MOTO.IT
GUIDA LA PASSIONE
Numero **190**
17 Marzo 2015
101 Pagine

Ricevi Moto.it Magazine » Spedizione su abbonamento gratuito | Periodico elettronico di informazione motociclistica | Available on the App Store | Available on Google play | Scarica l'APP del Magazine

Novità
Foto spia Husqvarna 701 ed Enduro 690 in test

Nico Cereghini
Farnè, Taglioni e gli altri geni"
Se ne va un'epoca e un pezzo del DNA Ducati

Prova Cross
Kawasaki KX 450F 4T
Per il 2015 introduce degli importanti elementi di novità

| PROVA SUPERSPORTIVA |

YAMAHA YZF-R1 YZF-R1M

da **Pag. 2** a **Pag. 19**

All'Interno

NEWS: BMW un brevetto per un tre cilindri a W | **M. Clarke** Competizioni e coppie coniche | **MOTOGP: Test a Losail** I commenti dei piloti | **Ducati** avvantaggiata dal regolamento | **DopoGP** Stoner ha più talento di Marquez

Yamaha YZF-R1 ed YZF-R1M **PREGI** ● Prestazioni e dotazioni **DIFETTI** ● Mancanza scalata assistita **Prezzo da** 18.490 €

PROVA SUPERSPORTIVA

YAMAHA YZF-R1 E YZF-R1M DUO INFERNALE

La nuova supersportiva Yamaha si sdoppia e cambia le regole del gioco. Raffinata come poche nell'elettronica, è stata completamente rivoluzionata nella sostanza

di Francesco Paolillo

Sono passati diciassette anni da quando la R1 è diventata protagonista dei sogni degli appassionati di moto sportive. Era infatti il 1998 quando la prima serie di questa sportiva Made in Japan, o meglio Made in Iwata, creò scompiglio nel mondo delle superbike stradali. Nel corso degli anni si sono poi avvicendate varie evoluzioni del primo modello, cambiamenti non solo estetici ma anche tecnici. Nel 2002 arrivano un nuovo telaio e l'iniezione elettronica, nel 2004 si raggiunge per la prima volta in campo motociclistico un rapporto peso potenza di uno a uno, 172 cv per 172 kg, mentre il modello 2007 perde le storiche cinque valvole e ritorna alle quattro, acquisendo anche l'YCCT, il controllo del gas elettronico. Poi arriva il 2009, con la fasatura crossplane e la vittoria di Ben Spies nel Mondiale SBK, ma per vedere una nuova generazione di R1 bisogna aspettare cinque anni, fino a quando all'Eicma 2014 fa la sua apparizione la nuova generazione di Yamaha YZF-R1. Lo fa alla grande, con un look totalmente nuovo che taglia drasticamente con il passato, e una dotazione tecnologica da mal di testa! Per la prima volta la top di gamma tra le sportive Yamaha non è da considerarsi una moto sportiva stradale adatta all'uso in pista, bensì una moto da corsa adatta all'uso stradale, e con quest'obiettivo è stata progettata e realizzata. C'erano già stati dei precedenti a Iwata, moto come la OW-01 ef la R7 erano due pezzi d'ingegneria votati all'uso pistaiolo, ma per numeri di produzione e per prezzo di acquisto, erano da considerarsi oggetti decisamente esclusivi. Questa R1, in entrambe le versioni disponibili (R1ed R1M) è invece una moto di serie, con un prezzo importante ma allineato a quello

delle concorrenti principali, con un travaso di tecnologia proveniente non dalla Superbike ma direttamente dalla MotoGP. Il team di sviluppo ha visto la partecipazione anche di ingegneri presi direttamente dalla MotoGP, il tutto per realizzare una moto più veloce, con più possibilità di regolazione ma anche più facile da usare e di dimensioni contenute, senza penalizzare lo spazio riservato al pilota. Tanto per rendere l'idea il primo muletto, o meglio il prototipo della nuova R1, era in pratica una R6 con motore da un litro. Le linee e i volumi della superbike di Iwata sono dunque figli di una ricerca specifica, che ha comportato l'abbassamento della resistenza aerodinamica dell'8%, inoltre particolare attenzione è stata riservata ai flussi d'aria diretti ai radiatori, acqua/olio, ora sdoppiati, e qui si capisce la particolarità gruppi ottici anteriori, con luci a LED, leggeri, di dimensioni ridotte e dal posizionamento atipico. Le colorazioni disponibili sono per la R1 sono due, Racing Blue e Racing Red, mentre la R1M è in abito grigio, con serbatoio in alluminio spazzolato come il forcellone e carene in carbonio.

Elettronica

Traction Control, Launch Control, Lift Control, Slide Control, e chi più ne ha più ne metta, a scriverli tutti ci vuole tanto Self Control, ma questa è la lista di diavolerie di cui è fornita la superbike giapponese. IMU, questa sigla che poco c'entra con l'italica vessazione fiscale ma che significa invece Inertial Measurement Unit, è la piattaforma inerziale: il cuore della gestione elettronica della R1, è colei che trasmette i segnali alla centralina. Questa IMU a sei assi prevede tre giroscopi che misurano il rollio, l'imbardata e il beccheggio, più tre sensori di gravità che forniscono dati sull'accelerazione longitudinale, laterale e verticale. L'IMU trasmette tali dati alla centralina ECU attraverso un sistema CAN e regola l'elettronica della moto in tempo reale, per ottenere il massimo delle prestazioni e del controllo. Un sistema che più che intervenire quando s'innesca un particolare comportamento, lo riesce a prevenire incrociando i vari dati trasmessi dai sensori: un'elettronica che si può definire "predittiva". Il controllo di trazione TCS che equipaggia la Yamaha YZF- R1, oltre a leggere la differenza di velocità tra le ruote, legge anche gli angoli di piega della moto, quindi l'intervento su apertura del corpo farfallato, accensione ed iniezione è più elevato in fase di piega. Inoltre il TCS è affiancato da un SCS (Slide Control System) regolabile su tre livelli, che legge i movimenti laterali della ruota posteriore. Adesso ci viene il mal di testa. Non possono inoltre mancare su una moto "pronta pista" il Launch Control (LCS) regolabile su due posizioni, che una volta inserito in fase di partenza limita l'impegno del pilota alla sola gestione della frizione, controllando il regime motore in automatico, e il Lift Control System (LIF) che controlla il sollevamento della ruota anteriore durante le accelerazioni più violente ed è regolabile su tre diversi livelli o disinseribile a piacere. Finito? Non scherziamo: come si può pretendere l'attestato di GP replica senza che sia montato di serie anche un Quick Shift? Naturalmente regolabile su due posizioni, per rendere le cambiate il più rapide possibile. E va citata anche la possibilità di dotare la R1 di CCU (Communication Control Unit) montata di serie sulla versione "M". Questa mette a disposizione un data logging che consente di scaricare e visualizzare tutte le informazioni riguardanti la guida: tempi sul giro, angoli di piega, visualizzazione del tracciato e chi più ne ha più ne metta, una vera acquisizione dati professionale. Inoltre

il sistema si può interfacciare con un tablet o uno smartphone, attraverso i quali si possono impostare le regolazioni della moto!

Motore e telaio

Il quattro cilindri è condiviso per entrambe le versioni della R1 ed è un propulsore totalmente nuovo, nella cui progettazione si è cercato di migliorare la potenza, incrementare il regime di rotazione, ridurre gli attriti, alleggerire i componenti. Le prestazioni dichiarate sono allineate a quelle delle migliori concorrenti, e quindi eccoci al cospetto di 200 cv (147,1 KW) a 13.500 giri, con una coppia di 11,5 Kgm (112,4 Nm) a 11.500 giri. Come scritto sopra il motore è completamente nuovo ed è costruito attorno al cuore, l'albero motore "crossplane", che in questa nuova versione perde un 20% di inerzia. Cambiano anche alesaggio e corsa, mentre sono state ridisegnate sia le teste che i cilindri. Le bielle sono in titanio, e consentono un risparmio di peso del 60% rispetto a quelle in acciaio, con il medesimo materiale sono realizzate anche le valvole di aspirazione. In magnesio sono invece i carter motore, coppa dell'olio compresa, e in questo caso le viti di serraggio sono realizzate in ergal. Il motore ha funzione portante assieme al telaio deltabox in alluminio. Da segnalare che il telaietto reggisella è realizzato in lega di magnesio, così come in questo pregiato materiale sono realizzati i cerchi. L'airbox cresce di volume, +24%, e sfrutta la nuova presa d'aria dinamica che attraversa il cannotto di sterzo, che ha preso il posto delle due laterali del modello precedente, mentre l'impianto di scarico è realizzato in titanio, catalizzatore escluso. Quattro diverse mappature

selezionabili permettono di scegliere il tipo di erogazione preferito (PWR – Power Mode Selection), mentre con i Yamaha Ride Control system (YRC), si possono selezionare quattro differenti combinazioni di controlli, all'occorenza personalizzabili.

Sospensioni e Freni

La YZF-R1 monta di serie una forcella KYB ultra egolabile con un'escursione di 120 mm, mentre il mono, realizzato dal medesimo fornitore, è anch'esso totalmente regolabile. La vera chicca è però dedicata all'YZF-R1M, che di serie monta le sospensioni Öhlins ERS (Electronic Racing Suspension), che s'interfacciano direttamente con l'IMU, e attraverso la centralina SCU (Suspension Control Unit) regolano in tempo reale l'idraulica della forcella e del mono (c'è anche l'ammortizzatore di sterzo elettronico). Sei sono le regolazioni disponibili, tre per il setting "Automatico", e tre per quello "Manuale". I comandi vengono impartiti tramite dei servomotori, che agiscono su due circuiti distinti, compressione nello stelo sinistro, estensione in quello destro. Anche gli pneumatici sono specifici sulla R1M, Infatti le Bridgestone Battlax RS10 sono dedicate a questa versione (può montare sia le 190/55 che le 200/55 con taratura automatica dei

sistemi di controllo della guida), mentre la YZF-R1 è equipaggiata con le Pirelli Diablo Supercorsa SP (per il mercato italiano). Le pinze freno monoblocco con cilindretti in alluminio sono prodotte da Nissin, e lavorano su una coppia di dischi da 320 mm, mentre una pinza a singolo pistoncino si prende cura del disco da 220 mm posteriore. Non manca naturalmente l'ABS, che però ha una particolarità, e cioè l'Unified Brake System (UBS), che ripartisce la forza applicata al freno anteriore anche al posteriore. Anche se si agisce su entrambi gli assi, la ripartizione è decisa dalla centralina, che "interroga" la piattaforma inerziale e incrocia i dati relativi all'angolo di piega, al trasferimento di carico, velocità e slittamento della ruota.

Strumentazione

La gestione e la visualizzazione dell'impressionante quantità di dati relativi alla guida e alle regolazioni della Yamaha YZF-R1, sono affidati alla strumentazione digitale con LCD TFT (Thin Film Transistor) con regolazione automatica della retroilluminazione e fondo bianco o nero a scelta. Si possono scegliere due modalità di visualizzazione"Street" e "Track". La prima mette in evidenza oltre al contagiri e alla velocità, il consumo istantaneo e medio, oltre ai Power Mode e alle regolazioni del TCS e SCS.
Nel caso della visualizzazione "Track" vengono privilegiati il contagiri (che parte da 8.000 giri) e il cronometro, oltre alla marcia inserita.

Come vanno in pista

Volare fino in Australia ed essere accolti da una pioggerella fastidiosa non mette di buon umore: 200 cv e una coppia da strappare le braccia difficilmente entrano in sintonia con asfalti potenzialmente umidi. È anche vero però che l'intelligenza artificiale applicata a questa moto rende le cose meno problematiche. Semmai il vero problema è l'intelligenza di chi gli sta in sella, e quello che per le moto delle generazioni precedenti era impossibile, o per lo meno estremamente pericoloso, con la YZF-R1 2015 è a portata di mano, e un po' meno rischioso. Primo approccio emozionante come la prima uscita con la ragazzina della terza E, gambe molli e cervello che tenta di riordinare il fiume di dati, nozioni e caratteristiche tecniche che ci sono stati raccontati nelle 12 ore di conferenza stampa (scherziamo erano solo 9!) il tempo minimo necessario per raccontare dello sviluppo di questo concentrato di tecnologia. Adesso poi ci si mette anche la strumentazione che una volta accesa t'investe con una miriade di informazioni. Ok, resettiamo tutto e facciamo finta di nulla, rimaniamo nell'ordine d'idee che se la moto è buona, lo è sin da subito, un po' come la ragazzina della terza E, e che metterci mano non vale la pena almeno per adesso. E pensare che stiamo parlando della versione con sospensioni tradizionali! La prima cosa che ci conforta è che le danze le conduciamo noi e che l'approccio è tutt'altro che problematico. Impegnativo sì, soprattutto fisicamente, problematico no.

La versione con sospensioni tradizionali è strepitosa sin dal primo giro. Un pianeta diverso, per non dire una galassia lontana rispetto alla precedente versione. Compatta e stretta tra le gambe, con un interasse da 250 2T dei tempi d'oro, la YZF-R1 impressiona anche solo a salirci sopra. Poi quando la si porta sulla pista da ballo.... è un vero sballo. Il motore oltre che esaltare per la tonalità allo scarico esalta per la prontezza di risposta e il tiro ai regimi medio alti. Spinge forte, e lo fa fino all'intervento del limitatore: l'avantreno fatica a mantenere il contatto con il terreno mentre l'elettronica fa il suo dovere senza infastidire il pilota. Forse per i nostri gusti lo spazio in sella è fin eccessivo, e causa tuta nuova e scivolosa ci si trova aggrappati ai semi manubri e con piedi (diventati per l'occasione prensili) alle pedane per evitare di arretrare troppo sulla sella sotto la spinta esagerata del motore. La pioggerella va e viene, ma non fa in tempo a bagnare l'asfalto e le Bridgestone Battlax RS10 infondono una certa sicurezza, garantendo un appoggio sicuro, i controlli vari non si sentono, e questo è un buon segnale perché vuol dire che non sono invasivi, o forse siamo noi che ancora non "ci diamo ancora il gas". L'agilità è uno degli aspetti che più ci ha colpito sin da subito e che mette la R1 tra le migliori della categoria, che a oggi sono Aprilia e Ducati. Forse le manca la capacità di prendere la corda e chiudere la traiettoria della V4 di Noale, e non cambia direzione in maniera fulminea come la bicilindrica di Borgo Panigale, ma nel complesso si guida alla grande. Il dubbio che a parità di pneumatici qualche posizione si possa invertire comunque rimane. L'assetto scelto per la nostra R1 sulle prime ci ha soddisfatto, ma alzando il ritmo siamo dovuti intervenire sul precarico della forcella e del mono, a causa della scarsa capacità di assorbimento delle sconnessioni che caratterizzano due o tre curve di questo tortuoso tracciato. "Mollare le sospensioni" ha avuto il suo effetto e in questa configurazione il feeling con l'anteriore è migliorato, anche se con più tempo a disposizione avremmo cercato un ulteriore miglioramento, in particolare alla risposta secca del posteriore.

Eccoci sulla R1M

La chicca del giorno è però la R1M, che con le sue sospensioni elettroniche fa la differenza nei confronti della versione standard. La moto ci viene consegnata con una coppia di Bridgestone V02 Slick e la cosa non può che farci piacere: il grip non è mai abbastanza, e due pneumatici così promettono tanta aderenza. Abbiamo due soli turni per farci un'idea del suo comportamento, e questo non è certamente d'aiuto anche perché le possibilità di intervenire sulla ciclistica e sul motore sono davvero infinite, e forse a noi conviene fare lo stretto necessario, rimandando al test approfondito a un'altra volta. Selezionare i vari menu per la regolazione dei controlli, è facile e anche pratica, agendo sui pulsanti posti sul blocchetto sinistro, oppure sul cursore incastonato in quello di destra. Le variazioni che siamo riusciti a provare mutano il carattere della R1M, il che significa che qui l'elettronica funziona per davvero. La possibilità di cucirsi addosso la moto è a portata di mano, sia per l'appassionato sia per il pilota, e questa R1M dimostra senza ombra di dubbio di essere una moto pronto/gara, per contenuti e prestazioni. Queste ultime sono di altissimo livello, e necessitano oltre che di mestiere, anche di una buona preparazione fisica. Come per le concorrenti, anche per la nuova Yamaha, andare forte non è solo questione di cavalli e controlli elettronici, ci vuole anche qualcuno che sappia domarla e che abbia il fiato per farlo. Le prime impressioni che riceviamo in sella alla versione "M" sono esaltanti, il feeling con l'anteriore è ottimo, inoltre la funzionalità delle sospensioni elettroniche e le scarpette slick la pongono su un gradino superiore rispetto alla sorella standard.

YAMAHA

Il diverso profilo dei pneumatici, e la gestione elettronica delle sospensioni, rendono la R1M più rapida in inserimento, con una capacità di chiudere le traiettorie superiore alla R1 standard. La linearità degli interventi dei controlli di trazione o semplicemente del controllo delle impennate consentono di raggiungere un buon feeling con la moto, anche se la rapidità con cui la R1M prende velocità, richiede la massima concentrazione in ogni istante. Come detto in precedenza, due turni sono troppo pochi per giudicare una moto con tali e tanti contenuti, certo è che quello che abbiamo percepito, in termini di prestazioni e comportamento dinamico, pone la R1M tra le top della categoria. Un giudizio assoluto non si può dare, un confronto serio andrebbe fatto in condizioni analoghe, stessa pista e medesima gommatura, ma di certo Yamaha con questa moto ha fatto più che un salto generazionale, un doppio salto forse, che la pone nell'olimpo delle superbike stradali e che fa sembrare la R1 precedente una moto di un'altra epoca.

ABBIGLIAMENTO

Casco AGV PistaGP
Tuta Dainese
Guanti Dainese
Stivali Dainese

SCHEDA TECNICA

Yamaha YZF R1 **18.490 euro**

Cilindrata 998 cc
Tipo motore termico
Tempi 4
Cilindri 4
Configurazione cilindri in linea
Disposizione cilindri trasversale
Raffreddamento a liquido
Avviamento elettrico
Alesaggio 79 mm
Corsa 50,9 mm
Frizione multidisco
Numero valvole 4
Distribuzione bialbero
Potenza 200 cv - 147 kw - 13.500 rpm
Coppia 12 kgm - 112 nm - 11.500 rpm
Numero marce 6
Capacità serbatoio carburante 17 lt

Kawasaki KX 450F 4T **PREGI** ● Stabilità e feeling **DIFETTI** ● Poca reattività **Prezzo** 8.890 €

PROVA MOTOCROSS

KAWASAKI KX 450F 4T

Fedele alla sua fama di moto stabile e sincera, la nuova KX 450 introduce degli importanti elementi di novità che la portano ad essere oltre che più agile e dinamica, sempre al top delle prestazioni e della tecnica. Soltanto la reattività non ci ha convinto del tutto

di Aimone Dal Pozzo

Le doti tecniche della regina offroad dalla livrea verde sono già abbastanza evidenti considerando i risultati e le prestazioni che riesce ad ottenere nei massimi campionati di categoria, indipendentemente da quale lato dell'oceano si guardi. Oggi però la scelta è ampia e le opportunità di acquisto vanno analizzate attentamente, soprattutto per chi, come la maggior parte degli utenti, cerca una moto per divertirsi, piuttosto che per vincere. Ecco che Kawasaki interpreta con grande attenzione questa filosofia, proponendo per la stagione ormai alle porte, un prodotto familiare, ma allo stesso tempo innovativo introducendo ed aggiornando diversi elementi tecnici che sicuramente faranno parte dell'evoluzione della categoria nel prossimo decennio.

Assetto personalizzato

La nuova KX 450F conferma una struttura minimalista, progettata pensando soprattutto all'ergonomia del pilota. La posizione in sella è modificabile in base alle proprie esigenze mediante differenti regolazioni come quella del manubrio e delle pedane poggiapiedi. La piastra superiore con due serie di fessure montate sul manubrio e supporti reversibili, offre una scelta di quattro posizioni del manubrio: 25 mm avanti, 15 mm avanti, standard e 10 mm indietro. Le pedane invece, possono essere posizionate con due differenti modalità, con una variazione della distanza di 5 mm, che paiono pochi, ma in realtà modificano in maniera sostanziale il comportamento del mezzo in quanto, abbassando il baricentro, si ottengono notevoli guadagni in termini di stabilità. Le sovrastrutture sono rastremate con precisione ed armonia, cosi da dare al pilota il massimo dello spazio e della mobilità. Le tabelle porta numeri laterali ad esempio, partendo dal codino, scendono quasi sino all'attacco del telaietto posteriore dove incontra il montate principale del telaio e questo aiuta molto a sentire la moto tra le gambe senza agganciarsi alle sporgenze. In ordine di marcia la nuova KX svela i suoi tratti caratteristici in quanto, conferma la ben nota ed apprezzata stabilità, in particolar modo alle alte velocità. Personalmente definiamo l'impostazione di questa Kawasaki di "vecchia scuola" in quanto è da gestire e guidare con la massima precisione e progressione, ma una volta impostata la propria guida seguendo una linea progressiva e pulita, l'abbinamento moto/pilota è in grado di portare grandi risultati sia in termini di prestazioni che di divertimento. Il grande valore aggiunto di questa quattroemmezzo è senza dubbio che, pur essendo molto potente ed impegnativa, risulta altrettanto prevedibile e questo trasmette grande fiducia a chi è in sella, soprattutto nei canali.

Mentre ti avvicini alla curva stacchi in tranquillità nelle buche profonde di Ottobiano perché difficilmente si scompone o si avvita, poi appena inserisci inizi a dare gas e lei si distende senza incertezze né irruenza facendoti risparmiare tante energie.

Passi con facilità la sezione waves, perché basta stenderti bene indietro per ottenere un'ottima trazione ed una stabilità difficilmente pareggiabile. Sui salti è prevedibile, si sposta con semplicità e non è mai nervosa.

Elettronica efficace

Passando alla componente termica, Kawasaki conferma sostanzialmente la soluzione adottata lo scorso anno, affidando oramai la maggior parte delle personalizzazioni e variazioni all'iniezione elettronica ed alla sua gestione software. Grazie all'ottimo successo ed efficacia, troviamo ancora a bordo il launch control elettronico che consente di ottenere, mediane il semplice tocco di un tasto, una mappatura specifica per il cancelletto di partenza. Il sistema permette di inserire a comando una curva specifica, mediante una gestione matematica di suddivisione e ripartizione della potenza erogata. Una volta attivato, la spia luminosa vicina al pulsante di spegnimento della moto lampeggerà velocemente. Tale modalità funziona con la prima e la seconda marcia, quando poi si passa alla terza il sistema si disattiva automaticamente tornando alla mappatura normale del motore. In questa fase il motore è leggermente meno potente all'apparenza, ma cronometro alla mano, la differenza è facilmente riscontrabile. Anche la gestione delle mappature del motore presenta la medesima semplicità di applicazione. Senza stare a collegare alcunché, Kawasaki fornisce con il kit di serie, 3 spinotti che corrispondo a tre curve di erogazione differenti: Standard, Hard (motore più pronto e potente) e Soft (motore più sornione e lento a salire). Utilizzando gli attacchi rapidi in dotazione, (spinotti in plastica di colore differente tra loro da collegare ad una presa appositamente studiata a destra del cannotto di sterzo) è possibile passare velocemente da una mappatura all'altra, per soddisfare ogni condizione di guida. Durante il test abbiamo avuto occasione di testare tutte le soluzioni e, se per la versione Hard le condizioni del tracciato di prova erano piuttosto impedienti, tra la standard e la soft abbiamo preferito la soft in quanto, essendo più corposa nelle prime fasi di propulsione del moto, permette un'erogazione più fluida e progressiva, consentendoti spesso di curvare con una marcia in più. La standard invece la marcia in più fa fatica a tenerla, portandoti quindi ad entrare in curva con una marcia più bassa che poi però diventa corta in fasce di uscita. Il cambio, a 5 rapporti, è ad ogni modo ben spaziato e, grazie all'ottima elasticità del motore, unitamente alle curve elettroniche ben studiate, ti permette di lavorare con marce alte, ottimizzando lo scarico di potenza a terra e le energie impiegate. L'enorme vantaggio di questa soluzione è quello di poter variare considerevolmente il carattere del propulsore con grande velocità e pur trattandosi di elementi elettronici, senza dover badare eccessivamente alla pulizia dei componenti, cosa sostanzialmente complicata quando si parla di motocross. Per i più esigenti è inoltre possibile acquistare come optional, anche il kit di settaggio iniezione per le tre mappature, che consente di riprogrammare tramite PC, a proprio piacimento, le tarature predefinite. Altro elemento fondamentale del pacchetto tecnologico di questa KX 450 F è il reparto sospensioni che prende in maniera definitiva la strada della forcella ad aria con l'introduzione della forcella Showa SFF-Air TAC (Triple Air Chamber), componente condiviso anche con le moto Factory.

La tecnologia SFF-TAC è già in giro da qualche anno sulle moto ufficiali, ma la KX 450 F è una delle prime moto prodotte in serie a montare questo componente tanto innovativo. Questa soluzione offre diversi vantaggi tra i quali una maggiore rigidità della forcella, un'ottima scorrevolezza, una diminuzione del peso ed una vasta gamma di regolazioni. Di primo impatto è veramente difficile fare una valutazione in termini di confronto con la tecnologia precedente, in quanto si comportano in modo profondamente diverso. Da ferma la forcella sembra paralizzata, ma una volta in marcia si rivela particolarmente efficace. Le personalizzazioni poi sono innumerevoli, dato che è possibile agire su tre differenti registri a seconda delle variazioni che si vogliono apportare. In breve, una volta capito a grandi linee il meccanismo (a mio avviso servono diverse ore di test specifici) ho aumentato leggermente la pressione interna per avere un sostengo maggiore nella fase di staccata dove, in alcune occasioni con il settaggio di serie, tendeva a prendere sotto e chiudersi. Questo, grazie alla pompa di precisione fornita di serie, è attuabile in pochissimo tempo e dà facoltà al pilota di personalizzare la moto per ogni esigenza di pista senza dover apportare modifiche interne di alcun genere. Risultato della modifica è stato quello di individuare una forcella sensibile alle variazioni e piuttosto precisa, ottima per gli inserimenti ed altrettanto rigida nella fase finale della corsa. Il mono abbinato alla nuova forcella lavora in grande sintonia ed anch'esso si conferma un elemento che concorre a trasmettere quella fiducia e prevedibilità della KX, essenziale per chi vuole girare semplicemente per divertirsi, ma altrettanto per chi punta costantemente a superare i propri limiti. Completano la già ricca dotazione di serie, tutte

Kawasaki
KX
450F

le componentistiche accessorie che si confermano essere di grande qualità, come, ad esempio gli impianti frenanti Nissin, entrambi con disco a margherita. Numerosi aggiornamenti e novità per l'ammiraglia verde, che punta senza mezzi termini a confermarsi come strumento di riferimento per la pratica del motocross nel mondo, sia per l'amatore che può facilmente adattarla alle proprie esigenze e capacità, che per il pilota che grazie a diversi accorgimenti tecnologici, può in poco tempo, farla diventare una vera e propria macchina da guerra.

ABBIGLIAMENTO

Casco: UFO
Occhiali: Ariete
Maglia: UFO
Pantaloni: UFO
Guanti: UFO
Stivali: Alpinestars Tech 10 Bianco

SCHEDA TECNICA

Kawasaki KX 450 F **8.890 euro**

Cilindrata 449 cc
Tipo motore termico
Tempi 4
Cilindri 1
Raffreddamento a liquido
Alimentazione iniezione
Alesaggio 77 mm
Corsa 53,6 mm
Frizione multidisco
Numero valvole 4
Distribuzione bialbero
Coppia n.d.
Emissioni Euro 3
Depotenziata No
Tipologia cambio meccanico
Numero marce 5
Consumo medio VMTC n.d.
Capacità serbatoio carburante 6,2 lt

FOTO SPIA
HUSQVARNA 701 ED ENDURO 690 IN TEST

di Maurizio Gissi | Quelle che hanno tutta l'aria di essere due nuove Husqvarna, una è la già presentata 701 e l'altra una inedita enduro, con le livree camuffate sono state fotografate a Tenerife durante dei collaudi. Sono entrambe con motore 690?

La Husqvarna 701 Supermoto è stata presentata ufficialmente alla scorsa edizione di Eicma dopo essere stata mostrata come prototipo sempre a Eicma a fine 2013. Della 701 sono perciò già state diffuse le caratteristiche ed è stato comunicato che la moto arriverà nelle concessionarie il prossimo autunno a un prezzo ancora da definire. Si tratta di una leggera (145 kg) supermotard che con KTM condivide la base meccanica: il potente monocilindrico 690 accreditato di 67 cavalli e di 68 Nm di coppia massima. Una 701 in collaudo è stata fotografata sulle strade di Tenerife e le immagini sono state pubblicate dal forum spagnolo forococches.com. Fin qui nulla di strano, ma la cosa interessante è che assieme ad altre moto in livrea arancio KTM, Adventure e Duke 690, compare una seconda moto con grafica camouflage. Si sa che nel futuro di Husqvarna Motorcycles è compreso l'ampliamento della gamma stradale, di conseguenza il reparto ricerca e sviluppo sta lavorando in contemporanea su diversi altri progetti in tale segmento. Questa seconda moto fotografata sarebbe quindi la variante enduro della 701 Supermotard. Almeno così parrebbe dalle immagini, poiché le poche differenze sarebbero nell'avantreno con ruota da 21 pollici (e sempre con ABS), nel manubrio e nelle sospensioni (forcella rovesciata e mono WP) di maggiore escursione. In comune ai due modelli sembrano il telaio il traliccio di tubi d'acciaio, le sovrastrutture – che naturalmente potrebbero cambiare sul modello enduro definitivo – e, in apparenza, anche il monocilindrico 690. D'altra parte anche in casa KTM la parentela è stretta fra le versioni 690 SMC-R e Enduro R e tutto farebbe supporre una strategia di condivisione strutturale analoga anche per le moto della famiglia Husqvarna. Altro aspetto interessante è osservare come KTM sta differenziando i modelli "K" e Husqvarna nei medesimi segmenti e a parità di certe componenti, operazione che vede Husqvarna ritagliarsi uno spazio alternativo. Una storia da seguire.

SUZUKI
NUOVA GSR 750SP

Un allestimento più sportivo della naked di Hamamatsu.
In promozione fino al 31 marzo

La nuova Suzuki GSR750 SP – la sigla ricorda molto l'amatissima versione dedicata alla Sport Production della supersportiva GSX-R di metà anni 90 – è una nuova versione della naked sportiva giapponese creata dalla Casa di Hamamatsu in collaborazione con Valter Moto Components. Studiato per esaltare le caratteristiche sportive della già grintosa nuda Suzuki, l'allestimento è caratterizzato dal manubrio Piegabassa che aumenta il carico sull'avantreno per migliorare il feeling nella guida sportiva. Più raffinati i contrappesi antivibrazioni Extreme, le ghiere di regolazione precarico forcella, il tappo dell'olio e il dado del cannotto di sterzo in alluminio anodizzato. Le modifiche continuano con il coperchio vaschetta del freno anteriore, i supporti dei lampeggiatori anteriori a LED e il puntale inferiore in tinta con la carrozzeria (a sua volta verniciata con le colorazioni bianco/blu tipica Suzuki o in nero opaco). Completano il quadro il portatarga Pista in acciaio con lampeggiatori integrati, i tamponi paratelaio e soprattutto lo scarico Yoshimura R11. L'allestimento è in promozione fino al 31 marzo 2015 a partire da soli 8.090 €; servono 600 euro in più per la versione ABS.

BORILE B300 CR
LE PRIME FOTO

di Maurizio Gissi | Sarà presentata ufficialmente a breve la nuova Borile B 300 RC, "sorellina" della 500 CR. Eccola in due scatti che ne anticipano forme e caratteristiche

L'ultima annunciata creazione di Umberto Borile si chiama B300 CR ed era stata confermata poco tempo fa da Alberto Bassi, amministratore delegato di Borile Motociclette, in un'intervista alla nostra Cristina Bacchetti. Bassi ci raccontava che a Vò Euganeo si stava lavorando alla «nuova B300 CR che presenteremo a breve, con l'arrivo della primavera». In leggero anticipo sulla presentazione ufficiale vi mostriamo un paio di immagini di un esemplare di preserie. Come ci anticipava Bassi, si tratta di una moto di impostazione classica «Dalle linee tonde e con tutti i componenti in alluminio, sorella minore di quella che era la 500 CR (la prima Borile datata 1999, ndr), rispetto alla quale avrà un codino più basso, una seduta più rilassata, ma avrà grossomodo le stesse linee e sarà tutta in alluminio come da tradizione. Contiamo di proporla a un prezzo inferiore a 6.000 euro».
Al momento non ne sappiamo di più, ma le foto sono piuttosto chiare e aiutano a farsi un'idea delle scelte fatte. Il telaio è come sempre in tubi di alluminio di alta qualità, e in lamiera di alluminio sono appunto serbatoio, parafanghi e fiancatine. Il motore ci pare sia un Loncin GN 300, un monocilindrico a quattro tempi raffreddato ad aria di 297 cc e di produzione cinese, accreditato di 20 cavalli a 7.500 giri, alimentato a carburatore, con albero di equilibratura e avviamento elettrico. Il peso della moto si preannuncia senza dubbio abbastanza contenuto viste le componenti utilizzate.

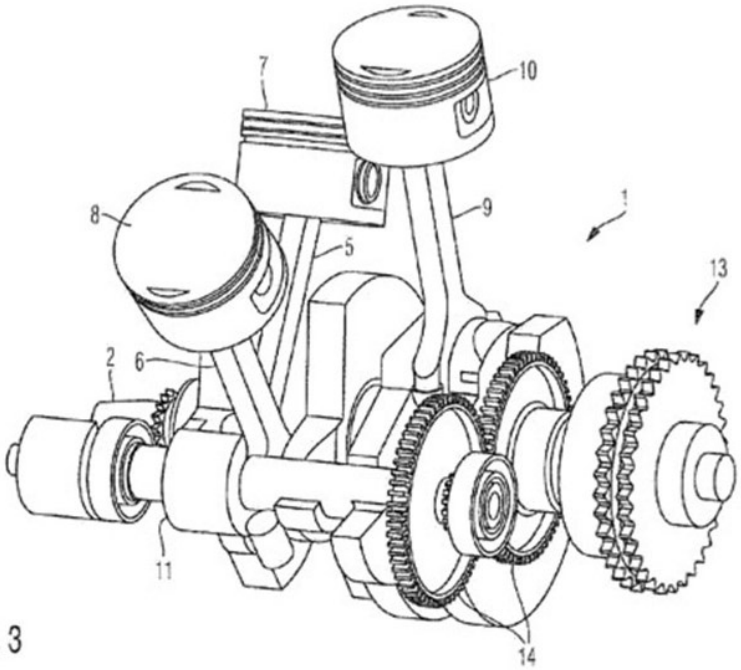


Fig. 3

BMW

UN BREVETTO PER UN TRE CILINDRI A W

Un inedito tricilindrico della Casa di Monaco, con interessanti potenzialità su moto per esplorare nuovi segmenti

Il segreto di BMW nella costante crescita dei numeri di vendita sta – parola dell'AD Stephen Schaller – nella sua capacità di aggredire con prontezza tutti i segmenti del mercato, per piccoli che siano. Il proliferare di modelli e di schemi tecnici (fenomeno macroscopico per una Casa legata per decenni ai bicilindrici boxer e ai quattro cilindri a sogliola delle serie R e K) degli ultimi anni va proprio in questa direzione: entrare in ogni nicchia. Nell'ultima intervista concessaci è stato proprio Schaller a citare la clientela di gusto tipicamente statunitense come potenziale target per le future proposte di BMW, con modelli magari non necessariamente definibili come veri e propri cruiser ma appetibili per chi volesse un modello da affiancargli nel proprio garage. Potrebbe andare proprio in questa direzione la soluzione motoristica recentemente brevettata (attraverso due brevetti, uno sull'imbiellaggio e uno sulla disposizione dei cilindri) dalla Casa dell'Elica che vi presentiamo. La soluzione vanta per diversi aspetti una certa parentela con il boxer. In primis per l'origine, perché come il bicilindrico contrapposto anche lo schema tricilindrico a W qui proposto ricorda piuttosto da vicino un propulsore stellare di derivazione aeronautica, in questo caso un otto cilindri tagliato "dalla vita in giù"; secondariamente perché nella vista in sezione non è difficile notare come il terzo cilindro venga applicato in maniera quasi posticcia ad un bicilindrico – a V e non boxer, ma con più di una somiglianza. L'imbiellaggio è infatti vincolato a due diversi alberi motore: due cilindri ne condividono uno, mentre il terzo risiede su un albero secondario collegato attraverso ingranaggi. L'angolo (o meglio, gli angoli) fra i cilindri potrebbe essere in realtà diverso da quello rappresentato – la descrizione cita espressamente la libertà nella definizione di questi ultimi – ma è piuttosto difficile immaginarsi un motore ad altissime prestazioni. Più ragionevole l'ipotesi di un propulsore dalla forte immagine anticonvenzionale che potrebbe spingere un modello per tornare ad aggredire il segmento già esplorato qualche anno fa con R1200C e Montauk.

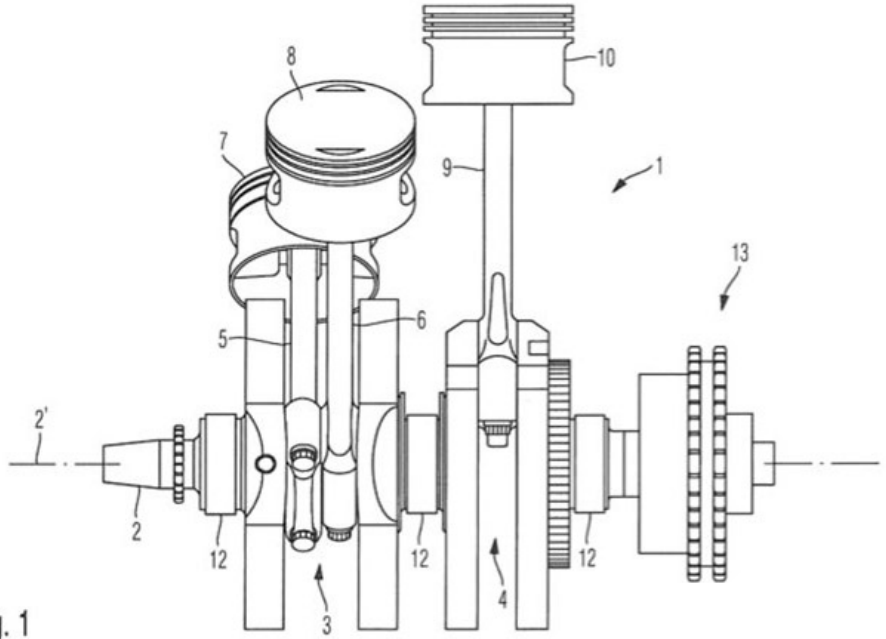


Fig. 1

CLAUDIO DOMENICALI
"SCOOTER? NON È NEI PIANI MA DUCATI SAPREBBE INTERPRETARLO"

di Emiliano Perucca Orfei | Passato, presente e futuro di Ducati. La Scrambler, la nuova Multistrada, la MotoGP e il progetto Bayliss – tutto direttamente dalle parole dell'AD Ducati in un'intervista raccolta durante la conferenza di bilancio annuale di Audi AG

Cinque anni di crescita consecutivi in uno dei momenti peggiori dell'economia mondiale. Un dato che fotografa abbastanza bene, per usare un eufemismo, la situazione di Ducati; la conferenza stampa annuale di bilancio di Audi AG, presso la sede di Ingolstadt, è stata l'occasione per intervistare l'Amministratore Delegato Claudio Domenicali e parlare a tutto campo sulla situazione dell'azienda bolognese. Essendo in casa di Audi, iniziamo parlando un po' dei rapporti fra Ducati e la Casa madre, dopo che con la presentazione dell'ultima Multistrada abbiamo visto finalmente il primo travaso tecnico importante – il comando della distribuzione DVT – fra i due marchi. «Audi ha acquisito Ducati formalmente nel luglio 2012, effettuando alcune variazioni organizzative e dandoci direttive da seguire con grande chiarezza. Il gruppo non ha voluto snaturarci: è interessato alla crescita del brand nei suoi valori più profondi confermando quanto hanno trovato all'inizio. Ci hanno comprato perché gli è piaciuto quanto hanno visto, e vorrebbero che questa fedeltà ai nostri valori diventasse ancora più evidente nella Ducati che vedremo tra cinque anni. Vogliono che l'azienda si radichi nel territorio, con le università e con progetti che permettano agli studenti di vivere già l'azienda nel percorso scolastico. Si tratta di uno dei capisaldi dell'industria tedesca, ma credo che vada sottolineato perché non è affatto scontato che un'azienda sia interessata ad esportare questi suoi sistemi vincenti in altri paesi. Un approccio non speculativo nell'approccio all'azienda».

Dicevamo di Multistrada con il suo DVT: quali altre collaborazioni sono in atto?
«Ce ne sono una miriade, in svariati ambiti tecnici – pian piano verranno alla luce. Tenete presente che l'orizzonte di un processo di R&D è di tre anni, quindi ci vuole un po' per vedere tutto quello che abbiamo messo in pista insieme. Lavoriamo comunque molto per sviluppare i concetti di rete vendita ed attuare sinergie nella distribuzione; ad oggi Ducati ha 11 filiali di proprietà e nel mondo dei mercati più piccoli ci stiamo aggregando ad importatori del gruppo. Stiamo lavorando anche a sinergie negli acquisti perché si tratta di un aspetto importante, potendo sfruttare un rapporto tra volumi Ducati ed Audi di circa 1:100. E vi assicuro che pur con vantaggi evidenti non è così scontato riuscire a trovare sinergie in questo ambito». «Stiamo esplorando tante strade, anche in ambito finanziario perché l'ingresso di Audi in Ducati ha sicuramente portato grande serenità da questo punto di vista. Ripulita dal debito, la cassa che generiamo la reinvestiamo in azienda generando una forte positività nei confronti di fornitori e dealer. Abbiamo anche un rapporto importante sul mondo del retail financing, per offrire finanziamenti ai dealer ed ai clienti».

Sinergie che influenzeranno anche il design delle nuove Ducati?
«Facciamo parte di un design di gruppo, in cui De Silva costituisce l'amalgama di tutto – Walter è stato un consigliere e un aiuto straordinario: con lui teniamo riunioni periodiche durante l'anno in cui effettua un'analisi del nostro design. Fin dall'inizio ha appoggiato l'idea di mantenere il nostro centro design a Borgo Panigale, affiancandoci designer in California ed a Monaco per portare idee nuove e concept futuristici. All'inizio Walter ha voluto capire quale fosse la nostra filosofia – essendo italiano non ha avuto bisogno di molto tempo per entrare in sintonia con noi. In generale non carichiamo il nostro design, abbiamo da sempre superfici ampie, morbide, monocolore. Ci piace che le nostre forme rappresentino un senso di movimento».

Quali sono quindi gli obiettivi immediati?
«Una crescita a doppia cifra, double digit. In Audi si aspettano prestazioni di questo tipo. Siamo cresciuti in questi cinque anni e crediamo che il mercato, verso cui siamo ottimisti, potrebbe farci crescere bene nei prossimi anni con un'accelerazione importante. La nostra presenza sul mercato italiano è scesa sotto il 10%, ma credo che debba risalire – la nostra condizione naturale si attesta sul 15%. Crediamo che la Scrambler ci aiuterà a raggiungere questo obiettivo, aprendo – anche grazie al prezzo – a clienti che con la nostra gamma tradizionale non avremmo mai raggiunto». «Fuori dall'Italia diciamo che la parità col dollaro ci aiuta molto. Credo che sia l'elemento più importante che ho visto verificarsi negli ultimi 20 anni per quello che riguarda la possibilità di migliorare la situazione Italiana: siamo un paese che vive sull'esportazione e Ducati è a sua volta una grande esportatrice. Questa situazione ci ha tra l'altro spinto ad aprire le nostre filiali in Thailandia e Brasile: sono fondamentali per ottimizzare la nostra penetrazione nei mercati dove vigono forti dazi doganali. La Thailandia, per esempio, è baricentrica fra Cina ed India, che fra loro si guardano in cagnesco ma hanno dazi doganali molto bassi verso il resto dell'Asia. In

Thailandia produciamo tutta la gamma – in realtà per la Panigale facciamo solo il modello 899 – ma solo per evitare i dazi: la riduzione del costo del lavoro non ci interessa granché, per noi la voce di costo più elevata è l'acquisto. Paradossalmente per noi sarebbe meglio produrre tutto a Borgo Panigale, ma la cosa ci costringerebbe ad affrontare dazi doganali insostenibili, fino al 100% per esportare in certi paesi».

Un bilancio globale sull'anno appena chiuso?
«Il 2014 è stato un anno straordinario: abbiamo realizzato la milionesima Ducati, un Monster 1200S consegnato a novembre, e abbiamo continuato il nostro percorso di attenzione verso i clienti Ducati. Il nostro è un marchio fa della sportività il primo punto della propria lista di valori, ma si propone anche come un modo di vivere la moto. La miglior dimostrazione sta nel WDW, che anche quest'anno ha fatto numeri incredibili: pensate che abbiamo registrato oltre 65000 moto entrate in circuito per la manifestazione. Abbiamo una profittabilità che oscilla fra l'8 e il 10%, e un livello di sostenibilità eccezionale per un'azienda come la nostra. Insomma, stiamo dimostrando di saper crescere – e soprattutto migliorare – restando adeguatamente profittevoli».

Un anno eccezionale che sembra introdurne un altro ancora migliore.
«Il 2015 si preannuncia interessante: abbiamo una gamma prodotti straordinaria, certamente la migliore da quando esiste l'azienda. La nuova Multistrada è un prodotto completamente nuovo che va a ricoprire un ruolo importante: di fatto è il vero SUV delle due ruote. E' dotata di una tecnologia avanzata: introduce per la prima volta nel mondo delle due ruote il concetto di doppio variatore di fase indipendente. Ma l'aspetto più importante di questa evoluzione è che viene utilizzata per rendere la moto ancora più ricca dal punto di vista specifico di valori propri dello spirito Ducati. Un motore guidabile e consumi ridotti da una parte, ma soprattutto la nostra tradizionale grande sportività dall'altro. E poi la Panigale: la 1299 è stata completamente ridefinita rispetto alla precedente; uno sforzo notevole, che potrebbe sembrare ingiustificato in un momento in cui il settore delle sportive è in forte contrazione, ma per noi di Ducati è importantissimo per il posizionamento del marchio. Per noi il settore delle supersportive è fondamentale, lo dice la nostra storia e si vede dalla nostra clientela».

Il 2015 segna anche la nascita del brand Scrambler, un vero e proprio marchio nel marchio con tutta una gamma di prodotti specifici.
«Scrambler è un tassello fondamentale nel mosaico del nostro futuro: si tratta di un brand nuovo con cui abbiamo voluto dare una risposta ad un'esigenza che sentivamo molto importante. Abbiamo voluto attrarre una vasta area di clienti riluttante ad avvicinarsi al nostro marchio perché intimoriti; Ducati è un brand sportivo, può in effetti spaventare, ma al contempo abbiamo scoperto come ci fossero tanti clienti che cercavamo una Ducati facile, accessibile, con un motore godibile ed un design iconico».

Qualcuno però ha criticato un po' la scelta di usare un nome amatissimo come quello dello Scrambler per un prodotto che differisce per molti aspetti da quella tradizione...
«Attenzione: non si tratta di un remake, ma di un modello post-heritage. Abbiamo voluto creare un mix ben equilibrato di elementi passati e valori di quel prodotto con componenti moderne come fari a led, cruscotto LCD o la porta USB per la connessione multimediale. Abbiamo ripreso valori di libertà ed anticonformismo dello Scrambler originale, che avremmo faticato un po' a calare nella nostra gamma tradizionale. Ducati

infatti è un marchio dall'identità molto precisa, che trasmette un'immagine di sportività elegante e rigorosa, Scrambler è un marchio più libero, scanzonato e facile declinato in quattro versioni. Si percepisce subito ad esempio dal modo in cui scriviamo Ducati sul serbatoio, in quattro modi diversi, cosa che non sarebbe mai potuta succedere in passato o sulla gamma normale».

Sportività elegante – un valore che si promuove con le corse.
«Naturalmente. Le competizioni sono un elemento caratterizzante ed importante del nostro set di valori. Siamo impegnati su due fronti, MotoGP e Superbike, e forse siamo gli unici con un coinvolgimento così importante e diretto. In MotoGP abbiamo ristrutturato in modo importante la squadra con l'ingegner Dall'Igna e stiamo cominciando a vedere i risultati del lavoro che sta impostando. Abbiamo avuto diverse stagioni difficili, anni bui ma ora stiamo venendo fuori bene; ci aspettiamo forti miglioramenti già il prossimo anno. Puntiamo a vincere una gara in MotoGP: il successo ci sfugge dal 2010». «La nuova moto è un progetto molto evoluto, che abbiamo messo in cantiere per dare risposta alle richieste dei nostri piloti. Piloti che abbiamo scelto perché sanno unire prestazioni e attaccamento all'azienda:
Dovizioso è naturalmente più esperto, mentre Iannone è velocissimo e crediamo abbia un potenziale di crescita notevole. La scelta di due italiani non segue comunque nessun'altra logica se non la scelta della coppia di piloti migliori che potessimo trovare – le logiche commerciali ci avrebbero portato verso scelte differenti. In Superbike siamo stati sfortunati, con l'infortunio di Giugliano che gli ha impedito di correre la prima gara, ma Davies in compenso ci ha regalato due terzi posti – un grande risultato!»

La scelta di far correre Bayliss è stata però un po' più difficile e controversa. A posteriori – ma anche in prospettiva, visto che Troy correrà anche in Thailandia – siete soddisfatti? Non c'è il rischio di offuscarne l'immagine?
«Troy è Troy. Non si fanno ragionamenti sul bruciarlo o meno, è istinto puro, è passione – ha il nostro stesso modo di interpretare le corse. Bayliss aveva una voglia incredibile di tornare a correre, e anche a noi lo naturalmente poterlo rimettere in pista ha fatto un piacere immenso. Certo, ci sono tante cose che avrebbero potuto e potrebbero andare storte, ma anche tante che potrebbero andare bene. Per me già il sapere che c'è stata tanta gente che si è alzata e che si alzerà per vedere le corse, magari dopo anni che non le guardava più, è già dimostrazione di del fatto che con questa scelta abbiamo fatto centro».

E l'Endurance? E' un nostro vecchio pallino, Ducati ha una grande tradizione che potrebbe riscoprire...
«L'Endurance ci piacerebbe, ma ci basta il carico di lavoro attuale. Abbiamo un obiettivo di profittabilità, quindi anche nell'attività agonistica dobbiamo mantenere il giusto equilibrio. Lo ripeto: mi piacerebbe ma al momento non ci pensiamo, però non escludo che non possa entrare nei nostri programmi in un futuro più o meno prossimo. Nella nostra situazione siamo costretti a pensare a cosa non fare prima che a quello da fare».

Cosa riserva il futuro?
«Sicuramente stiamo investendo moltissimo – non abbiamo mai lavorato tanto come in questi anni, ma vi assicuro che le cifre sono altissime. Quanto a soluzioni tecniche non posso dirvi

niente... il carbonio Lamborghini? Ci stiamo pensando, abbiamo svolto diversi confronti con loro e stiamo cercando di capire in che modo sfruttare la loro tecnologia. Abbiamo comunque diversi progetti congiunti come il concept XL1, con cui i colleghi di Wolfburg hanno avuto modo di verificare il livello tecnologico dei nostri motori. A loro è sembrato quasi incredibile, ma nel segmento dei propulsori ad alte prestazioni noi delle moto siamo ad un livello incredibile, pari e a volte anche superiori a quello delle migliori supercar».

Possiamo aspettarci qualcosa in particolare fra i modelli di serie? La voce dello scooter si fa sempre più ricorrente... ma non sarebbe un po' una specie di bestemmia per Ducati?

«Uno scooter Ducati non è una bestemmia - non l'abbiamo mai detto né lo pensiamo. Il nostro marchio è un brand molto caratterizzato in senso sportivo, con valori che possono trovare riscontro in qualunque tipo di prodotto – anche una tazzina da caffè, per intenderci. Quindi, definendolo nella maniera giusta, anche uno scooter potrebbe essere una strada percorribile – l'importante è che rientri fra i valori Ducati e che possa esprimere numeri di vendita tali da ripagare gli investimenti fatti. Vedrete meglio nei prossimi anni: se riusciremo a mantenere obiettivi in linea con gli investimenti fatti abbiamo in programma tante cose, ma molto dipende dal mercato».

Quindi moto speciali per clienti speciali. Un'altra Desmosedici RR?

«Certo, la nostra forza è nel sapere produrre moto estremamente raffinate per una clientela con grande disponibilità economica. Non è però necessario dover restare in un ambito di massima sportività – guardate la Diavel Titanium che abbiamo prodotto quest'anno: si tratta di un oggetto di livello superiore al Premium destinato a quel tipo di cliente – che, diciamolo, fa parte di un club molto ristretto.

Non mi sento di escludere che in un futuro Ducati non riproponga una MotoGP replica, ma allo stesso tempo mi piace sottolineare come tutti i modelli della nostra gamma abbiano le potenzialità per dare vita a proposte di grandissima raffinatezza ed esclusività». «I nostri progetti futuri però non si esauriscono con il prodotto: riponiamo grande importanza in un esperienza di possesso molto completa, che non si esaurisce presso il concessionario ma prosegue con le community, le gare e quant'altro.

Per esempio, restando in tema, con la Superleggera abbiamo provato un nuovo modello di vendita, selezionando diecimila clienti top a cui abbiamo inviato una password per accedere un sito riservato su cui vedere questo modello eccezionale. In due settimane abbiamo raccolto le 500 caparre esaurendo la produzione – anche questo fa parte della nostra esperienza di vendita. Anche l'attività sportiva con questo tipo di clienti potrebbe essere interessante.

Pensate a programmi come quello di Ferrari con la FXX, la McLaren GT-r o Aston Martin sono abbastanza vicini a quello che potremmo esprimere verso i nostri clienti grazie alle nostre potenzialità». M

MERCATO USATO MOTO
MENO RADIAZIONI E PASSAGGI DI PROPRIETÀ STABILI

di Maurizio Gissi | I primi due mesi di quest'anno proseguono la tendenza di fine 2014. Le radiazioni sono in calo, mentre i passaggi di proprietà sono praticamente stabili. L'usato si conferma trainante

Come abbiamo già avuto modo di scrivere, il mercato della moto e dello scooter a febbraio – vengono considerate le immatricolazioni e sono perciò esclusi i ciclomotori – è aumentato dell'1,4% rispetto allo stesso mese del 2014. Le nuove immatricolazioni sono state 9.864 contro le 9.670 di un anno prima e sono aumentate grazie alle moto, che sono cresciute del 7,3%, mentre gli scooter hanno lasciato sul terreno il 3,5% delle vendite. Il primo bimestre ha totalizzato 19.097 unità immatricolate, ovvero +4%; le moto hanno guadagnato il 7,5%. Il rapporto fra moto nuove e usate vendute è di 3,22 a 1 a favore dei passaggi di proprietà I passaggi di proprietà a febbraio, depurati dalle minivolture, sono stati 31.854 contro i 32.739 di un anno fa. Quindi con una leggera flessione dell'1,6%. Il rapporto usato/nuovo è quindi di 3,22 a 1. Nello stesso mese il rapporto fra auto usase e nuove è stato invece di 1,88 a 1. Rimaniamo ancora per un attimo nel settore delle quattro ruote per rilevare che le radiazioni sono calate per la prima volta dopo un anno (dello 0,3% appena), mentre le demolizioni sono aumentate del 9,5%. Per quanto riguarda i motocicli, e sempre riferendoci ai dati forniti dall' ACI nel rapporto Auto Trend mensile, le due ruote radiate a febbraio sono state 10.117 contro le 12.876 di un anno prima, con una diminuzione del 21%. Nel primo bimestre il calo nelle radiazioni è stato del 23,7%. Viene quindi confermata la tendenza della seconda metà del 2014. Questo dato viene giudicato negativamente perché non si traduce in un maggior ricambio, nell'acquisto di nuovi modelli.

Ma questo risultato può essere letto in chiave diversa e positiva partendo dal presupposto che il parco circolante non cala.

Spieghiamoci meglio, nei primi due mesi di quest'anno sono aumentate le nuove immatricolazioni, il mercato dell'usato è su livelli importanti (è così negli ultimi anni per effetto della crisi economica), perché una certa voglia di moto non cede, e se ci sono meno radiazioni è perché in fondo ci sono meno persone che rinunciano alla moto o allo scooter.

IL CHIODO
ANCHE IN GENNAIO

di Alberto Capra | Apriamo con questa prima puntata la nostra nuova rubrica, "Il Fighetto", a cura del nostro collaboratore Alberto Capra. Uno sguardo affettuosamente ironico sui trend e sulla moda del motociclismo dei tempi moderni

Se c'è una cosa in grado di segnare uno spartiacque tra chi figo lo è veramente e chi cerca soltanto di darsi un tono è la totale insensibilità alle condizioni climatiche. Fateci caso: le donne e gli uomini più belli del mondo indossano indistintamente capi invernali d'estate e abbigliamento estivo d'inverno. Tanto per capirsi, un modello alto due metri con i capelli lunghi e due addominali così, una volta parcheggiato il suo bobber nei pressi di Venice Beach, non avrà di certo alcun problema nel portare una camicia di flanella ed un berretto di lana pensato per i più rigidi inverni canadesi. Allo stesso modo, la sua pettoruta fidanzata vestirà con disinvoltura i suoi stivali in pelle scamosciata foderati di pelo, per fare quattro passi tra le roventi spiagge della costa ovest degli Stati Uniti. Non fatevene un cruccio, quindi, se la prossima volta che vi capiterà di incrociare un collega motociclista vestito soltanto di un giubbotto ed una maglietta in cotone (pure un po' scollata), voi starete vestendo i migliori capi che il mercato metta a disposizione – materiali isolanti, multistrato, antivento e antipioggia – e, ciononostante, un poco di freddo lo starete comunque sentendo. Rassegnatevi, c'è chi può e chi non può. Avete mai visto Jim Morrison con un piumino? C'è gente a cui basta una t-shirt e qualche tatuaggio, io pure d'estate devo tirarmi su un lenzuolo. Ma se volete essere un motociclista di quelli lì, di quelli che ne capiscono davvero, come prima cosa dovrete dimenticare la comodità e soprattutto fingere di stare benissimo anche quando i peggiori crampi finiranno per rendervi la vita un inferno. Cominciate a togliere strati, quindi, e a vestirvi come Fonzie – che, non a caso, aggiungeva soltanto una sciarpa, quando Milwaukee era sommersa dalla neve. Anche in gennaio: chiodo, jeans e cimosa a vista. E se non sapete cosa sia la cimosa non preoccupatevi, nessuno lo sapeva fino a un paio di anni fa.

Cercate di darvi una mossa, però! C'è il rischio che, dopo essere usciti con fare trionfale con una giacca nuova da un outlet di provincia, qualcuno abbia scoperto quanto sia comodo viaggiare in pelliccia. Da indossare rigorosamente in estate. Alessandro "Phonz" Fontanesi e "San" Marco Filios, di Anvil Motociclette (www.anvilmotociclette.com) si sono prestati con grande simpatia a farci da modelli per questa prima puntata di Fighetto. Ovviamente la nostra è tutta invidia.

LA DAYTONA BIKE WEEK
E I RIBELLI DELLA DOMENICA

di Pietro Ambrosioni | La Daytona Bike Week un tempo ospitava uno dei più numerosi e "selvaggi" raduni degli USA. Ora è meta di pellegrinaggio di professionisti in gilet di pelle

Andare fino a Daytona per il Supercross e non poter fare foto per colpa di una spalla fuori uso ha senza dubbio rovinato la mia settimana ed acuito il mio spirito critico. Perdonatemi dunque se per una volta non canto assieme al coro che loda "il più grande raduno Harley Davidson" al mondo (una frase che la municipalità di Daytona Beach ha addirittura brevettato!). Tra l'altro mi piacerebbe sapere cosa ne pensano a Sturgis...

Un raduno che fino a una decina di anni fa contava quasi un milione di moto e che ora ne fa a stento 150 mila non è proprio al culmine del successo: i motivi sono molti e ve ne parlo dettagliatamente più sotto, ma a mio parere il problema principale resta lo stesso di cui vado lamentandomi da sempre. Il mercato USA, o meglio, la maggior parte dei motociclisti negli Stati Uniti sono più in età da geriatrico che in età da motoraduno. Basta passeggiare per Main Street, anni fa archetipo del concetto "donne e motori" per accorgersi che le donne sono ormai delle simpatiche vecchiette, e i motori sono quelli di moto quasi nuove, che vedono la luce una volta o due all'anno, come certe Fiat 131 che ancora trovi per le strade di Milano alla domenica, guidate dall'immancabile signore col cappello.

Va poi considerato il fattore costi: per dirla come il mio amico Gary: "Motorcycles are a rich boy game". Ma non è sempre stato così. Un tempo a Daytona si pernottava con $50 e potevi mangiare con $10. Le birre costavano $1 a bottiglia e la città era il regno assoluto dei bikers. In quella settimana erano loro a comandare. Oggi anche la peggiore stamberga ti chiede tra i $150 e i $200 a notte, un pasto decente ti costa almeno $20 e le birre costano $5. Ma il vero danno lo sta facendo la città di Daytona, che usa la Bike Week (e la 500 Miglia NASCAR la settimana prima) per riempire le casse: da qualche anno sono state installate telecamere ai semafori che immortalano impietosamente ogni minima infrazione. I limiti di velocità sono stati ridotti ovunque a livelli ridicoli e sciami di poliziotti sono appostati ovunque per pizzicare i motociclisti indisciplinati.

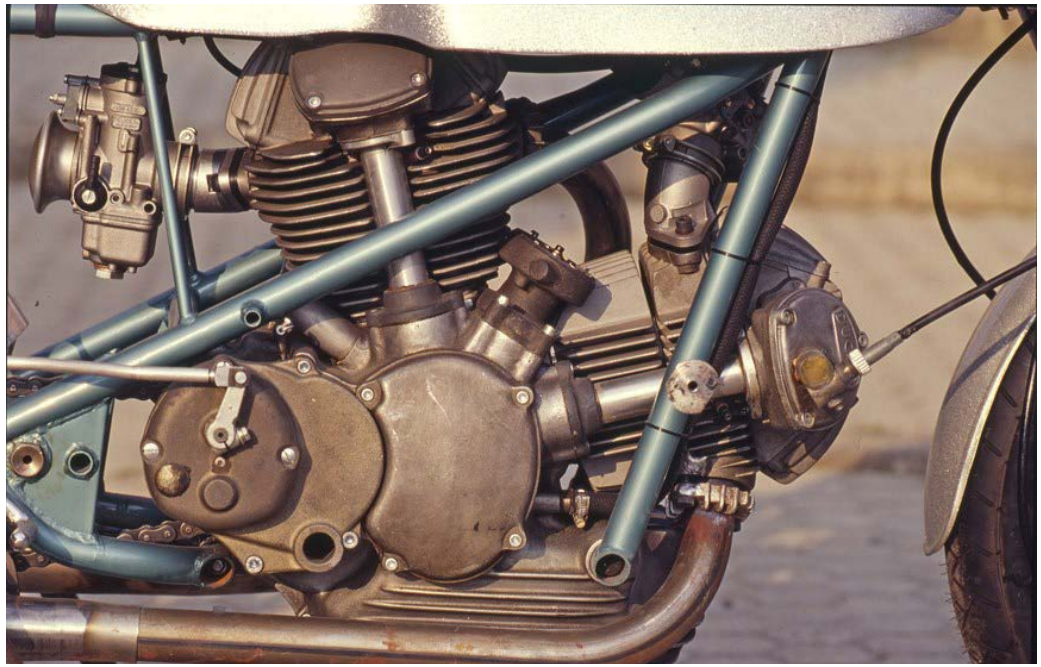
È vero, i motociclisti qui sono benvenuti ma non esattamente per il motivo che pensiamo...

Uno dei colpi di grazia alla manifestazione è arrivato però qualche anno fa con la disputa tra il mitico e purtroppo defunto Bruce Rossmeyer e la città di Daytona. Bruce, rimasto ucciso in un incidente motociclistico mentre si recava a

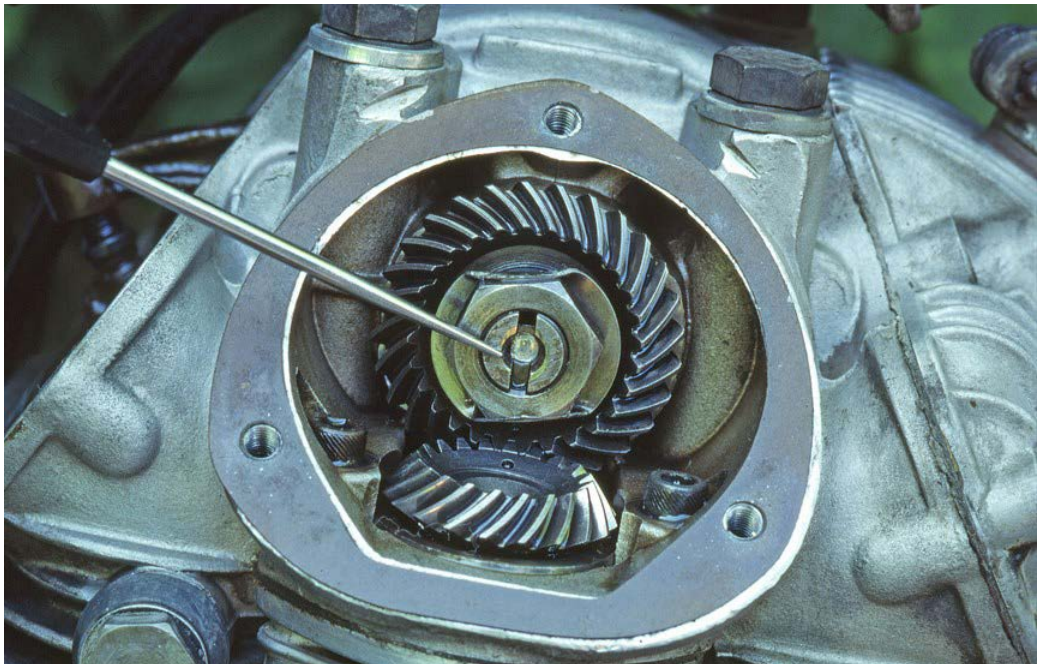
Sturgis nel 2009 (non indossava il casco...), era il proprietario di Destination Daytona, una delle più grandi se non la più grande concessionaria Harley in America. La concessionaria si trovava un tempo in pieno centro e dopo che la municipalità iniziò ad essere troppo esosa e allo stesso tempo restrittiva riguardo agli eventi organizzati da Rossmayer durante la Bike Week, l'imprenditore decise di spostare baracca e burattini a Ormond Beach, una decina di miglia più a Nord. Da quel momento la Bike Week si è sempre più spaccata in due, con gli harleysti "duri e puri" che raramente scendono in città, e un plotone di "poser" che, totalmente ignari, setacciano ogni negozio e bancarella a la ricerca di magliette, adesivi e patacche da cucire sui loro giubbotti comprati l'altro ieri.

È qui che arriva il bello: i "poser". Sono perfettamente ritratti nel film/presa per i fondelli "Wild Hogs" con John Travolta.
Il poser dei biker è normalmente tra i 45 ed i 60 anni, spesso commercialista, chirurgo, avvocato e via dicendo. Normalmente gira in giacca e cravatta ma a Daytona si scatena: gilet in pelle, stivaloni da vichingo, bandana HD, barba incolta (di due giorni) e abbronzatura arancio fluo con le bolle (a Chicago e New York a marzo c'è la neve, mica il sole).
Le patacche e i distintivi che ha sul gilet non li ha guadagnati sul campo ma erano già li quando lo ha comprato. Gli stivali sono ancora lucidi e la moto generalmente ha meno di 1.000 miglia sul contachilometri (beh, contaMIGLIA in questo caso).

La parte migliore è la moto, appunto. Quando in albergo ti dicono di lasciare liberi i parcheggi centrali per i carrelli al momento non capisci, poi realizzi: qui non arrivano guidando la moto, qui la moto se la portano sul carrello. Molti, moltissimi altri nemmeno guidano: volano direttamente a Daytona e si fanno consegnare la moto in albergo da una delle decine di aziende specializzate.
Il primo giorno i poser lo passano a lucidare la moto, poi per il resto dei 10 giorni fanno la spola tra il Daytona International Speedway, Destination Daytona (dove stanno ormai prendendo piede) e Main Street, giusto in tempo per lo "struscio" delle 7.
Ma torniamo alle moto, perché quelle sì, sono spesso davvero belle e uniche, lo concedo. Questa è gente che sta bene e non bada al soldo pur di avere qualcosa che si distingua tra la folla di Dyna, Electra Glide e Fat Boy. Io stesso, che arrivo dal motocross per cui non potrei essere più lontano dal concetto cruiser, so apprezzare delle belle special, realizzate in centinaia di ore di duro lavoro (mica del poser, lui paga e basta).
L'unica cosa a cui non mi abituerò mai (oltre ai poser) è però il rumore degli scarichi: nella guerra di celodurismo vince chi fa più fracasso, e pur di farsi notare sono tutti disposti a sfondarti i timpani.
A me personalmente delle volte sembra che vadano in risonanza le costole, e spero che nessuno di questi tamarri capisca l'italiano o prima o poi mi troverò in qualche guaio...
Saluti dalla Florida e... spero di non aver offeso nessuno!



L'ultimo motore da Gran Premio a impiegare un comando della distribuzione ad albero ausiliario e coppie coniche è stato il Ducati 500 bicilindrico che ha esordito nel 1971



L'ingranaggio conico dell'albero di comando in presa con quello dell'albero a camme, in un motore Ducati monocilindrico con distribuzione monoalbero

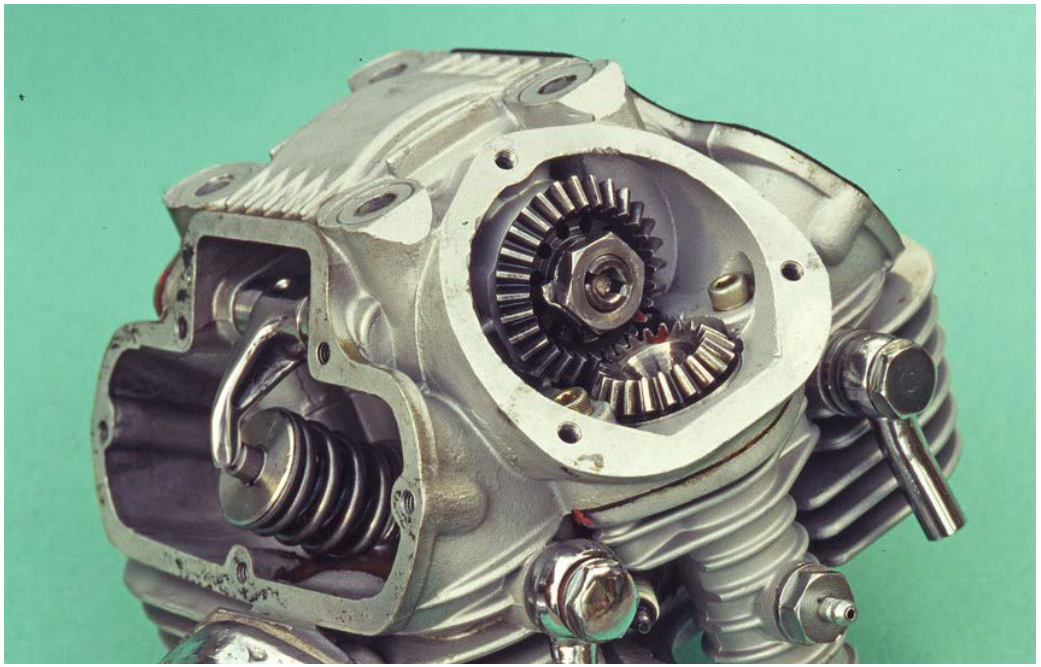
COMPETIZIONI E COPPIE CONICHE

di Massimo Clarke | Universalmente utilizzate per le trasmissioni finali ad albero, una volta avevano largo impiego per il comando della distribuzione nelle corse e sulla produzione di serie. Sui motori Ducati e non solo

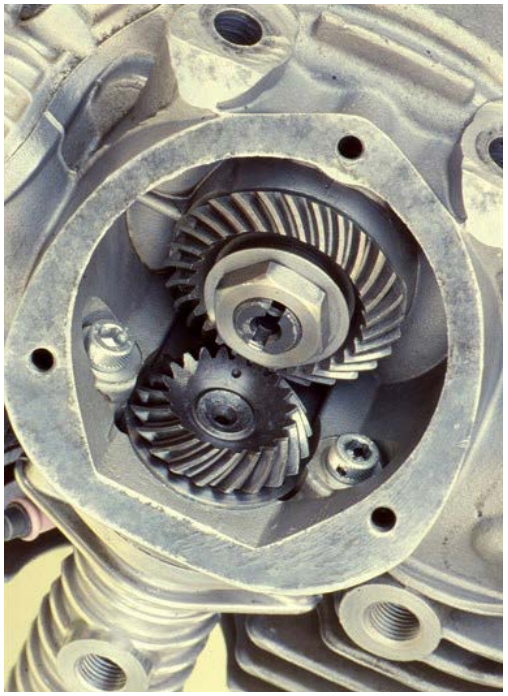
Sul finire degli anni Settanta, con i motori della serie Pantah, per azionare l'unico albero a camme alloggiato in ogni testa la Ducati è passata a un sistema che prevedeva un albero ausiliario e due cinghie dentate. Questo schema viene tuttora impiegato dalla casa bolognese (con la sola eccezione dei bicilindrici 1199 e 1299), anche per i motori bialbero a quattro valvole per cilindro che hanno vinto fior di mondiali superbike, il che la dice lunga sulla sua validità. All'epoca si è trattato di una autentica rivoluzione, dato che l'ing. Fabio Taglioni per i suoi motori monoalbero di serie aveva fino ad allora fatto sempre ricorso a un raffinato sistema che prevedeva due coppie di ingranaggi conici (uno alla estremità dell'albero a gomito e uno alla estremità dell'albero a camme) e un alberello ausiliario diviso in due parti, collegate da un innesto a baionetta. Pure nei grossi bicilindrici a L di 750 e in seguito di 860 e 1000 cm3 la Ducati impiegava un sistema analogo, con due alberelli ausiliari alloggiati in apposite protezioni tubolari disposte parallelamente ai cilindri e ben visibili sul lato destro del motore. Anche nei famosi monocilindrici da competizione degli anni Cinquanta gli alberi a camme in testa erano comandati in questo modo. E lo stesso vale per il 500 bicilindrico da GP dei primissimi anni Settanta.

Il successo delle cinghie dentate

In effetti a suggerire la strada delle cinghie dentate in quel di Borgo Panigale era stato il tecnico Renato Armaroli, che aveva sviluppato esternamente alla Ducati, su richiesta della direzione della azienda, una versione con teste a quattro valvole del bicilindrico da competizione di 500 cm3, con distribuzione bialbero comandata da una cinghia dentata posta sul lato sinistro. Lo schema adottato da Taglioni prevedeva una coppia di ingranaggi mossa dalla estremità sinistra dell'albero a gomiti che assicurava la necessaria riduzione e azionava un alberello ausiliario piazzato al centro della V formata dai due cilindri; attraversando la parte anteriore del basamento esso portava il moto dal lato opposto, dove comandava le due cinghie dentate che trascinavano in rotazione gli alberi a camme. Tutto OK, una soluzione razionale ed efficace. Qualcuno però non è stato entusiasta di questa novità. I nostalgici non mancano mai, o forse in questo caso bisognerebbe dire gli amanti della meccanica più



Nei motori da competizione si impiegavano coppie coniche a denti dritti, più facili da realizzare e in grado di offrire un rendimento lievemente superiore rispetto a quelle con dentatura a spirale. La rumorosità non era un problema...

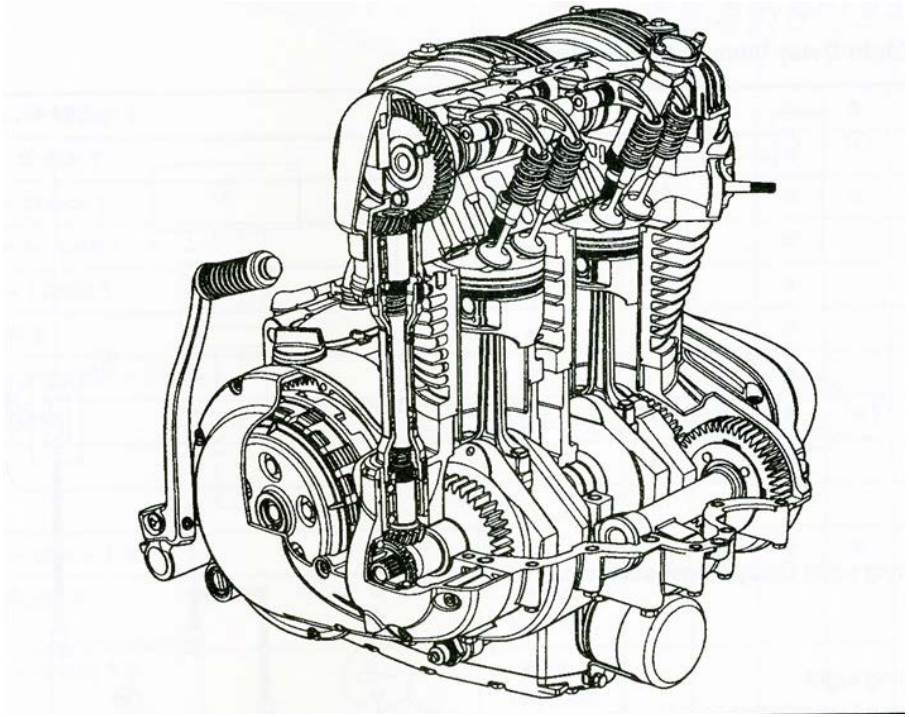


L'immagine mostra l'ingranaggio conico dell'albero di comando in presa con quello dell'albero a camme, in un motore Ducati monocilindrico con distribuzione monoalbero. Le dentature sono a spirale per ragioni di silenziosità

raffinata, anche se costosa (e, non di rado, un po' fine a se stessa). Ma una cosa bella è una gioia per sempre, come diceva Keats, e questo vale anche nel campo della tecnica... Fatto sta, comunque, che un concessionario di vecchia data, da sempre innamorato delle moto di Taglioni, quando ormai i modelli a cinghia dentata si erano imposti anche nelle cilindrata maggiori, sostituendo quelli precedenti, un giorno mi ha preso da una parte e mi ha detto: «Vanno bene e sono belle, queste moto, ma senza le coppie coniche sono un pò meno Ducati...».

Il pregio delle coppie coniche

Non è certamente casuale la scelta fatta dalla Kawasaki quando ha deciso di realizzare la W 650 (poi evolutasi nella W 800), una bicilindrica parallela raffreddata ad aria di impostazione tecnica ed estetica classicheggiante. Per comandare l'unico albero a camme in testa di questa moto old style i tecnici della casa di Akashi hanno fatto ricorso a un alberello ausiliario e due coppie coniche. Una catena sarebbe costata meno e sarebbe stata vantaggiosa anche in termini di semplicità costruttiva, ma non avrebbe avuto lo stesso sapore... Gli ingranaggi conici consentono di trasmettere il moto tra due alberi che non sono paralleli (come accade quando si impiegano gli ingranaggi cilindrici) ma formano tra loro un certo angolo. Nella maggior parte dei casi, ma non sempre, quest'ultimo è di 90°. Una coppia di ruote dentate di questo tipo viene impiegata nelle trasmissioni finali ad albero, ove assicura anche l'ultima riduzione della velocità di rotazione. Questa è la soluzione da sempre impiegata sulle bicilindriche Guzzi a V e BMW boxer e utilizzata anche da numerose altre moto per lo più destinate al gran turismo; la coppia conica finale è alloggiata nella scatola in lega di alluminio che viene fissata al forcellone o al singolo braccio oscillante e alla quale viene vincolata la ruota posteriore. Pure nelle auto, quando il motore è disposto longitudinalmente, una coppia conica provvede a inviare il moto ai due semialberi (trasversali) direttamente collegati alle ruote motrici e ad assicurare la riduzione finale. Un altro esempio interessante di impiego degli ingranaggi conici ci viene dato da certi riduttori, come quelli che per decenni hanno avuto una ampia utilizzazione in campo aeronautico, per portare il moto dall'albero a gomiti all'elica, e da quasi tutti i differenziali. In questi casi essi non vengono utilizzati in coppia ma sono disposti in modo da formare dei gruppi epicicloidali. Gli ingranaggi conici non sono tanto economici; questo è fondamentalmente dovuto, più che alle lavorazioni, al montaggio piuttosto laborioso. Per ottenere un funzionamento corretto e silenzioso è infatti necessario posizionare con la massima accuratezza una ruota dentata rispetto all'altra. Oltre al gioco tra i denti è importante anche la disposizione delle aree di contatto sulle superfici di lavoro dei denti stessi. Un montaggio particolarmente accurato è sempre indispensabile e, per quanto precise possano essere le lavorazioni, quasi sempre si rende necessario l'impiego di rasamenti di adeguato spessore. Nei motori da corsa e in campo aeronautico, quando si impiegavano per azionare la distribuzione, gli ingranaggi conici erano sempre a denti dritti. Nelle realizzazioni di serie, ove per la verità questo sistema di comando non ha mai avuto una grande diffusione,



Da alcuni anni la Kawasaki produce dei bicilindrici paralleli, destinati alle classicheggianti W 650 e W 800, nei quali l'albero a camme in testa è comandato da un alberello e due coppie di ingranaggi conici

principalmente per via del costo, per ragioni di silenziosità si è data la preferenza alle dentature a spirale, quando è diventata disponibile una adeguata tecnologia produttiva (con costi accettabili).

Il successo nelle competizioni

In campo aeronautico i sistemi ad albero ausiliario e coppie coniche hanno dominato la scena per decenni, sui motori a V o con cilindri in linea. Per quanto riguarda le auto da competizione, nel periodo successivo alla prima guerra mondiale vanno segnalate alcune realizzazioni americane (Duesenberg) negli anni Venti e tedesche (Auto Union) degli anni Trenta. In seguito occorre ricordare i motori boxer Porsche a quattro e a otto cilindri, quest'ultimo nato per la Formula Uno di 1500 cm3, entrata in vigore nel 1961. In ciascuno di essi per azionare la distribuzione bialbero venivano impiegati ben 13 ingranaggi conici! Un albero ausiliario, posto rispettivamente nella parte inferiore (nel quattro cilindri) e superiore del basamento, muoveva tramite un singolo ingranaggio conico due alberelli. Ciascuno di essi era collegato a una testa e comandava (tramite una coppia conica) l'asse a camme di scarico, collegato a quello di aspirazione da un altro alberello con una coppia conica a ciascuna estremità. In seguito la casa tedesca è passata al comando a cascata di ingranaggi o (per le realizzazioni di serie) a quello a catena. Nel settore motociclistico, prima ancora dei motori da competizione inglesi (Velocette, Norton) e italiani (Bianchi, Guzzi) che sono stati straordinari protagonisti della scena a partire dalla metà degli anni Venti, va ricordato almeno il bicilindrico a V americano Cyclone, dotato di una distribuzione monoalbero comandata da un sistema che prevedeva otto ingranaggi conici (più quattro per il magnete). Sul finire degli anni Trenta la NSU ha realizzato un bicilindrico di 350 cm3 con distribuzione bialbero (poi realizzato anche in una versione di 500 cm3) nel quale venivano impiegati ben nove ingranaggi conici. Nel frattempo la BMW correva con i suoi bicilindrici boxer, in ciascuno dei quali gli ingranaggi conici erano sette. Nel dopoguerra hanno conquistato fior di titoli iridati con un comando della distribuzione di questo tipo tanto la Guzzi (250 e 350) che la Mondial. E, per quanto riguarda le prime edizioni del mondiale, non si devono dimenticare le Velocette 350 e le Norton. In una classe a sé rientrano le straordinarie NSU mono e bicilindriche che hanno dominato le classi 125 e 250 nel 1953 e 1954. Impiegavano un sistema ad alberello e coppie coniche anche le primissime Honda 125 e 250 da competizione (RC 141 e RC 160), apparse nel 1959. Negli anni Sessanta hanno continuato a utilizzare per diverso tempo comandi della distribuzione di questo tipo la Jawa, che in precedenza la aveva usata anche su una bella 500 bicilindrica di serie, e la CZ, poi passata agli ingranaggi in cascata. Le prime Ducati con alberello e coppie coniche risalgono al 1955; si trattava delle famose Marianna (Gran Sport 100, 125 e successivamente anche 175), che sono state seguite dalle 125 da Gran Premio con testa bialbero o (da giugno del 1956) desmodromica a tre alberi. Le ultime moto da corsa con un comando della distribuzione di questo tipo sono state le 500 da GP con motore bicilindrico a L progettato dall'ing. Taglioni, che hanno fatto il loro esordio nel 1971. Per quanto riguarda i modelli di serie brilla davvero un solo nome, cioè quello della casa bolognese, che a lungo ha legato le sue sorti a motori monoalbero con alberello e coppie coniche. Gli ultimi bicilindrici a L con questo tipo di azionamento della distribuzione sono stati prodotti nel 1986.

NICO CEREGHINI

FARNÈ, TAGLIONI E GLI ALTRI GENI

Con la scomparsa di Franco se ne va un'epoca e anche un pezzo del DNA Ducati. Farnè e l'ingegner Taglioni facevano le corse a dispetto della dirigenza statale, tenendo viva la scintilla della passione

Ciao a tutti! Con Franco Farnè, scomparso la settimana scorsa e ben ricordato da Maurizio Tanca, se n'è andato un pezzo della storia della moto. Franco ha dedicato gran parte dei suo ottant'anni di vita alla Ducati, dalla metà degli anni Cinquanta ha trafficato intorno a quei motori, e si può ben dire che sia stato il custode della spirale fondamentale del DNA Ducati. Senza di lui, e senza la fantasia dell'ingegner Fabio Taglioni, non ci sarebbe quella speciale predisposizione della Ducati alle corse, negli anni bui della gestione statale sarebbe andata perduta la passione, e oggi probabilmente non sentiremmo rombare le SBK e ruggire le MotoGP. Esagero? Neanche un po'. Piccoletto, instancabile, Franco aveva una bella erre arrotata con la quale ridendo mi prendeva in giro. "Cereghini, dove credi di andare con la Laverda?". Alla 1.000 Km del Mugello del '75 la sua 900 vinceva con Ferrari-Grau, io facevo il terzo con Brettoni e la 1.000 di Breganze, i piloti Ducati non prendevano una lira di ingaggio, soltanto i premi. Fu Farnè a inventare il sistema di sgancio rapido delle ruote nelle 24 Ore, ai box erano i più veloci, la Ducati vinceva spesso sul tortuoso Montjuich di Barcellona ma esplodeva a Le Mans perché alla potenza, loro, non sapevano rinunciare. Anche allora il credo era: "quello che conta è correre: prima vengono i cavalli, poi la leggerezza e dopo tutto il resto". E mi viene da fare una considerazione.

Ho sentito dire tante volte che il genio di tanti progettisti e tecnici italiani avrebbe frenato lo sviluppo del nostro modello industriale perché costoro, dopo una serie di idee vincenti, a un certo punto perdono la loro creatività e dedicano le loro energie a mantenere la propria posizione. Il modello vincente sarebbe invece quello giapponese: al centro il gruppo e non il singolo, la squadra invece delle individualità, in un lavoro di team che permette a diverse culture professionali e aziendali di incontrarsi, così che ognuno mette le proprie conoscenze al servizio dell'azienda. Laggiù il buon capo motiva i suoi collaboratori, e li prepara perché domani prendano il suo posto. E tutto ciò sarà anche vero, ma penso che qui in Italia difficilmente avremmo potuto o potremmo adeguarci: noi siamo pieni di difetti, siamo gelosi delle nostre conoscenze e delle nostre priorità, siamo egoisti, spesso anche polemici e litigiosi. In compenso, da noi sono di casa la genialità e l'estro, cioè le qualità su cui abbiamo storicamente puntato.

E magari, con un'altra mentalità oggi avremmo potuto essere al posto dei tedeschi, ma allora non saremmo noi stessi e soprattutto non avremmo mai avuto personaggi fantastici come Fabio Taglioni e il suo "socio" Franco Farnè.

> *QUELLO CHE CONTA* ***È CORRERE****: PRIMA VENGONO I CAVALLI, POI LA LEGGEREZZA E* ***DOPO TUTTO IL RESTO***

DUCATI
AVVANTAGGIATA DAL REGOLAMENTO, PENALIZZATA DAI PILOTI?

di Giovanni Zamagni | I test in Qatar si chiudono con un giorno in anticipo, causa pioggia nel deserto. Così, a due settimane dal via, la GP15 è inaspettatamente il punto di riferimento. Qualcuno dice che ha troppo regole a favore e che Dovizioso e Iannone non sono all'altezza. Ma non è così

Piove, non si gira in Qatar, i test finiscono con un giorno di anticipo: domani toccherà ai collaudatori con le Michelin. Subito una precisazione: per regolamento, con la luce artificiale non si può provare, perché si creano riflessi pericolosi sull'asfalto. Normale, quindi, che la Bridgestone non abbia portato gomme "rain", da bagnato, ed è inutile prendersela con i piloti – come ha fatto qualcuno commentando la notizia su Moto.it – definendoli "fighetti": chi corre in moto, in qualsiasi categoria e cilindrata, è tutt'altro che un "fighetto". Prima di dare certi giudizi, bisognerebbe ragionare. I test pre-campionato si chiudono quindi con un "uno-due" Ducati sicuramente sbalorditivo, visto che la GP15 ha debuttato solamente a fine febbraio in Malesia: ha quindi avuto ragione l'ingegnere Gigi Dall'Igna a prendersi il tempo necessario per lo sviluppo della moto 2015, dando torto a chi – come me – riteneva che la nuova moto sarebbe arrivata troppo tardi. La Honda – o meglio: il pacchetto Honda-Marquez – rimane avanti, ma la Ducati non è troppo distante e, perlomeno in Qatar, è parsa addirittura più competitiva della Yamaha.

REGOLAMENTO E PILOTI

Sabato era stato Andrea Iannone a conquistare il miglior tempo, ieri ci è riuscito Andrea Dovizioso, che lascia Losail con la soddisfazione di essere stato l'unico pilota a scendere sotto il muro dell'1'55": un risultato che non dà punti, ma dà sicuramente morale. «Dobbiamo lavorare sui dettagli per pensare alla vittoria» ha detto ieri DesmoDovi – il simpatico nomignolo che si è cucito sulla tuta – a conferma che è tutta un'altra situazione rispetto a quella (deprimente) degli anni passati, quando si pensava a come fare per non prendere manciate di secondi al traguardo. Due le conseguenze di questo impressionante risultato: si comincia a dire che il regolamento avvantaggia troppo la Ducati e qualcuno mette in dubbio la bravura dei piloti. Entrambe le affermazioni sono, a mio modo di vedere, sbagliate.

VANTAGGI INDUBBI, MA "REGOLARI"

Si può discutere sull'opportunità del regolamento, ma è inutile dire adesso che la Ducati non dovrebbe più avere i vantaggi introdotti nella passata stagione: gomma extra soffice in qualifica (a discapito di quella più dura in gara), 24 anziché 20 litri nel serbatoio e, soprattutto, 12 motori invece di 5 "congelati", con possibilità quindi di

sviluppo durante la stagione. Vantaggi che sono stati definiti di comune accordo da tutte le Case costruttrici e che si perdono se si ottengono risultati importanti – semplificando: con tre podi (o una vittoria) si passa da 24 a 22 litri, con tre vittorie vengono azzerati tutti i vantaggi -, anche questi, naturalmente, sottoscritti da tutte le Case. E' chiaro che il regolamento avvantaggia la Ducati ed è altrettanto ovvio che avere regole diverse all'interno dello stesso campionato non è bello, ma così facendo si è equilibrato un mondiale dove Honda e Yamaha dettavano legge e si è invogliate altre Case – come Suzuki e Aprilia – a rientrare in MotoGP. Quindi, dire adesso che la Ducati è troppo avvantaggiata è sbagliato oltreché scorretto: a Borgo Panigale non stanno "rubando" nulla, stanno solo facendo al meglio quello che gli è permesso di fare.

DOVIZIOSO E IANNONE: VELOCI E AFFIDABILI

Altri mettono in dubbio le capacità di Dovizioso e Iannone. «Qualcuno pensa che io e il Dovi non siamo abbastanza veloci, ma credo che sia il contrario» ha commentato Iannone con una battuta. E ha ragione. D'accordo, se si guardano i numeri, i due Andrea sono lontano anni luce dai "magnifici quattro" (Marquez, Rossi, Lorenzo e Pedrosa), ma la situazione è molto cambiata e i due Andrea se la possono giocare alla pari con questi fenomeni. Nel 2014 Dovizioso ha corso da grande campione, ottenendo risultati perfino stupefacenti con una moto decisamente inferiore a Honda e Yamaha: in questo momento, DesmoDovi è più veloce e costante di Pedrosa e se la può giocare con gli altri tre. Per quanto riguarda Iannone, è vero che non ha ancora vinto nulla, ma il suo talento è indiscutibile, come confermano le vittorie ottenute in Moto2 – è stato l'unico a battere veramente Marquez – e, soprattutto l'acquisizione dati: in pochi guidano come Andrea. Si deve affinare, si deve controllare, deve ancora imparare tanto, ma le sue capacità sono impressionanti. Insomma, due ottimi piloti, perfetti per questa Ducati in grande crescita.

TEST MOTOGP A LOSAIL, DAY 2
MIGLIOR TEMPO PER DOVIZIOSO

di Giovanni Zamagni | Le Ducati ancora in testa anche nella seconda giornata di test a Losail. Tra Dovizioso e Iannone si inserisce solo Marquez

Vola la Ducati con Andrea Dovizioso primo e Andrea Iannone terzo, si difende la Honda con il solo Marc Marquez (2°), non convince la Yamaha con Jorge Lorenzo quarto e Valentino Rossi quinto, in una sessione con ben 14 piloti racchiusi in un secondo. Sono prove particolari quelle del Qatar, innanzitutto per l'orario: le prime tre ore sono praticamente inutili, perché si svolgono con la luce diurna e una temperatura molto più alta rispetto a quella del GP del 29 marzo, mentre nelle ultime due fa decisamente freddo, più di quanto farà fra due settimane. Fatta questa precisazione, i tempi di Andrea Dovizioso (1'54"907, unico sotto l'1'55") e Andrea Iannone (+0"197) sono di assoluto rilievo e molto interessanti.

COSTANTI, AL DI LA' DEL SINGOLO GIRO

Dopo la prima giornata, chiusa con le due Ducati ai primi due posti (ieri era stato Iannone il più veloce) era nato un dibattito a distanza con i rivali sull'uso o meno della gomma extra morbida a disposizione della Desmosedici (e della Suzuki e dell'Aprilia): il cronologico di oggi conferma che, al di là del singolo giro, la GP15 è efficace anche sulla distanza, con Dovizioso in grado di realizzare ben otto giri in 1'55" basso, contro i tre di Marquez e i quattro di Iannone. Il Dovi – che oggi ha anche provato con successo due appendici aerodinamiche poste sulla carenatura, come si era già visto in Ducati nel 2009 e nel 2011, ma in posizione leggermente differente – e Iannone sono quindi stati anche costanti: la GP15 si conferma moto dal grande potenziale. Sicuramente la pista del Qatar aiuta, anche per le condizioni climatiche: il freddo è un vantaggio per il potente quattro cilindri desmodromico che può contare su quattro litri in più nel serbatoio. Ma la sostanza non cambia: la sensazione è che quest'anno i due Andrea potranno essere, in generale, molto più competitivi del 2014.

MARQUEZ: NUMERO UNO HONDA INCONTRASTATO

Così, se non ci fosse Marc Marquez, le ducati avrebbero fatto il vuoto: il fenomeno spagnolo è nettamente il numero uno all'interno del box HRC, l'unico veramente in grado di fare la differenza.

D'accordo, Dani Pedrosa (6° a 0"675) - che sta provando una nuova forcella, già utilizzata dal compagno di squadra - è sempre difficile da decifrare in prova e in Qatar, proprio a causa dello scarso grip, è storicamente in difficoltà, ma Marquez è sempre e comunque il punto di riferimento della Honda, anche quando non entusiasma, come è successo oggi. Marc non è stato efficace come al solito nel passo, ma dà sempre una sensazione di grande solidità e, soprattutto, di essere sempre il principale candidato alla vittoria. Ducati permettendo...

YAMAHA: SITUAZIONE PREOCCUPANTE

Al momento, la situazione più preoccupante è quella della Yamaha, che sulla pista amica di Losail prende 0"593 con Lorenzo e 0"674 con Rossi, sempre attorno alla decima posizione fino all'ultima mezz'ora, quando Rossi è riuscito a risalire al quinto posto a ridosso del compagno di squadra.
Stando alle dichiarazioni degli uomini Yamaha, il campione di Tavullia ha lavorato solo in configurazione gara – ultima uscita a parte, naturalmente -, ma scorrendo il cronologico c'è poco da esaltarsi: se il GP si fosse corso oggi, probabilmente né lui né Lorenzo avrebbero lottato per la vittoria.

DUE SUZUKI A MENO DI UN SECONDO

La Suzuki aveva iniziato fortissimo, per poi rallentare nel finale, ma entrambi i piloti sono comunque a meno di un secondo dalla vetta, con Aleix Espargaro 12esimo a 0"888 e Maverick Vinales 14esimo a 0"903, ultimo dei piloti in pista ad aver girato sotto l'1'56". La sorpresa della giornata è il decimo tempo di Karel Abraham a 0"858 (ottenuto in scia a Marquez): la Honda Open con motore a valvole pneumatiche è certamente più competitiva del 2014, anche se Jack Miller (21esimo a 1"851) continua a faticare. Cadute, senza conseguenze, per Cal Crutchlow e Danilo Petrucci, grande fatica per l'"arrogante" Aprilia (così l'ha definita il presidente Roberto Colannino): la MotoGP non è la SBK.

TEST MOTOGP A LOSAIL
I COMMENTI DEI PILOTI DOPO LA 2ª GIORNATA

di Giovanni Zamagni | Ancora le Ducati in testa alla classifica, soddisfatti Dovizioso e Iannone. HRC lavora sull'anteriore, Yamaha in difficoltà

Andrea Dovizioso
«Sono molto contento del mio tempo di oggi: abbiamo lavorato bene e usato sempre la gomma dura, come ieri. Sono contento anche della nostra velocità perché riusciamo ad essere molto competitivi sia con la gomma usata che con quella nuova. Dobbiamo ancora migliorare in certi aspetti, come la stabilità in frenata e nella prima parte dell'accelerazione la moto si muove ancora un po' troppo, però come velocità sul giro siamo a un buon punto. Adesso stiamo lavorando sulle rifiniture e sulla distanza di gara, perché su questa pista il calo della gomma è molto significativo».

Andrea Iannone
«Sono molto contento per come è andata la giornata di oggi, sicuramente è stata una sessione positiva perché ho migliorato un poco il mio miglior tempo ma soprattutto ci siamo concentrati sul passo di gara per provare a migliorare questo aspetto, che per noi fino all'anno scorso era un po' critico. Abbiamo ottenuto molte indicazioni utili, soprattutto dal punto di vista elettronico e domani proveremo anche a fare una simulazione sull'intera distanza di gara».

Valentino Rossi
«Ci siamo concentrati tanto sulla M1 per cercare di migliorare il grip, soprattutto in accelerazione, ma tutto quello che abbiamo provato non ci ha dato tanto. Eravamo in una situazione un po' difficile: ero indietro e non riuscivo ad avere un buon passo. Fortunatamente, alla fine, abbiamo avuto della altre idee, abbiamo fatto delle modifiche anche radicali, con buoni risultati. Sono contento dell'ultima parte del test: sono stato veloce sia con la gomma dura sia con quella morbida, ho migliorato il mio "time attack", la mia posizione e, soprattutto, ho fatto delle uscite con un buon ritmo, guidando anche piuttosto bene. E' stata una giornata lunga, anche faticosa, ma complessivamente positiva. Domani dovremo mettere a posto tutti i dettagli per essere pronti per la gara».

Jorge Lorenzo
«E 'stata un'altra giornata difficile. Le condizioni della pista non sono migliorate molto. Abbiamo migliorato un po' il feeling con la moto siamo ancora lontani dai tempi dei migliori. Abbiamo provato molte cose, ma tutti gli altri ha fatto un

passo in più nel loro lavoro, quindi cerchiamo di vedere cosa succederà domani. Abbiamo una cosa importante su cui lavorare e faremo anche una simulazione di gara».

Marc Marquez
«Sono contento che siamo migliorati sul giro veloce, ma soprattutto sono contento del nostro passo generale, che è la cosa più importante. Abbiamo anche trovato un miglior feeling con l'anteriore - grazie ad una modifica alla geometria - che era un punto in cui faticavo su questo. Domani continueremo il nostro programma, concentrandoci sul posteriore per vedere se riusciamo a trovare più grip, ma il verdetto è positivo fino ad ora e mi sento fiducioso».

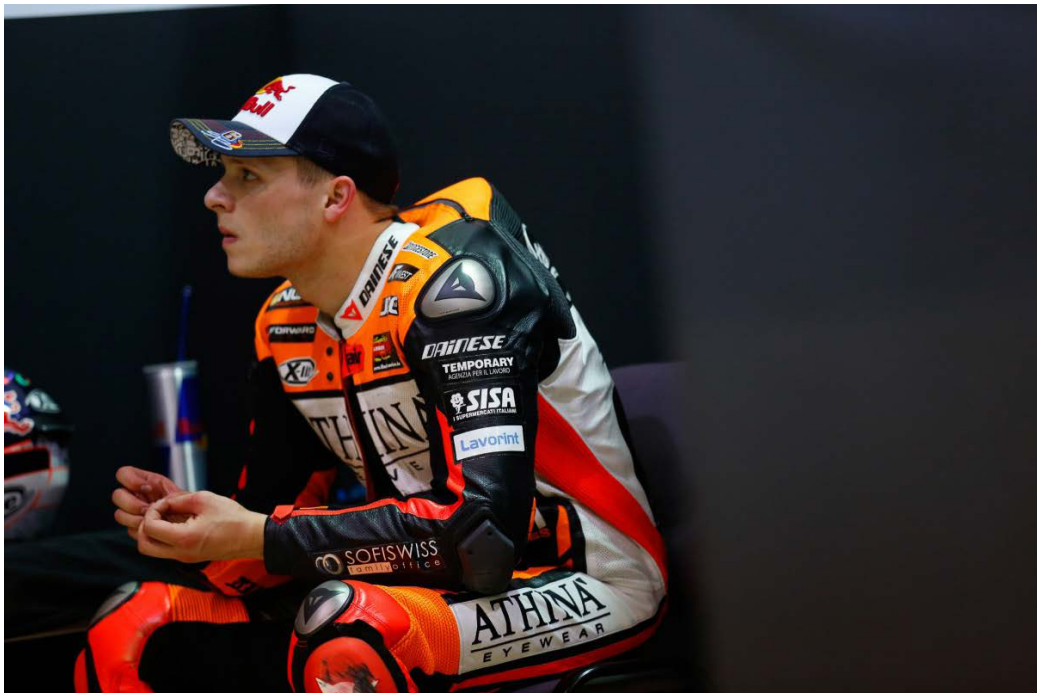
Dani Pedrosa
«Oggi siamo riusciti a migliorare il nostro ritmo, ed essere più costanti, il che è positivo. Abbiamo anche lavorato sulla parte anteriore della moto con una nuova forcella, cercando di migliorare la sensibilità e l'ingresso in curva. Domani lavoreremo sulla parte posteriore, per vedere se possiamo trovare un po 'più grip. Questo è un fattore importante su questa pista, perché si trascorre molto tempo in piega e qualsiasi miglioramento sarebbe importante».

Alvaro Bautista
«Oggi ci siamo concentrati sulla base scelta per il primo Gran Premio, provando varie soluzioni a livello di geometrie del telaio per cercare di migliorare l'ingresso curva e il feeling con l'avantreno; dobbiamo eliminare qualche vibrazione a centro curva che non mi permette di avere una buona percorrenza. Sicuramente questa pista offre minore aderenza rispetto a Sepang, ma abbiamo ancora un giorno per lavorare e cercheremo di sfruttarlo al meglio per raccogliere più dati possibile, per lavorare in reparto corse in vista della prima gara».

Marco Melandri
«Oggi abbiamo migliorato un po', ma dobbiamo crescere soprattutto nell'ingresso in curva e nel far girare la moto con il gas. Purtroppo sono arrivato qui in Qatar con ancora la tosse e fatica nel respirare, ma oggi sto un po' meglio rispetto a ieri. Sono ancora a corto di energie, ma domani conto di avere un po' più di forze per l'ultimo turno».

Aleix Espargaro
«Oggi ho faticato a trovare un buon feeling con la gomma posteriore. Abbiamo testato diverse soluzioni elettroniche, ma non siamo stati efficaci come ci aspettavamo. Credo ancora che la gomma dura sia migliore di quella morbida. Non c'è una grande differenza in termini di tempi sul giro, ma, naturalmente, la morbida entra in temperatura più velocemente. Con la dura oggi non mi sono sentito a mio agio, abbiamo cercato di migliorare le nostre prestazioni, ma alla fine della giornata abbiamo visto che non abbiamo ottenuto miglioramenti, quindi per domani proveremo diverse configurazioni della geometria si set-up e modificheremo anche l'elettronica. Abbiamo ancora margini di miglioramento, con il controllo di trazione. Essendo poi l'ultimo giorno di test cercheremo anche di fare una simulazione di gara, ma prima dobbiamo risolvere i problemi di trazione e aderenza che abbiamo incontrato oggi».

Maverick Viñales
«Oggi abbiamo davvero lavorato step-by-step, ho voluto mantenere la calma e non ripetere gli errori che ho fatto ieri. Il mio miglior giro non è così buono, perché ho avuto alcuni problemi con l'anteriore quando abbiamo provato le gomme



morbide, ma il nostro obiettivo principale oggi è stato quello di testare la gomma dura che sarà utilizzata in gara. Abbiamo fatto molte piccole modifiche alla moto per vedere le reazioni e ci siamo anche concentrati sul perfezionamento mie capacità di guida. L'elettronica ci sta dando un sacco di indicazioni. Sono abbastanza fiducioso che domani faremo un grande passo in avanti e miglioreremo molto».

Stefan Bradl

«Fino ad ora è stato un test molto difficile per noi. Ieri non ero al 100% della forma a causa di un malessere intestinale e sono stato costretto a fermarmi. Oggi mi sentivo meglio e volevo portare a termine il programma stabilito, ma sono stato vittima di una brutta caduta. Ho battuto la testa e per precauzione sono stato portato prima al Centro Medico del circuito e poi in Clinica Mobile. Fortunatamente non ho subito nessuna conseguenza, ma ho preferito non tornare in pista e riposarmi in vista dell'ultima giornata di test».

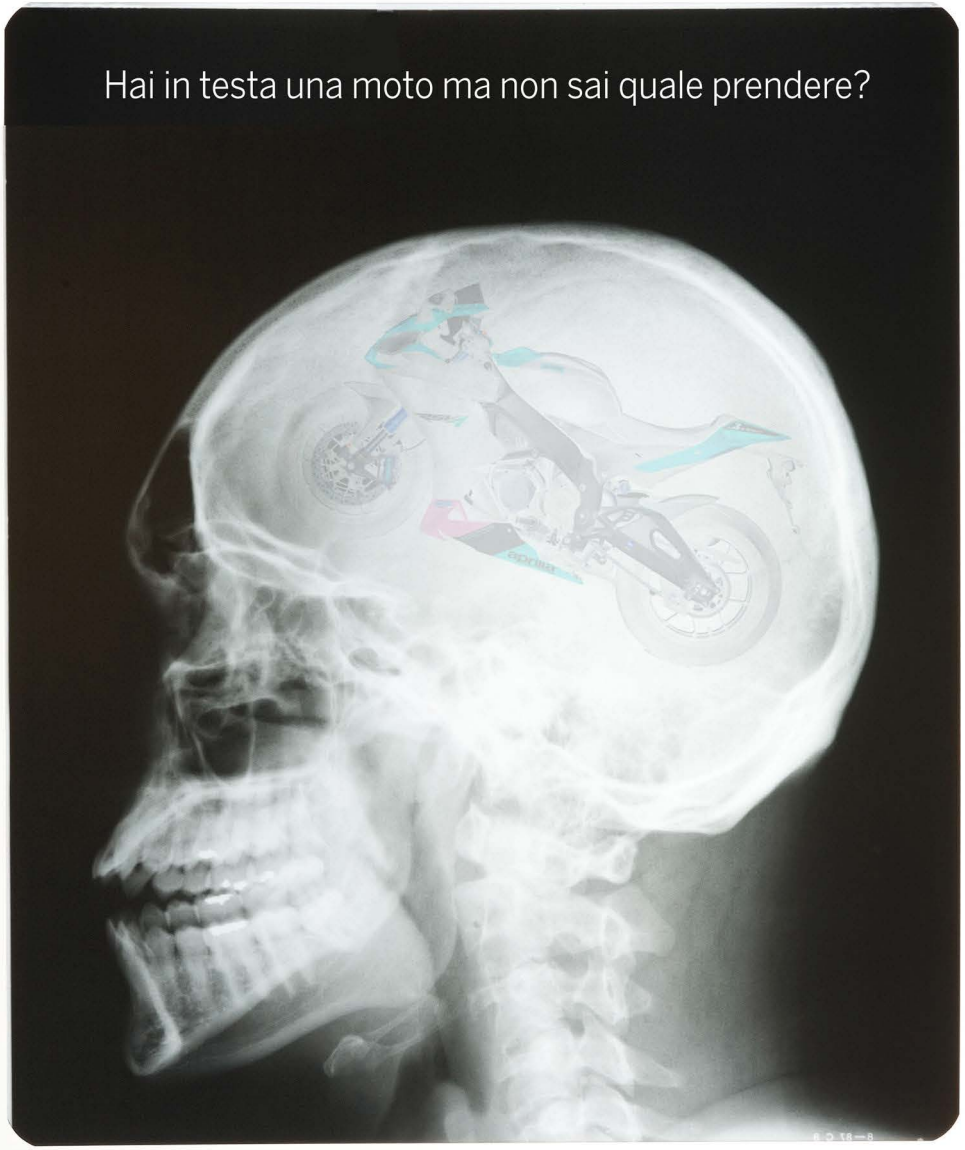
Loris Baz

«Sono abbastanza soddisfatto del lavoro fatto oggi. Il nostro obiettivo era abbassare il tempo sul giro e sin dall'inizio sono stato più veloce di ieri.
Sul finire abbiamo provato una simulazione di gara: era la prima volta per me in sella a questa moto, ma le sensazioni sono positive. Ho ricucito un po' il gap con i primi e questo è positivo. Rimaniamo concentrati in vista della giornata di domani, posso limare ancora il mio crono».

DOPOGP CON NICO E ZAM
STONER HA PIÙ TALENTO DI MARQUEZ

Puntata dedicata interamente al campione australiano. Ci racconta la sua storia e i retroscena il suo storico capomeccanico, Bruno Leoni

Casey Stoner, indimenticato e controverso campione. Una talento cristallino, per gran parte della sua carriera sottovalutato e poi criticato per il suo ritiro dalle competizioni quando ancora era all'apice. Parleremo con Bruno Leoni, capotecnico di Stoner prima in Ducati poi in Honda, delle caratteristiche e del carattere di Stoner; della sua tecnica di guida e di come, paradossalmente, il suo esagerato talento lo abbia penalizzato negli anni trascorsi in Ducati. Inevitabile il confronto con i campioni di quando correva (Valentilo, Lorenzo) e con "il" campione di queste due ultime stagioni.
Chi vincerebbe se oggi scendessero in pista Stoner e Marquez?



MOTO.IT GUIDA LA PASSIONE

Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.

YAMAHA YZF-R1
ANALIZZATA NEL REPARTO CORSE MOTOGP

Vi portiamo (virtualmente) ad un evento studiato da Yamaha per far conoscere meglio la nuova R1 direttamente dalla voce di chi l'ha creata e sviluppata, nella produzione e nelle corse

Che Yamaha creda tantissimo nella nuova YZF-R1 non è certo una novità: l'investimento tecnologico e promozionale sull'ammiraglia sportiva è evidente fin dalla campagna di teasing pubblicitario messa in atto fin dalle settimane antecedenti il lancio di EICMA. Una volta avuta la possibilità di vederla, toccarla con mano e soprattutto provarla, non possiamo che darle ragione. Yamaha però non si è fermata qui: per farla conoscere ancora meglio ai propri potenziali clienti e ai suoi team più affezionati ha dato vita ad un evento all'interno del Reparto Corse di Gerno di Lesmo in cui ha coinvolto figure di ogni estrazione nell'organigramma Yamaha, orchestrate sapientemente da Paolo Beltramo ed introdotte da Andrea Colombi, PTW Division Manager di Yamaha Motor Italia. Da Roberto Basile, Marketing/Communication manager di Yamaha a Lorenzo Brugnone, Product Specialist che della YZF-R1 conosce (e spiega) ogni minimo dettaglio fino a Maio Meregalli, Matteo Flamigni, Fabio Albertoni ma soprattutto Silvano Galbusera e Lin Jarvis che hanno raccontato il processo di sviluppo (e anticipato un po' il futuro agonistico) della nuova supersportiva della Casa dei tre diapason. Ospiti della manifestazione, abbiamo voluto cogliere la possibilità di riproporvi in formato integrale la presentazione tecnica per farvi conoscere meglio una delle moto più prestanti e rivoluzionarie di questo 2015. Potete godervela interamente nel video d'apertura oppure, se preferite, saltare direttamente ai capitoli che vi interessano attraverso i link che vi proponiamo a seguire.

MAX BIAGGI CONCLUDE I TEST **APRILIA A VALLELUNGA**

di Carlo Baldi | A Vallelunga Biaggi e il Test Team Aprilia hanno lavorato allo sviluppo della RSV4 in versione 2015 che Torres e Haslam porteranno in pista in Thailandia tra una settimana

Un Biaggi in perfetta forma fisica ha percorso 137 giri di pista nei tre giorni di prove svolti a Vallelunga assieme al Test Team Aprilia. Lo sviluppo della RSV4 Superbike non conosce soste, a conferma che la casa di Noale vuole restare al vertice nelle derivate dalla serie e mettere Torres ed Haslam in condizione di difendere i titoli mondiali (piloti e costruttori) conquistati lo scorso anno in Qatar. Il lavoro dei tecnici italiani e del sei volte campione del mondo si è concentrato sulla parte elettronica e sulla ciclistica della RSV4, in previsione del prossimo appuntamento iridato del Chang International Circuit di Buriram in Tailandia. Nessun drastico cambiamento, ma solo raffinate messe a punto, nell'ottica di rendere sempre più competitiva la quattro cilindri veneta, grazie all'esperto e meticoloso lavoro del pilota romano, apparso come sempre motivato e felice di tornare in moto. In pista assieme a Max c'era solo il collaudatore Daniele Veghini, che si occupa della RSV4 di produzione. «Girare da solo qui a Vallelunga mi ha emozionato - ha dichiarato Biaggi - Questo è il circuito dove è iniziata la mia carriera e dove ho poi annunciato il ritiro dalle corse, quindi il mio feeling con questo tracciato è qualcosa di speciale. Come sempre c'erano tante prove da svolgere. Lo sviluppo della RSV4 2015 è nella sua fase più impegnativa e spetta a me ed ai ragazzi del Test Team fornire le indicazioni corrette. Lavoro con un gruppo di persone che conosco bene e mi è quindi facile trasmettere loro le mie sensazioni. Siamo riusciti a fare un buon lavoro. Abbiamo testato varie soluzioni, alcune che hanno portato dei benefici ed altre che sono invece ancora da valutare, com'è normale che sia in collaudi di questo tipo. Inutile dire che mi sono divertito, quando salgo in sella si accende sempre un certo interruttore che mi regala sensazioni positive». M

JORDI TORRES
"DEVO ANCORA MIGLIORARE TANTO"

di Carlo Baldi | Abbiamo incontrato al Motordays la rivelazione del primo round del mondiale Superbike. Personaggio dentro e fuori la pista, Torres si è adattato subito al mondo della Superbike, dove siamo certi possa essere un importante protagonista

Assieme a VD Mark, Jordi Torres è stato la novità positiva del primo round del mondiale Superbike disputato in Australia. Senza timori reverenziali, il ventottenne spagnolo è riuscito ad andare subito molto forte ed in gara è rimasto nel gruppo dei primi. Quarto in gara uno, è poi scivolato nella seconda, subito dopo aver superato Sykes. Ma oltre alle sue notevoli prestazioni in pista, Jordi è piaciuto a tutti anche nel paddock. Simpatico, divertente e scanzonato, ha colpito positivamente anche il Direttore di Aprilia Racing Romano Albesiano, che a Phillip Island ha dichiarato che un personaggio come Torres ci voleva, in Aprilia ed in Superbike. Lo abbiamo incontrato al Motodays di Roma, strappandolo al pubblico che lo circondava in attesa di una foto o un autografo. Sia lui che Haslam sono stati encomiabili per la loro disponibilità nei confronti del pubblico della manifestazione capitolina, passando ore intere con i tifosi che accalcavano lo stand Aprilia. E anche a Roma Jordi non si è smentito. Salito sul palco assieme ad Andrea Petricca, coordinatore del team Aprilia Racing-Red Devils ed al compagno di squadra Leon Haslam ha voluto fare, nel suo simpaticissimo italiano, la telecronaca dell'ultimo giro vincente di Haslam a Phillip Island, scatenando l'entusiasmo della folla. Un personaggio vero quindi, che non ha paura di darsi in pasto al pubblico, confermandosi un ragazzo sereno e solare, che si vuole divertire e che diverte. Ecco cosa ne pensa Arsenio Lupin (questo il suo soprannome) del suo debutto in Superbike, del suo team, del suo nuovo campionato e di Bayliss.

Come valuti il tuo debutto in Superbike?

«Sono felice perché ho avuto la conferma che il team è eccezionale e che con la RSV4 è abbastanza facile andare subito forte. Però in Australia ho capito che devo ancora comprendere a fondo quale sia il limite delle gomme, delle sospensioni e della moto in generale. L'Aprilia Superbike ha un grande potenziale, ma proprio per questo se non ne comprendi i limiti puoi commettere un errore e cadere. Devo capire sin dove posso arrivare con questa moto e con queste gomme, per poter dare sempre il massimo, per stare sempre vicino al limite. Quello di Phillip Island è un circuito che mi piace molto e che si adatta bene al mio stile di guida. Io vengo dalla Moto2 e quindi tendo a far scorrere la moto e sono molto veloce a

centro curva. In Superbike però devo guidare in modo diverso e sfruttare maggiormente la gomma posteriore. Devo ancora lavorare molto».

Però sei stato assieme ai primi.
«Sì. E infatti la cosa mi ha fatto molto piacere, anche perché per me era tutto nuovo. Non conoscevo bene i miei avversari e non sapevo se sarei riuscito ad andare forte in entrambe le manche. In Australia poi ogni gara si poteva dividere in due parti. Nella prima si poteva spingere forte e far lavorare molto l'anteriore, mentre nella seconda si doveva sfruttare maggiormente il posteriore e controllare la moto con le gomme usurate. Non è stato facile e sono state due gare molto impegnative, nelle quali ho imparato molto. In Thailandia le cose per me saranno già meno difficili».

Cosa ci puoi dire dell'ambiente della Superbike?
«Penso che il primo round in Australia sia abbastanza anomalo rispetto a quelli europei, però posso dire che l'ambiente della Superbike mi piace. Qui posso parlare liberamente con i tecnici ed i piloti degli altri team senza che qualcuno mi guardi male. Mi è sembrato un ambiente molto amichevole e famigliare, più vicino ai tifosi, alla gente. Mi ci sono trovato subito molto bene».

Normalmente i piloti vogliono passare dal paddock della Superbike a quello della GP. Tu invece hai fatto l'opposto.
«Ho deciso di fare un passo importante per la mia carriera. In Moto2 lo scorso anno ho avuto molte difficoltà e anche questo mi ha portato ad una scelta radicale, che mi facesse crescere come pilota e mi portasse nuovi stimoli ed ambizioni. Io sono alto e facevo fatica a guidare la 600, mentre sulla Superbike mi trovo maggiormente a mio agio. Inoltre volevo imparare cose nuove e modificare il mio stile di guida, senza restare vincolato a quello della Moto2. Non sono venuto in Superbike per poi tornare in GP. Può darsi che in futuro questo succeda, ma al momento non è in programma. Ora voglio solo andare forte e cercare di vincere qui».

Come ti è sembrato il livello della Superbike?
«Il livello della Superbike è molto alto. Ci sono un sacco di piloti che guidano forte. Sono esperti e riescono a sfruttare al massimo le loro moto e le Pirelli. Grazie ai nuovi regolamenti della Dorna le prestazioni dei mezzi non sono molto diverse tra loro. In Australia abbiamo visto che le moto competitive sono molte. Sul podio sono salite tre marche diverse, ma anche Honda e Suzuki hanno dimostrato di poter stare con i primi. Molte moto e molti piloti competitivi significano un grande spettacolo per il pubblico e incrementano l'interesse delle case per questo campionato. In Superbike sono molte le case costruttrici impegnate direttamente ed è bello per un pilota sapere di avere alle proprie spalle non solo un team, ma anche un produttore, un marchio».

Dopo la Tailandia si correrà a casa tua ad Aragon.
«Il Motorland Aragon mi piace molto, ma per me quest'anno sarà una pista difficile. Ci sono molte curve lente e grandi staccate, proprio i punti nei quali non sono ancora a mio agio con la RSV4. Dovrò lavorare molto in Thailandia su questo aspetto della mia guida per poter far bene in Spagna, davanti al mio pubblico».

Romano Albesiano ha affermato di essere contento di avere in Aprilia un personaggio come te, solare e simpatico.
«E' lui ad essere un grande personaggio. Ogni volta che lo guardo lui sta pensando. Non smette mai di lavorare. La sua testa è sempre concentrata sul team e sulle nostre moto. E' soprattutto grazie a lui che il team Aprilia è così forte, ma è anche un bel gruppo. Io sono un ragazzo normale e mi piace questo ambiente sereno, dove si lavora molto, ma dove si può anche scherzare e ridere».

Cosa ne pensi del ritorno in pista di Troy Bayliss
«In Australia è andato forte. Lui rappresenta la magia della Superbike. Può contare su di un team esperto ed una casa come la Ducati, ma lui è un campione vero. In gara uno l'ho avuto davanti per qualche giro e quasi non ci credevo. Bayliss, uno dei miei miti, era lì davanti a me.
L'ho osservato bene e devo dire che è sempre molto veloce ed il suo stile old school è spettacolare». M

MXGP LE FOTO PIÙ BELLE DEL GP IN THAILANDIA

E' solo la seconda gara ma il testa a testa tra Cairoli e Villopoto è già entrato nel vivo. Ecco gli scatti più spettacolari del GP della Thailandia

di M. Zanzani

Kawasaki
MONSTER
MOTOREX
THOR

Media
SCORPION BAY
We support
WINGS FOR LIFE
PIRELLI
Airoh
HELMET

Apparel & Accessories
YAMAHA

SUPERENDURO, GP DI FRANCIA
WALKER VINCITORE, BLAZUSIAK CAMPIONE

L'ultima prova del Mondiale incorona il pilota polacco che gioca di rimessa. Junior a Tremaine

Il Mondiale 2015 è finito come da previsioni, con Blazusiak confermato campione nell'ultima prova a Cahors, in Francia, a coronamento di una stagione eccezionale. Dominatore delle prime tre gare, il polacco ha pensato al titolo assicurandosi piazzamenti in zona podio che gli hanno permesso di aggiudicarsi il titolo – il sesto consecutivo – senza prendere rischi grazie ad un monumentale vantaggio di 42 punti. Terzo in gara-1, il pilota KTM si è aggiudicato un secondo posto nella seconda manche prima di chiudere con un terzo posto nell'ultima piazzandosi così terzo nella generale. «Sono felice, stasera ho pensato solo ad assicurarmi il titolo» ha commentato Blazusiak. «Sapevo di avere un buon vantaggio sugli altri, per cui sono andato sul sicuro, cercando di commettere meno errori possibile. E' stata una stagione fantastica, e chiuderla da campione per la sesta volta è semplicemente incredibile». Con un Blazusiak concentrato sul campionato, il discorso vittoria è stato affare riservato al britannico Walker e il vincitore della gara brasiliana, lo statunitense Webb dal momento in cui David Knight, secondo in campionato, ha dovuto ritirarsi per malattia. Dopo aver conquistato la pole, Webb ha dominato la prima gara partendo in testa e non mollando fino al traguardo davanti a Walker e Blazusiak. Nella seconda manche, con ordine di partenza invertito, è stato Walker a prendere subito la testa della gara e a vincere, grazie soprattutto alla prudenza di Blazusiak e al fatto che Webb, bloccato dal traffico, non è riuscito ad andare oltre il terzo posto. Alla terza gara, decisiva per la vittoria del Gran Premio, Walker si è imposto fin dalle prime battute e ha preso il vantaggio necessario ad aggiudicarsi la sua prima vittoria iridata in SuperEnduro. Sconfitto nel Gran Premio, Webb ha avuto però la soddisfazione di conquistare il posto d'onore in campionato davanti a Walker e al convalescente Knight. Quarto posto per lo spagnolo di Husqvarna Alfredo Gomez, mentre il titolo di miglior rookie della stagione è andato al britannico Bolton, quinto. La Junior ha assegnato il titolo praticamente a tavolino, con il ritiro dello svedese Linusson già nelle prove a causa di un infortunio al polso. Tremaine ha però conquistato il Mondiale con una prova d'orgoglio, andando ad aggiudicarsi la vittoria assoluta nonostante la vittoria in gara-1 del tedesco Lettenbichler (secondo nell'assoluta del GP). Terzo il francese Tempier su Sherco.

AMA SUPERCROSS
ROUND 11: INDIANAPOLIS

Ancora Dungey sul gradino più alto del podio ad Indianapolis davanti a Seely e Canard. 250SX a Musquin, crolla Martin

Chi può fermare Ryan Dungey? Il pilota KTM sta collezionando vittorie con una regolarità micidiale, ha un vantaggio che ormai assomma a 45 punti e non sembra avere avversari in grado di impensierirlo. La sua sesta vittoria del 2015 lo rende anche il quinto pilota nella storia a vincere la gara di Indianapolis per due anni consecutivi assieme a McGrath, Carmichael, Reed e Villopoto. La doppietta KTM – è la quarta volta che accade quest'anno – sembra premiare gli sforzi della Casa di Mattighofen, decisa come non mai a dominare il Supercross e ad aggiudicarsi il titolo della 450. Insomma, l'hashtag #whosnext, con cui gli organizzatori hanno battezzato la stagione 2015 in cui si sarebbe dovuto trovare il successore di Villopoto, sembra aver trovato risposta, smentendo forse chi pensava che sarebbe stato Roczen a dominare questa stagione. Attaccato a Short – autore dell'holeshot – Dungey ha preso la testa poche curve dopo con uno spettacolare sorpasso all'esterno e ha salutato la compagnia, prendendo subito un vantaggio molto consistente. Seely lo ha imitato senza perdere troppo tempo, e la gara ha perso quasi tutti gli elementi di incertezza fatta eccezione per gli (spettacolari) errori di Eli Tomac e di Blake Baggett. Bella gara per Davi Millsaps e spettacolare rimonta per Trey Canard – l'ufficiale Honda è fra i piloti più in forma di questa fase centrale della stagione, anche se l'entrata su Peick è stata al limite della correttezza. Bello anche il duello fra Reed e Weimer, ma con tutto il rispetto per Jake, Reed non dovrebbe nemmeno vederlo se non al paddock. «Ogni gara fa storia a sé, ne affrontiamo una per volta» ha commentato Dungey dopo l'arrivo. «Certo, è più facile a dirsi che a farsi, perché il campionato è molto lungo ed è facile farsi distrarre. So che lo dico tutte le settimane, ma devo molto al mio team, alla mia famiglia e... al signore del piano di sopra. La pista oggi era molto difficile anche perché in prova eravamo tutti vicinissimi, e c'è voluto davvero uno sforzo sovrumano per prendere il vantaggio che mi ha garantito la vittoria».

Ancora Musquin nella 250SX di Indianapolis: il pilota francese ha conquistato una bella vittoria a cui fa da contraltare il weekend no di Martin, che segna un brutto zero in classifica e finisce sopravanzato dal campione in carica Bogle. Il vantaggio di Musquin – 16 punti – si fa sempre più consistente, e lo sta mettendo in condizione di gestire le ultime, decisive, gare del campionato.

MOTO.IT
GUIDA LA PASSIONE

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

RESPONSABILE EDITORIALE
Ippolito Fassati

CAPO REDATTORE
Andrea Perfetti

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

GRAFICA
Thomas Bressani

COLLABORATORI
Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
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