKE NEL 2016.
E' SOTTO CONTRATTO CON L'APRILIA
ED IL PROSSIMO ANNO PROSEGUIRÀ LA SUA MATURAZIONE CON LE
RSV4 DEL TEAM MILWAUKEE

Lorenzo Savadori è stato senza dubbio la rivelazione del campionato mondiale Superbike 2016. Nonostante questo sia stato il suo primo anno nella classe regina delle derivate, il giovane pilota di Cesena lo ha chiuso nella top ten della classifica piloti, raccogliendo 150 punti e due quarti posti, ad Assen e a Donington. Pilota al debutto in una squadra al debutto e per di più rivoluzionata nello staff tecnico. A rendere il tutto ancora più difficile ha contribuito l'assoluta mancanza di test, su di una moto che la squadra di Giampiero Sacchi ha visto solo a Phillip Island, pochi giorni prima i test ufficiali di inizio stagione a Phillip Island. Ma il campione uscente della Stock 1000 non si è mai arreso ed è cresciuto gara dopo gara, sino ad arrivare

spesso a lottare nel gruppo dei piloti che si contendevano il podio.

Lorenzo è sotto contratto direttamente con l'Aprilia, che crede molto in lui e cerca di farlo crescere con la speranza di avere in un futuro sempre più prossimo un pilota italiano competitivo per la sua MotoGP. Nella nostra intervista Savadori dichiara di essere concentrato sulla Superbike, ma ammette che il suo sogno è di poter un giorno competere in MotoGP.

Per il momento però la sua crescita passerà attraverso il team Milwaukee che il prossimo anno porterà in pista la RSV4, assistita direttamente dalla casa di Noale. Il suo compagno di squadra sarà Eugene Laverty, esperto pilota inglese che arriva proprio dalla GP e che di certo rappresenterà uno stimolo ed un riferimento per il giovane pilota italiano. ■





DAVIDE GIUGLIANO: “IL BSB È UNA SCELTA DI VITA OLTRE CHE SPORTIVA”

di Carlo Baldi

GIUGLIANO GIRA PAGINA ED APPRODA NEL BSB CON IL TEAM TYCO BMW. UN'ESPERIENZA PER LUI COMPLETAMENTE NUOVA. UNA SCELTA AFFASCINANTE, MA ANCHE MOLTO IMPEGNATIVA

NDopo dodici anni passati nei campionati delle derivate dalla serie, Davide Giugliano ha deciso di cambiare completamente ambiente ed il prossimo anno correrà

nel team Tyco BMW nel British Superbike. Negli ultimi tre anni il pilota romano ha fatto parte della squadra ufficiale Ducati, ma per molti motivi non è riuscito ad ottenere i risultati che tutti speravano. Per assurdo, spesso è più facile trovare una sistemazione quando provieni da un team privato che non quando hai corso per anni in una squadra ufficiale, anche perché Davide non ha accettato compromessi ed ha richiesto un compenso pari alle sue capacità. Anche per questo alla fine ha scelto un campionato che si è subito mostrato entusiasta della sua presenza, e un team che gli fornirà un compenso adeguato. Certo non sarà facile adattarsi ad una realtà completamente nuova, ad avversari che faranno di tutto per mettere le ruote davanti ad uno dei protagonisti della Superbike mondiale, e su piste dove è meglio non testare le condizioni di sicurezza. Ma Giugliano sa bene cosa lo aspetta, e sa che dovrà dare il massimo per fare bene nel BSB, anche per potere un giorno tornare nel giro del mondiale.

L'INTERVISTA

Lo abbiamo raggiunto telefonicamente subito dopo la sua presentazione ufficiale con il Tyco BMW, avvenuta a Birmingham in occasione della fiera NEC, il più importante avvenimento fieristico d'oltre Manica per quanto riguarda il mercato motociclistico U.K.

Contento della scelta fatta?

«Sono molto contento. E' stata una scelta ponderata, ma tra le possibilità che avevo questa del British Superbike mi è sembrata subito quella più intrigante. Per un pilota come me, che privilegia la passione e la voglia di correre in moto, il campionato inglese ha sempre avuto un fascino particolare, e sono felice di potervi gareggiare».

So che gli organizzatori del BSB ti hanno voluto ed hanno avuto una parte importante in questa tua decisione.

«Sì è vero, gli organizzatori si sono dimostrati subito entusiasti del fatto che potessi andare a correre nel loro campionato, e questo per me è stata una cosa importante. Sentirsi circondato da stima e considerazione fa sempre piacere. Per non parlare poi del seguito che la Superbike inglese ha sul pubblico. Ieri il mio team è stato presenta-



to alla fiera di Birmingham, e c'era davvero tantissima gente».

Hai fatto la stessa scelta che anni fa fece un certo Troy Bayliss.

«Un bel precedente direi. Per me è stata una scelta di vita oltre che sportiva, e sarà senza dubbio un'esperienza importante per tutta la mia famiglia. Mio figlio ha solo pochi mesi, quindi sino all'inizio del campionato sarò io a fare avanti indietro tra Italia e Inghilterra. In seguito, a stagione in corso, non è invece escluso che ci si possa trasferire tutti qui per qualche mese. Per fortuna ho una compagna che condivide le mie scelte e che come me non ha paura di cambiare».

Cosa pensi possa essere più difficile? Le piste che non conosci? Gli avversari? Una moto e un team nuovi?

«Non vedo un aspetto più difficile di altri. Cambierò tutto, quindi dovrò lavorare con



lo stesso impegno su tante cose. L'ambiente sarà completamente nuovo per me, che ho trascorso gli ultimi 12 anni nei mondiali delle derivate, tra Supersport, Stock e Superbike. Però la curiosità e la voglia di provare nuovi stimoli sarà senza dubbio superiore a tutte le possibili difficoltà che potrò incontrare. Per quanto riguarda le piste, qualcuna la conosco già mentre altre le dovrò imparare, ma sono uno che si adatta in fretta ai nuovi tracciati. Inoltre sarà bello lavorare con una squadra inglese. Io ho sempre corso per team italiani, ma non vedo l'ora di iniziare a lavorare con i miei nuovi tecnici. Infine, per quanto riguarda i miei avversari, saranno come sempre tanti e molto agguerriti. Oltre a quelli più famosi che ho già incontrato in Superbike, come Haslam, Byrne o Smrz, ce ne sono altri che magari non sono

così noti al grande pubblico, ma che qui in Inghilterra vanno veramente forte. Sono piloti che da anni corrono nel BSB, conoscono i segreti di tutte le piste e sono davvero tosti da mettere dietro. Primo tra tutti il mio compagno di squadra Christian Iddon (che in passato ha corso nei mondiali Supersport con MV e Superbike con Bimota, Ndr)».

Pensi che questa possa essere una parentesi per poi tornare in Superbike?

«Per il momento non ci penso. Devo fare bene ora, qui, in Inghilterra, in uno dei campionati più difficili al mondo e vivere al massimo questa nuova affascinante avventura. Per il futuro vedremo. Spero comunque che i miei tifosi continuino a seguirmi e a guardare in TV la Superbike Inglese. Sono certo che non si annoieranno...». ■



JORDI TORRES: “ORA SAPPIAMO DOVE INTERVENIRE PER ESSERE PIÙ COMPETITIVI”

di Carlo Baldi

TORRES ANALIZZA IL SUO SECONDO ANNO IN SUPERBIKE, E CI RACCONTA DELLA SUA STAGIONE CON LA BMW. ELETTRONICA E FORCELLONE DELLA S1000RR SONO I PUNTI DA MIGLIORARE PER STARE CON I PRIMI

La sua spontaneità e la sua innata simpatia ne fanno uno dei piloti più amati del mondiale Superbike. Il 2016 è stato il suo primo anno con il team Althea BMW, un anno di transizione che lo spagnolo giudica comunque positivo. Tanto il lavoro svolto, e tanto quello ancora da fare per poter scalare la classifica. Un buon finale, ma all'inizio le difficoltà non sono mancate, non ultima quella di aggregare un team italiano, una casa tedesca ed un pilota spagnolo. Ma il mix alla fine si è dimostrato competitivo, e fa ben sperare per la prossima stagione. Se il 2016 è servito per identificare la strada da seguire per puntare alla vittoria, il 2017 dovrà essere l'anno della conferma. Ma quest'anno cosa è mancato per poter puntare al podio? Grazie anche all'esper-

ienza maturata lo scorso anno sull'Aprilia ufficiale, Jordi ritiene che la parte della S1000RR che deve essere maggiormente migliorata sia l'elettronica e, a seguire, il forcellone, che al momento rende la moto difficile da guidare specialmente sul bagnato, dove Torres ha conseguito i suoi risultati peggiori.

La costanza di rendimento è stata anche quest'anno uno dei punti di forza del pilota spagnolo, che ha ottenuto il sesto posto nella classifica finale con una sola gara a zero punti, che Jordi ci racconta con la simpatia che lo contraddistingue.

Torres ci parla anche della prossima stagione, che ritiene possa essere più spettacolare e che spera di affrontare dopo aver svolto dei proficui test invernali, con il supporto della BMW, dalla quale si aspetta un'elettronica più evoluta. ■



LE IMMAGINI PIÙ BELLE DELLA TRANSBORGARO

foto di Massimo Zanzani













**EDITORE:**

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

RESPONSABILE EDITORIALE

Ippolito Fassati

**RESPONSABILE SVILUPPO
EDITORIALE**

Andrea Perfetti

CAPO REDATTORE

Edoardo Licciardello

REDAZIONE

Maurizio Gissi
Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti Quattrini
Aimone Dal Pozzo
Francesco Paolillo

COLLABORATORI

Nico Cereghini
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Piero Batini
Antonio Gola
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Alfonso Rago
Massimo Clarke
Max Morri
Andrea Buschi
Pietro Ambrosioni

PROGETTO GRAFICO

Camilla Pellegatta

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