

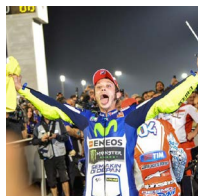
Numero **192**

31 Marzo 2015

**99** Pagine

### MotoGP Qatar

Rossi vince il primo GP della stagione. Articoli, commenti e pagelle



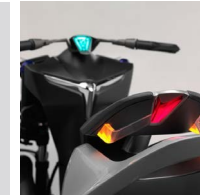
### MXGP Argentina

Le cronache e i commenti delle gare vinte da Nagl e Ferrandis. Terzo Cairoli



### Novità

Yamaha 03GEN concept e Yamaha XV 950 Racer



| PROVA ENDURO STRADALE |

# SUZUKI V-STROM 650XT ABS

da Pag. 2 a Pag. 17



**All'Interno**

**NEWS:** KTM RC 250 e Duke 250 | **MV Agusta** F4 RC | **M. Clarke** Petali vibranti. Lamelle per tutti | **N. Cereghini** Il tifo può cambiare il risultato | **MOTOGP:** Aspettando DopoGP Andrea Dovizioso | **Storie di MotoGP** Davide Brivio

Suzuki V-Strom 650XT ABS

**PREGI** ● Versatilità e guidabilità

**DIFETTI** ● ABS non disinseribile

**Prezzo** 8.590 €



PROVA ENDURO STRADALE

# SUZUKI V-STROM 650XT ABS

La nuova baby V-Strom ha un appeal più fuoristradistico, sfoggiando un bel paio di ruote tubeless a raggi e, come sulla 1000, il caratteristico "becco" delle mitiche DR-Big dakariane. Costa 8.590 euro, l'ABS è compreso ma ancora non è disinseribile

**di Maurizio Tanca**  
**Foto Thomas Bressani**



**U**scita di produzione la mitica Honda Transalp, la Suzuki V-Strom 650 ora condivide con la sola Kawasaki Versys di pari cilindrata il sottosegmento delle cosiddette "enduro stradali" di media cilindrata, anche se la Casa giapponese in realtà la colloca nel segmento delle enduro tourer da 650 a 800. Una moto polivalente molto apprezzata dall'utenza, questa bicilindrica Suzuki, nata nel 2004 e ristilizzata nel 2012, ed oggi proposta in questa versione XT (sigla che a molti forse potrà sembrare fuori luogo in Casa Suzuki, o no?...), a maggior ragione dedicata ai viaggiatori a tutto campo, quelli cui piace deviare frequentemente al di fuori dell'asfalto per esplorare luoghi poco accessibili con moto da granturismo pesanti ed impegnative. Ecco il perché delle belle ruote a raggi con i cerchi tipo

tubeless, che peraltro saranno presumibilmente molto gradite anche da semplici appassionati del classico, in quanto considerate irrinunciabili su una vera motocicletta. Ma per sottolinearne ancor più l'orientamento maggiormente on-off, sulla V-Strom 650XT debutta anche il famoso "becco" già riproposto sulla sorellona da un litro di cilindrata: un vezzo non certo casuale per la casa di Hamamatsu, che ha voluto rifarsi ai celebri prototipi DR-Z portati in gara alla Parigi-Dakar dal compianto Gaston Rahier dal 1988 al '91, ma anche alle monocilindriche di maggior cubatura mai prodotte in serie, ossia le famose DR-Big 750 ed 800 allora in voga. Nostalgie dakariane a parte, va detto che chi la becco-filosofia non la digerisse proprio potrà tranquillamente riportare il musetto della nuova XT allo status quo, sostituendo pari pari l'indesiderata protuberanza con i ricambi originali della "vecchia" V-Strom 650,

che costano poco più di 50 euro. Logicamente è possibile anche l'operazione opposta oppure, ovvero rendere beccuta la propria V-Strom ultima serie, con una spesa di poco superiore ai 70 euro. Va però sottolineato che in entrambi i casi va messa in conto almeno un'ora di manodopera.

E anche che l'operazione non è ovviamente fattibile sulla V-Strom 1000. Disponibile in grigio, bianco e bordò metallizzato, la nuova V-Strom 650XT costa 8.590 euro, franco concessionario ed ABS compreso: esattamente come la versione City della precedente V-Strom, che gode di alcuni accessori ma non dell'ABS, e 400 euro in più rispetto alla 2014 standard, peraltro parimenti dotata di ABS di serie. Teniamo tuttavia a sottolineare che, volendo maggiormente favorire la XT sui percorsi sterrati, l'ABS avrebbe dovuto essere disinseribile.

### Estetica e finiture

Dunque l'estetica della nuova V-Strom non è stata stravolta, semmai leggermente diversificata. E Le finiture generali dell'insieme rimangono dunque di buon livello. La bella sella mantiene la seduta anteriore a 835 mm da terra – ferma restando la possibilità di sceglierla più alta o più bassa di 20 mm – e, una volta sbloccatane la serratura piazzata a sinistra, sul parafango posteriore, dà accesso alla batteria, i fusibili, e a un discreto portaoggetti rettangolare per i documenti, gli attrezzi, un antifurto meccanico o altro. Ricordiamo che anche l'antifurto immobilizer, con chiave codificata, è montato di serie. Che il serbatoio è di metallo, con pannelli di plastica ai lati, e che dal 2012 la sua capacità è stata ridotta da 22 a 20 litri, per snellirlo nella parte posteriore. Continuiamo invece a criticare la povera cartuccia del filtro olio piazzata in bella vista,



a fianco del collettore di scarico inferiore, in balia degli eventi: logico suggerire assolutamente il montaggio dello "sperone" protettivo opzionale, che vedete sulla nostra moto assieme agli utili paramani, anch'essi accessori a parte. Paramani peraltro perfettibili, perlomeno il sinistro, visto che in effetti impedisce l'accesso al registro manuale del cavo frizione, oltretutto protetto anche da un cappuccio in gomma. È anche vero che appena più avanti troviamo l'altro registro che svolge la stessa funzione, che però richiede l'uso degli attrezzi. Ribadiamo la nostra lode per il notevole impianto d'illuminazione anteriore, con i due fari attivi contemporaneamente sia col fascio anabbagliante che con l'abbagliante. Passando alle regolazioni disponibili, la leva del freno anteriore dispone della classica rotellina a scatti, mentre la forcella gode di registri di precarico

su entrambi gli steli, mentre l'ammortizzatore posteriore gode sempre della pratica manopola esterna per il precarico molla, ma è regolabile anche nell'idraulica in estensione. Confermato anche il plexiglas regolabile in altezza e contemporaneamente in inclinazione, la cui sommità è arretrata di 30 mm rispetto ai modelli pre-2012: l'operazione non è immediata, ma basta svitare 4 viti e riposizionarlo di più in alto di 24 mm (arretrandone nel contempo di 8 il bordo superiore), oppure più in basso, avanzandolo contemporaneamente di 18 mm. Manca il cavalletto centrale, senz'altro reclamato da molti, e comunque disponibile tra gli optional.

### Strumentazione e comandi

Il cruscotto è diventato senz'altro un componente molto importante di una moto, a livello

estetico, ma soprattutto funzionale. E quasi sempre fornisce numerose informazioni, come questo della V-Strom 650. Anch'esso rinnovato tre anni fa, ed invariato sulla XT, è molto più compatto e asimmetrico, ma tuttavia ben più completo rispetto al modello originario. A fianco del contagiri analogico – con scala da 0 ad 11.000 e zona rossa da 10.000 – figura un display digitale rettangolare le cui funzioni vengono consultate tramite l'ex pulsante per il lampeggio, quindi usando l'indice sinistro. Il computer di bordo riporta la velocità istantanea, il livello del carburante a barre con annessa spia digitale della riserva, il termometro a barre del liquido refrigerante, l'ora, la temperatura ambientale, il contachilometri totale, i due trip A e B con relativi indicatori di consumo medio e l'indicatore della marcia inserita (un must di Suzuki fin dagli anni 70). Sopra al tutto figurano le spie luminose degli indicatori direzionali, del folle, dell'ABS,

dell'iniezione e dell'abbagliante. Nel contagiri è inserita però anche la spia luminosa dell'indicatore di gelo (si accende sotto i 3°C e si spegne sopra i 5), unitamente alla spia rossa di allarme surriscaldamento del motore. Da notare che è possibile anche regolare la retroilluminazione su ben 6 livelli di intensità.

Quanto alla precisione del tachimetro, i 50 km/h effettivi corrispondono a 55 indicati; a 90 effettivi l'indicazione è di 97, e si viaggia in autostrada a 130 reali col tachimetro a 139/140.

Quanto ai blocchetti elettrici sul manubrio, sul sinistro figura il deviatore rettangolare del "Pass" (lampeggio) affiancato dal comando rosso dell'hazard, che inserisce la 4 frecce simultanee (oltre ovviamente ai comandi delle frecce e del clacson).

A destra, invece, troviamo solo il pulsante rosso per lo spegnimento d'emergenza del motore, e quello per l'avviamento.





## Gli accessori

La V-Strom è nata per fare un po' di tutto, a maggior ragione questa versione XT. Quindi gli accessori ad essa dedicati sono parecchi, come si può facilmente riscontrare visitando il sito della Casa giapponese. Dove troviamo l'adesivo paraserbatoio; le strutture tubolari paramotore in nero opaco o titanio/oro; l'elegante bauletto da 42 litri, e relativa piastra di fissaggio metallica; le moto valigie laterali con relativi supporti, tubolari e non; le borse morbide interne per bauletto e moto valigie; i paramani; il puntale inferiore nero; la presa a 12 Volt; le manopole termiche; il cavalletto centrale; l'antifurto elettronico, e relativo cablaggio; il plexiglas Touring con spoiler superiore orientabile; il paracatena in alluminio satinato nero, con logo "V-Strom"; le due selle alternative; la staffa per l'eventuale navigatore.

## Il Motore

Il ben noto bicilindrico Suzuki a V (o ad L) di 90°, bialbero raffreddato a liquido e da 645 cc, è in attività dal lontano 1999, quando esordì sulle divertenti SV650 protagoniste anche di un frequentatissimo trofeo Monomarca, poi trasferito sulla più civettuola naked Gladius, che le sostituì nel 2009. E nel 2004, dopo aver lasciato imperversare per anni le varie Honda Transalp, Africa Twin, Yamaha Superténéré 750 e BMW GS, tanto per citare le "endurone" bicilindriche più in auge in quegli anni, Suzuki decise finalmente di utilizzare il suo pregevole "seiemezzo" per la versione in minor (si fa per dire: le moto erano praticamente gemelle...) della V-Strom 1000 nata due anni prima. Per questo motore Suzuki dichiara 69 cv (50,5 kW) a 8.800 giri, e un valore di coppia massima di 6,1 kgm (60 Nm) a 6.400

giri. I valori indicati dal nostro banco prova non si discostano dunque più di tanto da quelli rilevati nella nostra precedente prova della V-Strom: siamo a 71,2 cv all'albero (52,3 kW) a 9.013 giri, con una coppia massima di 6,5 kgm (63,7 Nm) a 6.390 giri, valori che riportati alla ruota diventano rispettivamente 65,2 cv (47,9 kW) e 6,0 kgm (58,8 Nm). Cavalleria non stravolgente, certo, ma erogata con grande dolcezza e linearità (basta dare un'occhiata ai nostri grafici) decisamente più che sufficiente per divertirsi un sacco anche nella guida brillante. Oltretutto la V-Strom 650 è nota anche per la sua tendenza a consumare poco, se usate nel modo giusto. I nostri rilevamenti in merito parlano di una percorrenza media di 17,5 km/l in città, che salgono a 21,3 sul nostro percorso extraurbano tipo. A 130 km/h effettivi costanti, in autostrada, la V-Strom

ha percorso invece 18 km/l. Il consumo medio di questa prova è dunque risultato leggermente superiore rispetto a quella pubblicata nel gennaio del 2014: i 20km/l precedentemente rilevati infatti sono scesi a 18,9, probabilmente anche a causa del basso chilometraggio della moto da noi usata. La velocità massima rilevata, con pilota eretto, però, è stata di 185,5 km/h effettivi (198 indicati) a 8.900 giri, con l'indicatore di consumo incerto tra i 10,5 e gli 11 km/l.

## La ciclistica

Anche la ciclistica della V-Strom nuova versione non ha subito mutamenti epocali. Del resto, si tratta di un robusto e validissimo telaio a doppio trave in alluminio - con canotto inclinato di 26°, e avancorsa di 110 mm - asservito da sospensioni piacevolmente efficaci: la forcella, come già



detto regolabile in precarico, vanta steli da 43 mm e un'escursione di 150 mm, sufficiente per affrontare con una certa tranquillità sconnesioni anche di una certa importanza; e il monoammortizzatore posteriore a doppia regolazione, che tramite biellismi di progressione (fusi in alluminio) lavora con un bel forcellone a bracci nervati rettangolari in alluminio estruso, consente alla ruota motrice una corsa di 159 mm. Fermi restando il gruppo frenante Tokico, che verte su due dischi anteriori da ben 310 mm (con pinze a due pistoncini paralleli), e sul posteriore da 260 mm con pinza a pistoncino singolo, assistiti dall'ABS di serie. L'unica variante che caratterizza la nuova XT riguarda dunque solo le ruote, come peraltro già detto. Via le ruote in lega,

dunque, per i fuori stradisti più esperti giustamente limitative in quanto troppo rigide e delicate, qui sostituite dalle nuove unità a raggi d'acciaio con cerchi in alluminio, saggiamente di tipo tubeless; quindi ben più sicure di quelle con camere d'aria in caso di malaugurata foratura, peraltro riparabile con molta più facilità: a patto, naturalmente, di avere a bordo un apposito kit di riparazione e gonfiaggio, o magari qualche semplice vite Parker, che potrebbe risolvere, almeno temporaneamente, una foratura poco importante (ma le bombolette d'aria pressurizzata sono comunque necessarie). I nuovi cerchi in questione, realizzati dalla giapponese D.I.D. (Daido Kogyo CO. Ltd), ben nota anche per le catene da moto ed altro, in realtà non sono una novità

recentissima, anzi. Tant'è che esordirono nell'85 sulle Honda XL 600 RM ed LM, e più avanti sulla custom CMX450, ma anche su qualche Yamaha custom, tipo la Virago 750. Per poi diffondersi più avanti sulle moto da trial, ma solo posteriormente. Si trattava di cerchi dotati di un'alta nervatura centrale nella quale i raggi si infilano al contrario, perché i nipples sono alloggiati sulle apposite bordature dei mozzi. Ultimamente, DID fornisce la nuova versione di questi cerchi alla Yamaha, che li monta sull'attuale Superténére 1200: si tratta questa volta di modelli a doppia nervatura - dove i raggi vengono equamente suddivisi tra destra e sinistra per irrigidire meglio l'insieme - che in questo caso equipaggiano entrambe le ruote. La V-Strom 650 XT, invece,

monta un cerchio anteriore a doppia nervatura e un posteriore a nervatura centrale (come quelli delle XL che, giusto per la cronaca, orgogliosamente equipaggiano anche la mia vecchia Transalp 600...): una differenziazione probabilmente dovuta al peso molto inferiore della Suzuki rispetto alla poderosa Yamaha, che in fuoristrada chiaramente sollecita parecchio di più le ruote. Mentre davanti la soluzione della doppia nervatura va a conferire maggior rigidità e precisione di guida, comunque utili alla V-Strom anche in fase di frenata e inserimento in curva. Naturalmente le misure del materiale rotabile sono rimaste immutate, sempre con le Bridgestone Trail Wing radiali da 110/80x19" davanti e 150/70x17" dietro.



## Godersi la V-Strom 650XT

La nuova V-Strom 650 non ha logicamente perso nulla della sua grande piacevolezza d'utilizzo. Non pesa un'esagerazione, e in sella ci si sta molto comodi, davanti e dietro, e si poggiano per bene i piedi a terra. Personalmente preferirei avere il manubrio leggermente più vicino, ma poca roba. Questa è una delle moto che davvero favoriscono l'uso a tutto campo, e che non mette mai in difficoltà, se non chi sia davvero piccolo di statura (ma la sella ribassata può essere in parte una soluzione). I comandi sono tutti dolci e sottomano/piede, e, grazie all'angolo di sterzo favorevole, muoversi nel traffico, anche col serbatoio pieno, è un gioco da ragazzi. Il carattere del bicilindrico Suzuki poi non è certo una scoperta: le sue doti di malleabilità sono note da un bel pezzo, e rimane decisamente un riferimento

in questa fascia di cilindrata. La frizione è morbida e precisa allo stacco, e il cambio normalmente è molto fluido ed efficace, mostrando qualche inciampo – forse dovuto ai pochi chilometri percorsi dalla nostra moto – solo guidando in mezzo nel traffico intenso a velocità bradipo, in particolare nel passaggio dalla seconda alla terza. Anche l'esame pavè – quello tosto, altrimenti è una passeggiata - merita un'ampia sufficienza, perché la taratura di base scelta da Suzuki consente alle sospensioni di lavorare soddisfacentemente un po' ovunque, sia andando a spasso che guidando più sportivamente. Il che viene molto facile ed istintivo, in sella a questa moto, che mette tutti a proprio agio con quel suo fare da tranquilla viaggiatrice, che però sa anche cacciar fuori per bene gli artigli su un impegnativo passo di montagna, come su un bel misto, lento

o veloce che sia. Complice, naturalmente, anche un motore che in sesta è in grado di riprendere da appena sotto i 2.000 giri, delizioso nell'esprimersi con brio tra i 3.000 e i 7.000 giri, e tranquillamente utilizzabile per lunghi tratti di misto con rapporti alti senza dover utilizzare per forza il cambio, nel caso si propenda per la tranquilla passeggiata panoramica. Personalmente ho riscontrato ancora la già a me nota sensazione di leggerezza dell'avantreno – che però sparisce dopo mezz'ora - che continuo ad attribuire al profilo "svelto" della stretta gomma anteriore. Stretta ma sincera, e ben assecondata dalla posteriore anche quando si alza il ritmo e le pieghe si fanno sempre più accentuate. L'impianto frenante anteriore non è di quelli esagerati nel caso si vada di gran fretta, il comando è un po' spugnoso, e quello della nostra moto ha avuto

bisogno di qualche strizzatina prima di fornire decelerazioni soddisfacenti. Ma su moto del genere, pur con una forcella ben calibrata, ma comunque con una impronta a terra non esagerata anteriormente, solitamente è molto meglio un impianto che richieda un po' di sforzo sulla leva, ma che goda di una discreta modulabilità, piuttosto che trovarsi con un mordente esagerato. Anche se è vero che l'ABS, che dietro come sempre si fa sentire molto prima (per via dell'alleggerimento del retrotreno in decelerazione) anteriormente si conferma molto ben calibrato. Gli stessi trasferimenti autostradali, quasi sempre noiosissimi, si digeriscono bene in sella a questa moto: sia il sottoscritto (alto 1,76) che il co/terster Francesco Paolillo (1,80) siamo concordi nel giudicare già soddisfacente la protezione garantita dal parabrezza nella posizione standard, cioè







la mediana. In effetti si avverte un po' d'aria lambire casco, spalle e braccia, ma senza che il capo si metta a ciondolare fastidiosamente, ed il collo ne risenta. E naturalmente anche qui il motore gira fluido, silenzioso e senza vibrazioni mentre si viaggia costantemente sui 130 effettivi: quindi col contagiri a circa 6.300, mentre è oltre i 7.000 che qualche vibrazione inizia a farsi sentire. La ciclistica è sempre sincera e confidenziale, e anche sui curvoni percorsi ad alta velocità la moto rimane piacevolmente stabile, senza scomporsi significa anche sorpassando autobus o camion, piuttosto che in presenza di vento sostenuto. Abbiamo provato la V-Strom XT anche lungo un sentiero in terra battuta spesso mista a ghiaia, discretamente accidentato e con qualche dosso pronunciato: nessun problema, ovviamente, nel percorrerlo tranquillamente, specie guidando in piedi. Ma volendo affrontarlo un po' più alla garibaldina è chiaro che immediatamente la ruota posteriore abbia subito da ridire, perdendo continuamente trazione e mettendosi a saltellare nervosamente sulle piccole asperità, e che le braccia poco allenate dopo un po' inizino ad accusare i colpi: del resto, con le gomme "ibride" e gonfiate a pressione standard, abbinate alla taratura non adeguata delle sospensioni (specialmente dietro), non poteva essere che così. Tornando all'ABS, avevamo già riscontrato in precedenza come se la cavasse bene anche su sterrati ben battuti. Ma l'esperto fuori strada desideroso di spremere la sua XT sulla terra ad andature a lui più congeniali, sicuramente l'anti-bloccaggio lo vorrebbe disinseribile. **M**

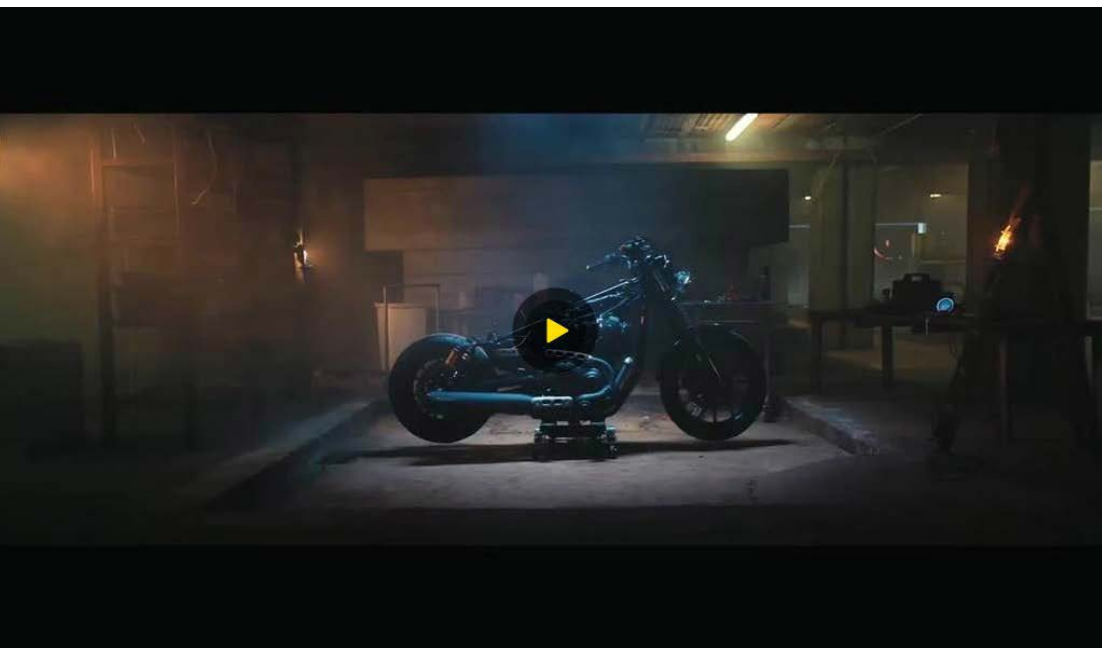


**ABBIGLIAMENTO**

**Casco** Caberg Tourmax Matt Gun  
**Giacca** Spidi Marathon  
**Guanti:** Spidi TXR  
**Jeans tecnici:** Draggin  
**Stivali** TCX

**SCHEDE TECNICHE**

**Suzuki V-Strom 650XT ABS 8.590 euro**  
**Cilindrata** 645 cc  
**Tipo motore** termico  
**Tempi** 4  
**Cilindri** 2  
**Configurazione cilindri** a V  
**Disposizione cilindri** longitudinale  
**Inclinazione cilindri** a V 90°  
**Raffreddamento** a liquido  
**Avviamento** elettrico  
**Alimentazione** iniezione  
**Alesaggio** 81 mm  
**Corsa** 62,6 mm  
**Frizione** multidisco  
**Numero valvole** 2  
**Distribuzione** monoalbero  
**Potenza** 69 cv - 51 kw - 8.300 rpm  
**Numero marce** 6  
**Capacità serbatoio carburante** 20 lt



## YAMAHA XV950 RACER IL LATO CAFÉ RACER

Nasce dalla "El Ratón Asesino", una stupefacente café racer realizzata dal preparatore tedesco Marcus Walz, la nuova XV950 Racer. Una nuova Bolt in chiave Café Racer

**L**e Yamaha Yard Built sono una fucina di idee. Da una special nata dal progetto Yard dedicato alla XV 950 Bolt, ovvero "El Ratón Asesino" realizzata dal preparatore tedesco Marcus Walz, è nata la nuova XV 950 Racer di serie. Una rivisitazione della nota XV secondo i canoni café racer. La nuova XV 950 Racer aggiunge una nuova dimensione alla gamma Sport Classic di Yamaha con il suo bicilindrico a V raffreddato ad aria, il telaio compatto, i

semimanubri e le pedane arretrate. Il suo stile puro, minimalista e originale è influenzato dal design café racer, sottolineando l'impegno costante di Yamaha nello sviluppo di modelli Sport Classic anticonformisti e capaci di emozionare. Fulcro della moto è il bicilindrico a V di 60° con coppia massima di 8,1 kg a 3.000 giri e potenza massima di 52 cv a 5.500 giri. La nuova XV950 Racer sarà disponibile a partire da fine aprile nelle colorazioni Glacier Blue e Matt Grey, al prezzo di 9.490

euro franco concessionario. Le novità introdotte dalla Racer iniziano dal manubrio, due semi manubri forgiati che determinano una differente posizione di guida, più avanzata e abbassata. Cambiano il blocchetto d'accensione più compatto, le leve di freno e frizione, e anche il serbatoio olio della pompa dei freni ha dimensioni ridotte. L'adozione di una piastra superiore di sterzo in alluminio verniciato nero sottolinea il look da racer, e la classica strumentazione mono quadrante è collocata in posizione centrale sopra il faro. Le frecce sono ora montate sulla piastra inferiore di sterzo. La Racer adotta anche nuove pedane arretrate che sono spostate di 150 mm verso il

retrotreno, e sono 29 mm più in alto rispetto a quelle di XV950/R. La sella adotta un look mono sella ed è più alta di 75 mm. La nuova sella è completata da una cover monoposto minimalista, le cui linee si fondono senza soluzione di continuità con il parafango posteriore in acciaio. Il cupolino si fonde con il faro rotondo e cattura lo spirito originale delle café racer. Altro tratto distintivo sono le nuove tabelle portanumero in alluminio, caratterizzate da tre fori. Il bicilindrico raffreddato ad aria è dotato di una nuova cover del carter motore realizzata in resina che presenta fori circolari che richiamano quelli delle tabelle porta numero. Le sospensioni sono state sviluppate per





adattarsi al carattere più sportivo. La forcella ha steli da 41 mm e offre un'escursione di 144 mm, nove in più rispetto agli altri modelli XV950/R. Gli steli verniciati in nero, completati da classici soffiotti in gomma, rafforzano lo stile senza tempo della moto. Gli ammortizzatori con serbatoio separato offrono un'escursione di 6 mm in più rispetto alla XV950/R. Come per tutti i modelli Sport Classic, Yamaha ha sviluppato una vasta gamma di accessori come gli specchi retrovisori, le pedane ricavate dal pieno, copri pignone, leve frizione e freno ricavate dal pieno, porta targa, stabilizzatore forcella (tutto Rizona), filtro dell'aria sportivo e terminale di scarico Akrapovic. Fino al 31 maggio i clienti che acquisteranno una XV950 potranno scegliere incluso nel prezzo (XV950 € 8.490 e XV950 ABS € 8.990) di

accessoriare la propria moto con accessori originali Yamaha per un valore massimo di 1.200 euro. Gli amanti dello stile bobber potranno scegliere l'allestimento Bobber Style che include: sella Bobber con molle a vista, foderi forcelle, manopole custom con finale in ottone, cover filtro aria in ottone, frecce a LED e kit di riposizionamento fanali posteriori. In alternativa si potrà scegliere l'allestimento Custom che offre un look più da Custom bike e che include: cupolino, foderi forcelle, set borse laterali e kit di riposizionamento fanali posteriori.

Si potrà infine scegliere di selezionare a piacere gli accessori originali Yamaha per un valore complessivo di 1.200 euro (iva inclusa), e decidere così come customizzare la propria XV950, sulla base del proprio stile. **M**

opinionleader.it

N21  
NEW  
Look  
OLD  
Style

DESIGNED, ENGINEERED, PRODUCED IN ITALY.  
SCOPRI IL MONDO N21 SU [WWW.NOLAN.IT](http://WWW.NOLAN.IT)

**NOLAN**



## MV AGUSTA F4 RC R.C. COME REPARTO CORSE

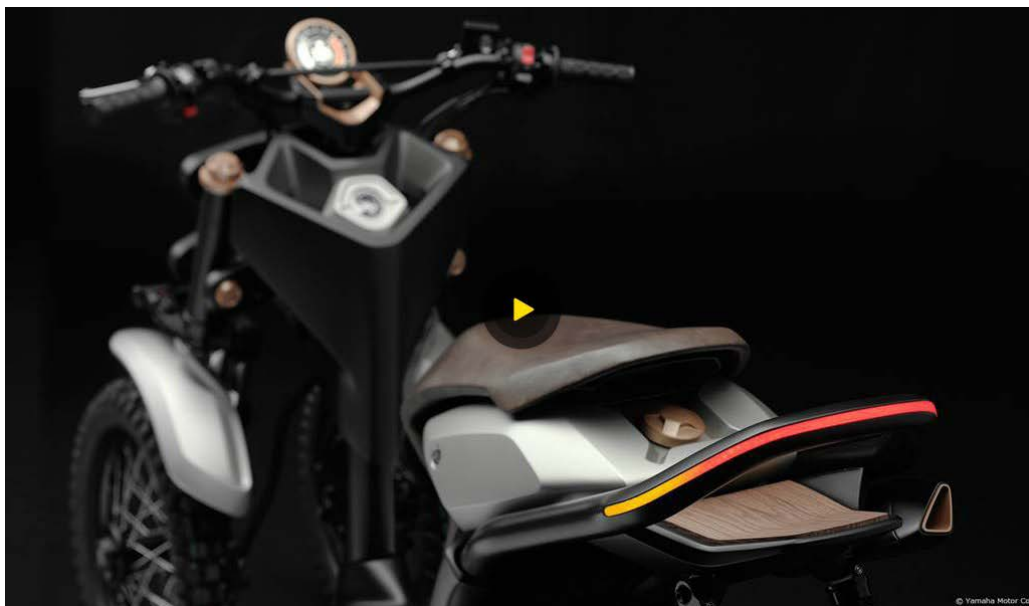
Della novità MV dedicata agli appassionati più sportivi e alle gare SBK si è saputo quasi tutto attraverso notizie frammentate. Ora arrivano foto, dati e video di lancio ufficiale della nuova versione F4. La Reparto Corse

**L**e anticipazioni sulle novità fanno ormai parte della normale strategia di comunicazione, ma nel caso della F4 Reparto Corse di MV Agusta l'arrivo di informazioni è stato più accidentale che voluto. Fatto sta che della nuova versione della nota quattro cilindri varesina da un litro di cilindrata abbiamo avuto modo di scrivere tempo fa e anche recentemente. Quello diffuso oggi è il comunicato che chiarisce i – pochi – dubbi sulla moto, visto che

potenza, prezzo, produzione e foto erano diventate di dominio pubblico. Il video di lancio, unica novità a questo punto, vede protagonista l'inglese Leon Camier, che la F4 RC sta portando in gara nel mondiale SBK, il nuovo modello di serie e una Mercedes AMG GT. La casa, proprietaria del 25% di MV, il cui logo compare sulla carenatura della moto. Attraverso il video si scopre che la carenatura in carbonio fa risparmiare 1.970 grammi, rispetto alla F4 standard. Altri 1.150

grammi di peso si risparmiano grazie all'uso del titanio, l'albero motore è alleggerito di 487 grammi, 333 grammi si sono persi grazie ai bulloni in titanio. Le altre informazioni erano già note: 250 unità prodotte, 212 cavalli di potenza massima in configurazione race, ci sono undici cover in magnesio e undici parti in fibra di carbonio. La Reparto Corse è corredata dal certificato di autenticità firmato da Giovanni Castiglioni e da un ricco kit di componenti speciali. La livrea tricolore è la replica SBK e di estrazione racing sono le sospensioni Öhlins, i freni Brembo, le ruote forgiate, lo scarico Termignoni e il tappo del serbatoio a sgancio rapido. Sarà possibile personalizzare la F4 RC con il numero di gara preferito sul cupolino e sul puntale. Come da regolamento WSBK. Il prezzo, che resta ancora da confermare ufficialmente, sarà di 36.900 euro. Arrivo in vendita previsto entro la fine di aprile. **M**





manubrio con il traversino, le sovrastrutture ridotte all'osso, lo scarico alto e il telaio posteriore che funge da paracolpi e gruppo ottico. Il concept O3GEN-F si mostra invece arricchito di appendici aerodinamiche per interpretare lo spirito racing in ambito urbano. Ha un profilo abbassato e molto caricato sull'avantreno, spoiler attorno alle ruote anteriori, deflettori che abbracciano il muso da insetto, manubrio sportivo, il telaio movimentato e la coda affilata. La colorazione bianca aggiunge rifiniture blu racing Yamaha. Il progetto GEN, nato come sperimentazione di idee per una diversa mobilità, vedrà secondo Yamaha nuovi capitoli futuri dopo la moto a tre ruote O1GEN mostrata l'anno scorso a InterMot e la futuristica sedia a rotelle O2GEN presentata sempre nel 2014 alla quinta conferenza universale del design di Fukushima. Intanto i due concept O3GEN iniziano il loro percorso espositivo al 36° International Motor Show di Bangkok inaugurato oggi.



## YAMAHA O3GEN IL TRICITY DIVENTA SCRAMBLER OPPURE RACING

di [Maurizio Gissi](#) | Due interessanti concept da Yamaha sulla formula tre ruote. Una proposta "X" che offre nuovi spunti nell'ottica del divertimento, e una versione "F", per una mobilità sportiva, sono state presentate a Bangkok

Lo slogan scelto da Yamaha per il nuovo capitolo del progetto GEN è "FUNdamental" ovvero FUN of mobility. Questa volta la piattaforma di sviluppo è un tre ruote che non nasconde il legame con il Tricity 125 - almeno a livello di impostazione di base - ,ovvero il primo tripode Yamaha arrivato sul mercato l'anno scorso. La filosofia di

progetto ruota attorno a quattro punti che Yamaha descrive come aspettative per la mobilità del futuro, adorazione per le moto da competizione, rispetto della tradizione ed eccitazione per la tecnologia d'avanguardia. I due nuovi concept si chiamano O3GEN-X e O3GEN-F. Il primo gioca con l'impostazione Scrambler, ci sono le ruote anteriori a raggi con gomme da enduro, il





## KTM RC 250 E DUKE 250 AL TOKYO MOTORCYCLE SHOW

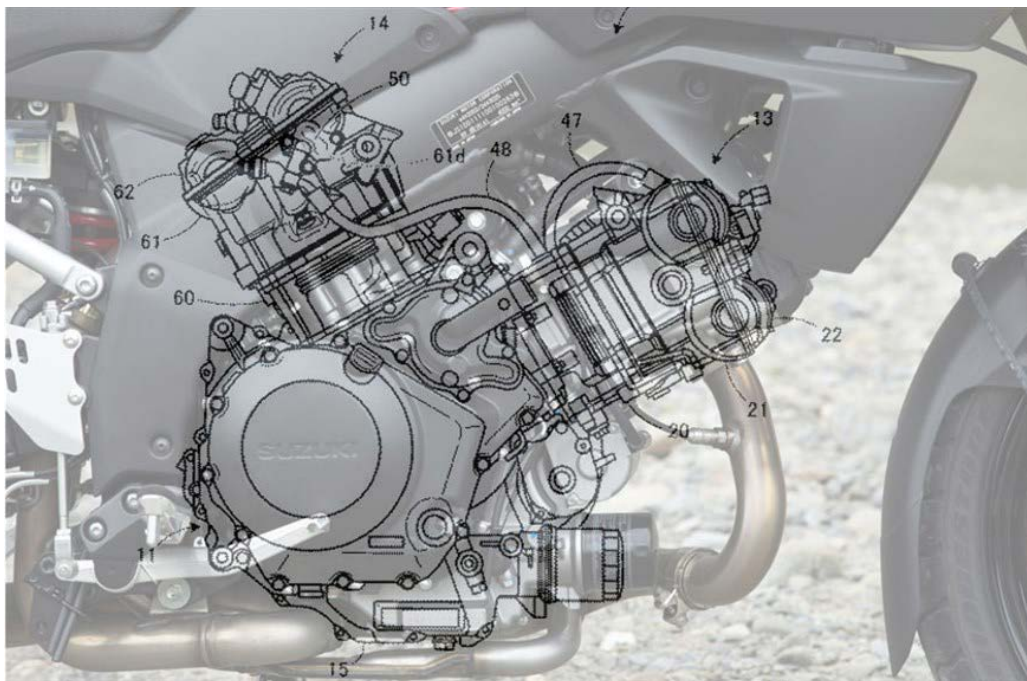
di Maurizio Gissi | L'austriaca KTM ha scelto la platea del 42° Motorcycle Show per presentare a sorpresa le inedite RC 250 e Duke 250 dotate di un nuovo monocilindrico da 31 cavalli

**C**on la serie Duke e RC, nelle cilindrata 125, 200 e 390, KTM ha raccolto ottimi risultati commerciali andando a occupare due segmenti nei quali era assente. Sono due famiglie naked e sport prodotte in India dalla Bajaj ed esportate in numerosi mercati oltre a quello asiatico. Alla serie attuale si inserisce ora una nuova versione 250 che, in maniera razionale, prenderà il posto della nota 200; in alcuni mercati almeno se non in tutti. Al 42° Tokyo Motorcycle Show che ha aperto oggi, fra una buona rappresentanza di concept

giapponesi, KTM ha presentato a sorpresa i nuovi allestimenti della naked Duke della e supersportiva RC con nuove grafiche e soprattutto con l'inedito motore 250. Questo raffinato monocilindrico riprende la struttura e l'impostazione dell'eccellente 390. Ha dimensioni molto contenute grazie agli alberi di trasmissione sovrapposti, pesa 37,2 kg (contro i 36 kg del 375 cc) ed è il 250 con il miglior rapporto peso potenza. Eroga infatti 31 cv a 9.000 giri, con coppia massima di 24 Nm a 2.750 giri. Tecnicamente si segnala per la distribuzione bialbero e quattro

valvole, il pistone fucinato, il cilindro in alluminio con rivestimento Nikasil e naturalmente l'iniezione elettronica. I prezzi comunicati a Tokyo sono di 620.000 Yen (4.800 euro circa) per la RC e di 550.000 Yen (4.250 euro) per la 250 Duke. Dal punto di vista ciclistico le variazioni rispetto alle versioni 390 sono modeste e praticamente identiche sono anche le sovrastrutture. Probabilmente è stato scelto il Giappone per il lancio KTM in quanto la cilindrata 250 è molto diffusa in quel mercato; e poi c'è maggiore affinità con la partecipazione nella categoria Moto3 del motomondiale. Non si conoscono ancora date d'arrivo e prezzi. Da confermare anche la distribuzione in Europa, ma notando che non ci sono più nel listino italiano di KTM la Duke 200 e la RC 200, la conclusione diventerebbe logica. **M**





riore al 15%), la fasatura variabile dà un contributo nell'incremento della coppia ai medi regimi valutabile nel 5-7%. E la faccenda è importante perché Suzuki si confronta con la sua cilindrata 1000 fra concorrenti di cubatura superiore, mediamente 1200 cc. Un'altra applicazione potrebbe riguardare la futura Recursion, ma in questo caso la sovralimentazione vanificherebbe gran parte dell'utilità della fasatura variabile. In passato Suzuki ha già applicato questa tecnologia in campo moto, ad esempio sulla quattro cilindri Bandit: la GSF 400 V lanciata in Giappone nel 1991 (qualche esemplare arrivò in Italia con l'importazione parallela) e seguita nel 1995 dalla versione 250. In quel caso si trattava di irrobustire la coppia di motori frazionati e cubatura medio bassa. Anche Honda aveva applicato su alcuni modelli per il mercato giapponese di quel

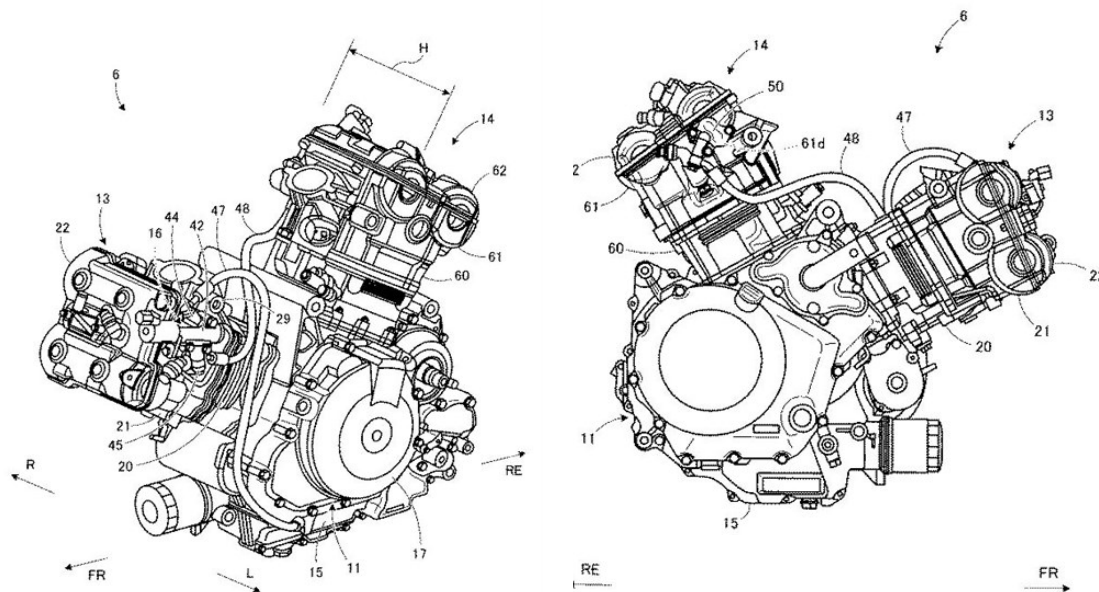
periodo un analogo dispositivo, che poi abbiamo visto ulteriormente sviluppato - e modificato nel principio - sulla VFR V-Tec. La nuova soluzione Suzuki si segnala per la presenza di una valvola di controllo della pressione olio, posta nella testata anteriore, che modifica la fasatura degli assi a camme di ammissione in base al regime di rotazione. Un'ulteriore foto mostra il motore alloggiato nel telaio della V-Strom, anche se come abbiamo già scritto questa indicazione non è in nessun moto vincolante con il brevetto VVT. Se così fosse la V-Strom sarebbe la seconda proposta del genere, dopo l'ultima Ducati Multistrada, nel filone maxi enduro e crossover. Già nel 2004 Suzuki aveva brevettato una camma dal profilo particolare - quasi a onda - in grado di spostarsi lateralmente per modificare l'angolo di alzata della valvola. **M**

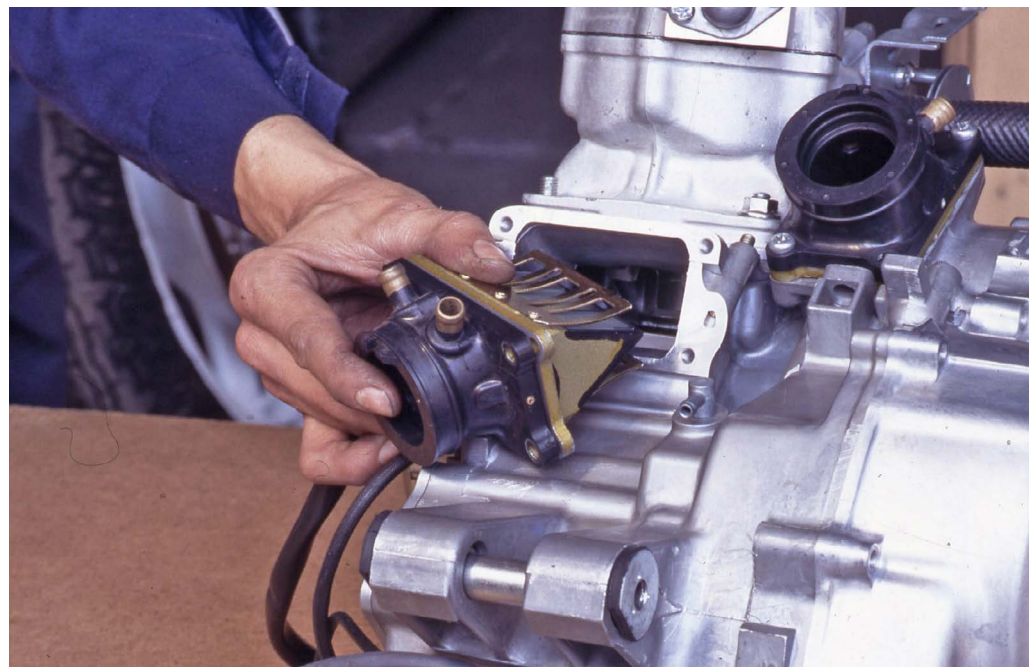
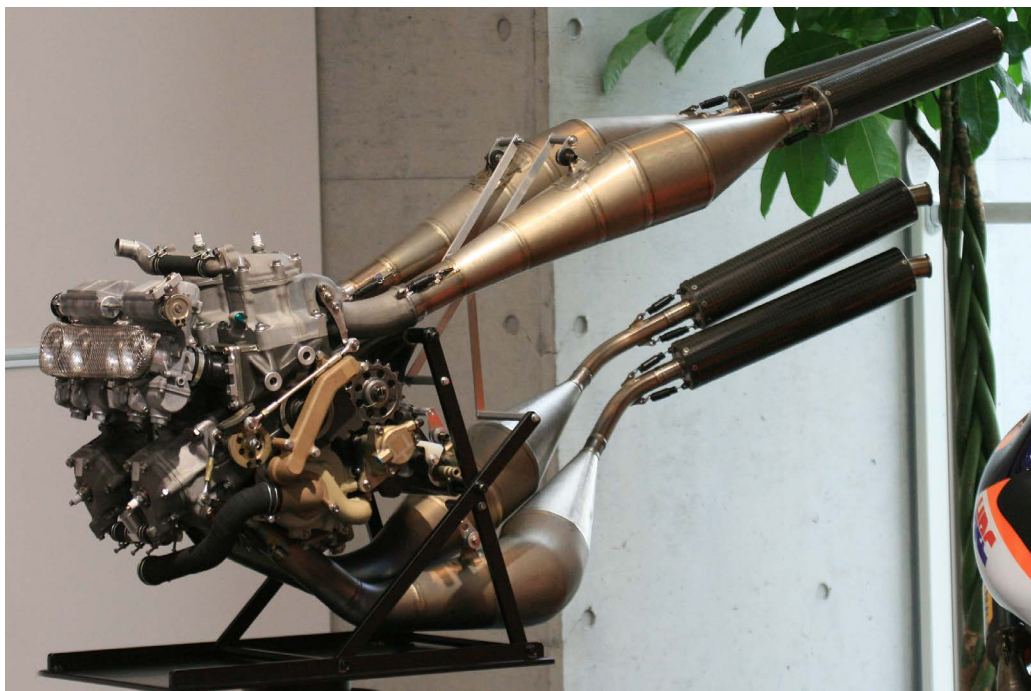
## SUZUKI V-STROM 1000 AGGIORNATA CON IL VVT?

di Maurizio Gissi | La marca giapponese ha depositato un nuovo brevetto che riguarda la distribuzione a fasatura variabile. Abbinata al V2 della V-Strom. Se così fosse sarebbe una carta in più da giocare fra le maxi enduro

**C**ome nel caso di tutti i brevetti depositati, anche la soluzione registrata in Giappone da Suzuki, e relativa al comando della distribuzione a fasatura variabile, va presa come dispositivo a sé stante e non tanto collegata la mezzo che viene illustrato nei disegni, che non è vincolante. Ma il

fatto che il comando Variable Valve Timing sia stato collocato sul bicilindrico della V-Strom 1000 si presta a un paio di considerazioni. La maxi enduro Suzuki avrebbe effettivamente un beneficio nell'adottare questo dispositivo, poiché oltre a essere utile nella riduzione delle emissioni inquinanti e dei consumi (anche supe-





In molti motori moderni l'impiego di una valvola a lamelle consente di disporre il condotto di aspirazione direttamente nel basamento

## MASSIMO CLARKE “PETALI VIBRANTI. LAMELLE PER TUTTI”

di Massimo Clarke | Le valvole a lamelle hanno rivoluzionato i motori a due tempi e da anni dominano la scena. Ecco come sono fatte e perché fanno rendere meglio il due tempi

**F**in dai loro primi impieghi in campo motociclistico, all'inizio del Novecento, nei motori a due tempi il controllo dell'aspirazione è stato pressoché invariabilmente affidato al pistone, il quale apriva o chiudeva l'estremità del condotto, proveniente dal carburatore, che sfociava nella parte inferiore del cilindro. Si adottava cioè il sistema con

aspirazione “in terza luce”, come si diceva una volta. In questo caso durante la corsa verso il punto morto superiore il mantello del pistone scopre la luce di ammissione, consentendo il passaggio della miscela aria-benzina, che viene richiamata dalla depressione creata nella camera di manovella. Durante la discesa del pistone verso il punto morto inferiore, il mantello fa il

contrario, chiudendo la luce e impedendo quindi il passaggio dei gas. Continuando la discesa del pistone, la miscela intrappolata nella camera di manovella viene precompressa; a un certo punto il margine del cielo del pistone stesso scopre le luci di travaso e la miscela fresca può fare il suo ingresso nella parte superiore del cilindro. Il pistone quindi si comporta come un vero e proprio otturatore. Questo sistema, semplice e razionale, ha continuato a dominare la scena fino agli anni Settanta. Il suo limite è costituito dal fatto che la fasatura di aspirazione che si ottiene è simmetrica: il ritardo di chiusura (rispetto al punto morto superiore) è eguale all'anticipo di apertura. In passato ci sono stati diversi esempi di impiego di otturatori rotanti del tipo a manico cilindrico, ma nella stragrande maggioranza dei motori l'aspirazione era controllata dal movimento del pistone. L'idea di impiegare

valvole a disco rotante risale essa pure al primo decennio del secolo scorso, ma ha trovato applicazioni pratiche sulle moto da competizione (con grande successo) solo dagli ultimi anni Cinquanta in poi, e non ha mai raggiunto una diffusione veramente considerevole sui motori di serie. Ai primordi del motorismo spesso nei motori a quattro tempi si impiegavano valvole di aspirazione a fungo a funzionamento automatico: si aprivano quando la depressione nel cilindro era tale da superare la resistenza della molla, il cui carico era molto modesto. C'è stato anche chi ha utilizzato un sistema analogo nei motori a due tempi, con una valvola di questo genere per ogni camera di manovella, piazzata nel basamento e non nel cilindro. Una soluzione di questo genere è stata impiegata ad esempio nei motori Grade costruiti a Magdeburgo nel 1903-04. In seguito qualcuno ha pensato a valvole unidirezionali a

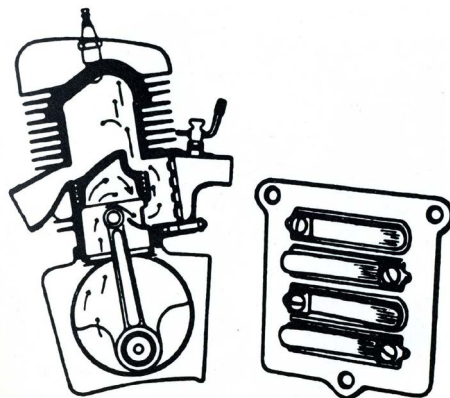


funzionamento automatico di un tipo ancora più semplice, ossia alle lamelle. Il primo esempio di impiego di questi componenti si è avuto nel 1927, sul motore austriaco Titan di 350 cm<sup>3</sup> (che le ha montate di serie ed è rimasto in produzione per circa sei anni). Poco dopo anche la DKW ha utilizzato, su di un solo modello, prodotto per un breve periodo e in numeri modesti, l'ammissione lamellare. In entrambi questi casi i "petali" erano metallici e venivano disposti come quelli delle armoniche a bocca (niente supporto a cuspide e niente stopper!). I risultati non sono certo stati di rilievo: le prestazioni non erano granché e la durata era ridotta. In breve tempo delle lamelle in campo motociclistico non si è più sentito parlare, e questo per molti anni. Altrove però le cose sono andate diversamente, anche se con un certo ritardo. Le valvole a lamelle sono state impiegate con successo nei pulsogetti Argus sviluppati negli anni Trenta, che durante il secondo conflitto mondiale hanno azionato le V1 tedesche. In campo fuoribordistico si sono affermate (su motori dai regimi di rotazione contenuti e dalla potenza specifica assai modesta) negli USA, arrivando a dominare la scena nel dopoguerra. In tale periodo ci sono stati anche alcuni esempi di impiego delle lamelle in motori a due tempi per uso agricolo o industriale. Negli anni Sessanta va ricordato il ciclomotore Saxonette, con l'aspirazione regolata da due petali disposti in modo tale da ricordare un cravattino a farfalla!

### Una nuova vita grazie a Yamaha

Nulla faceva ancora pensare a una possibilità di impiego di queste valvole in motori di prestazioni molto elevate. In effetti le sezioni di passaggio erano relativamente modeste, il disturbo al flusso considerevole e per far sollevare i petali, cosa che avveniva grazie alla depressione che si creava nel carter, occorreva comunque svolgere un lavoro passivo. Poi la Yamaha ha iniziato ad impiegare le lamelle su alcuni modelli da fuoristrada e, poco dopo (1973), anche sulle bicilindriche RD 250 e 350. Pure le prime 500

Nel 1931 la DKW ha per breve tempo impiegato su di un certo numero di monocilindriche di 350 cm<sup>3</sup> l'ammissione lamellare, realizzata con lo schema mostrato nel disegno. I tempi non erano ancora maturi...



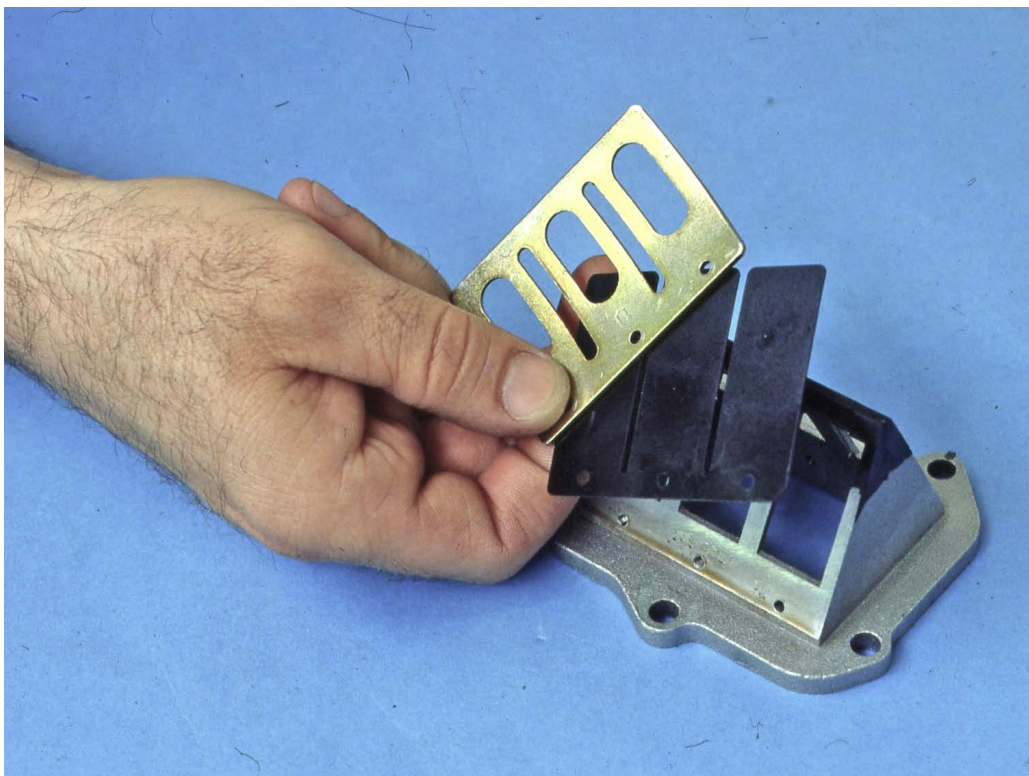
quadrilindriche da Gran Premio della casa dei tre diapason le utilizzavano (ma sono passate rapidamente alla aspirazione controllata dal pistone), unitamente alle TZ 750. In Italia è stata lesta ad adottare questa soluzione la Aspes (con un sistema "misto lamellare"). L'evoluzione ha portato a sviluppare valvole di questo tipo di dimensioni via via maggiori e con un disegno migliorato e tale da ostacolare il flusso gassoso in misura sempre minore. Ciò ha portato al grande ritorno delle lamelle sulle 500 da Gran Premio a partire dai primi anni Ottanta. La soluzione si è rapidamente standardizzata sulle moto della classe regina ed è diventata di impiego praticamente universale sui due tempi di serie. Una tipica valvola a lamelle per motore motociclistico è costituita da un supporto in lega leggera dalla conformazione a cuspide sul quale vengono fissati i "petali" flessibili e le piastrine rigide in acciaio, di forma arcuata, aventi la funzione di limitare il massimo sollevamento dei petali stessi e di guidarne la deformazione elastica (ovvero di far sì che esse aprendosi assumano la corretta curvatura). Per evitare urti e rimbalzi e per agevolare



Nei motori a due tempi di serie l'ammissione della miscela aria-carburante nella camera di manovella (solo aria se l'alimentazione è a iniezione diretta) è controllata da valvole a lamelle

l'ottenimento di una buona tenuta, sulla cuspide viene applicato un riporto di gomma sintetica. Le piastrine arcuate (dette comunemente stopper) e le lamelle vengono fissate alla base della cuspide per mezzo di viti, il che ne permette una agevole sostituzione in caso di necessità. L'altra estremità è libera. Queste valvole sono unidirezionali (consentono il flusso dei gas solo in un senso e non in quello opposto) e funzionano in maniera completamente automatica, in base alla differenza tra la pressione a monte e quella a valle, che poi è quella esistente all'interno della camera di manovella del motore. Quando quest'ultima è inferiore a quella atmosferica (cioè quella che si ha nel condotto "proveniente" dalla scatola filtro, a monte del pacco lamellare), i petali si sollevano consentendo il passaggio dell'aria, o della miscela aria-carburante, se l'alimentazione è a carburatore. Allorché la pressione all'interno della camera di manovella diventa superiore a quella esterna, le lamelle si chiudono e la miscela aria-benzina precedentemente entrata non può fuoriuscire. In questo modo vengono eliminati i famigerati "rifiuti" al carburatore, che si

verificano nei motori con aspirazione controllata dal pistone in certe zone del campo di utilizzazione. Un grande vantaggio offerto dalle valvole a lamelle è costituito dal fatto che la fasatura di aspirazione che esse forniscono non è fissa ma varia automaticamente in funzione delle condizioni di funzionamento, ovvero delle effettive esigenze del motore. Questo assicura sempre un ottimo riempimento della camera di manovella e quindi una eccellente respirazione del motore stesso. Altri punti di forza sono la grande semplicità e il costo ridotto; questi dispositivi inoltre offrono ai progettisti la massima libertà di scelta per quanto riguarda il loro posizionamento. E infatti in molti motori il condotto di aspirazione "sfocia" direttamente nella camera di manovella, senza terminare più nella parte inferiore del cilindro. Nei motori delle straordinarie 500 da Gran Premio degli anni Novanta i pacchi lamellari erano collocati nel basamento, al centro della V formata dalle due bancate di cilindri. Come logico, non tutte le valvole lamellari sono eguali. Le loro caratteristiche funzionali sono legate al materiale e alle dimensioni dei petali. Critica è



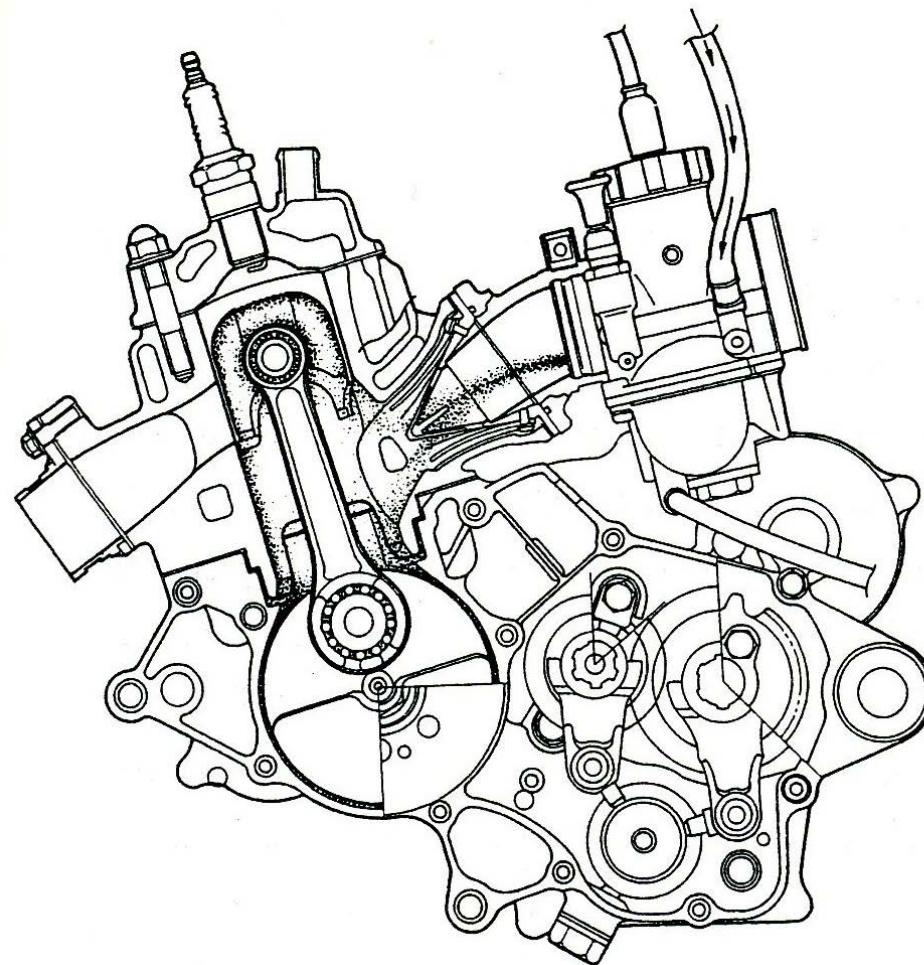
4- Le lamelle destinate ai motori motociclistici sono in genere realizzate in un materiale composito a base di vetroresina o di fibra di carbonio. Vengono fissate al supporto a cuspide per mezzo di viti, unitamente agli stopper

la rigidità di questi ultimi, che logicamente aumenta con lo spessore, il che fa crescere la loro massa. Lamelle più "tenere" sono OK per i bassi regimi, ma entrano in crisi agli alti. Al contrario, lamelle più rigide consentono migliori prestazioni agli alti regimi ma ciò avviene a scapito della coppia ai bassi. Le lamelle in acciaio hanno una considerevole durata, ma quando si rompono è un guaio perché i frammenti metallici entrano nel motore, dove possono causare seri danni. Indicativamente hanno uno spessore di 0,10-0,30 mm. Quelle in fibra di vetro, che sono le più largamente impiegate, sono spesse generalmente da 0,20 a 0,60 mm, consentono di ottenere un ampio campo di utilizzazione e, a pari

dimensionamento, risultano più indicate per ottenere elevate prestazioni ai medi e bassi regimi. Le lamelle in fibra di carbonio, esse pure atte a fornire ottime prestazioni in un ampio arco di regimi, tendono ad avere una durata minore. Hanno uno spessore dell'ordine di 0,25-0,50 mm e sovente sono costituite in effetti da fibre miste kevlar-carbonio.

La fabbricazione delle lamelle viene effettuata da aziende specializzate nel settore specifico. Tra le variazioni sul tema più significative vanno segnalate le lamelle realizzate con sistema "a balestrino", a rigidità notevolmente variabile, le Boyesen, con aperture ausiliarie, e le valvole con inserti guidaflusso. ■

Una valvola a lamelle, piazzata nel condotto di aspirazione, consente il passaggio della miscela in un solo senso





## IL GUANTO FIGHETTO 5 GUANTI (NON TROPPO) TECNICI E ALLA MODA

di [Alberto Capra](#) | Terza puntata della nostra rubrica: stavolta ci occupiamo di guanti per quando (anche) apparire è importante

**Q**ualcuno sostiene che i guanti siano il primo accessorio da acquistare, per un motociclista, dopo il casco. Provate voi a cadere con un giubbotto ultra tecnico ma senza nulla che vi protegga le mani! Con le mani ci si ripara, tanto che, anche scivolando ad una velocità ridicola, le abrasioni sono pressoché inevitabili. Il guanto è un capo declinato e declinabile in

infinite varianti: dal modello adatto all'utilizzo in pista (lungo e ricco di protezioni), a quello estivo e comodo per i trasferimenti cittadini (corto e traforato).

Se siete alla ricerca di qualcosa che vi protegga per stracciare ogni record sul circuito dei campioni guardate altrove. Ma se vi interessa fare due passi in moto come una volta, buttate un occhio qui sotto.

### Suus Black Moto Gloves

Suus dice di produrre capi perfetti tanto per i lunghi viaggi, quanto per quelli a corto raggio. Non solo, l'azienda australiana sostiene che il suo abbigliamento sia talmente confortevole e di così bell'aspetto che, anche dopo un sacco di chilometri, vi verrà voglia di tenerlo addosso. I guanti Black Moto, realizzati in pelle bovina, sono rivestiti internamente, presentano delle protezioni interne sulle nocche e un rinforzo sui palmi. Le dita traforate li rendono adatti alle giornate più calde. Sono in vendita on line a 80 dollari.

### Roland Sands Dezel Gloves

È di qualche tempo fa la notizia di una nuova partnership tra Roland Sands e BMW per la produzione di parti speciali per la NineT – dopo che, lo ricordiamo, lo stesso customizer americano era stato chiamato a fornire una sua interpretazione del boxer raffreddato ad aria, con la realizzazione della RSD BMW Concept 90.

Un pozzo di creatività da cui è nata anche una linea di abbigliamento. Un vero e proprio modern classic che, purtroppo, raramente riesce a giungere sino agli scaffali dei nostri negozi. Il suo guanto Dezel presenta rinforzi sul palmo ed imbottiture ad hoc per la protezione delle dita. In vendita on line a 90 dollari.

### Tour Master Deerskin Gloves

Tour Master è un'azienda poco diffusa dalle nostre parti ma tra le più rinomate oltre oceano, con una storia che risale, addirittura, al 1978. Tra le fila dei suoi prodotti fa capolino anche questo bel modello di guanti da passeggio – che vi proponiamo nella variante senape.

I guanti chiari hanno un irresistibile fascino, soprattutto quando un po' vissuti: il loro colore cambia con il tempo, trasformandoli in testimoni unici di ogni avventura.

Tour Master li propone sul suo sito a poco meno di 75 dollari.





### Biltwell Work Gloves

Fa il verso ai guanti da lavoro questa proposta di Biltwell, azienda americana specializzata nella realizzazione di parti speciali per moto custom – come selle o manubri – e divenuta oramai un punto di riferimento anche nel mondo dell'abbigliamento, grazie ad alcuni prodotti particolarmente azzeccati.

Oltre ai famosi caschi – al momento non omologati per la circolazione sulle nostre strade – l'offerta è integrata, fra le altre, anche da questo paio di guanti, decisamente votati ad un utilizzo rilassato e caratterizzati dalla presenza di un secondo strato di pelle scamosciata all'esterno dei

palmi. In vendita on line per 49,95 dollari.

### Deus Ex Machina Mesh Gloves

Il brand australiano oramai celebre anche nel nostro Paese, propone un paio di guanti davvero ultra chic. Roba leggera e non molto tecnica. Niente protezioni rigide ma solo qualche rinforzo sui palmi.

Insomma, anche in questo caso niente sparate o viaggi intercontinentali. Per la gita fuori porta, però, sapranno accontentarvi al meglio, grazie alla morbidezza della nappa con cui sono realizzati. Sono 100% made in Japan. La qualità si paga: 155 dollari su [deuscustom.com](http://deuscustom.com). **M**





La gara di sabato scorso si è corsa sulla pista dove di solito vanno i trophy trucks ed era aperta a diverse categorie di moto: Mini fino a 100cc, Mini 150cc, Vintage pre 1975, Modern 1980+, Open Twins, Bomber 75-80 and Dual Sports, Harley Davidson Street Bike. L'atmosfera era un mix tra vintage e hipster, con intere famiglie impegnate nelle varie classi - dal nonno alla mamma fino ai nipotini - ma la cosa più importante era la sensazione di relax generale, la voglia di correre su una pista non impossibile e con qualsiasi cosa avesse due ruote e un motore. Poverone a parte, la giornata è stata talmente divertente che alla fine mi è venuta voglia di correre anche a me: una sensazione che non provavo da almeno 20 anni e sicuramente cancellata dopo anni passati a vedere i marziani del Supercross fare cose dell'altro mondo. Non ho davvero molto altro da dire se non invitarvi a guardare il video che ho girato e dare un'occhiata alle foto: c'era pure uno che ha corso con una vecchia Transalp! **M**

## RIDE IN THE USA **HELL ON WHEELS: POLVERE E PASSIONE SU DUE RUOTE**

di [Pietro Ambrosioni](#) | L'atmosfera è un mix tra vintage e hipster, con intere famiglie impegnate nelle varie classi nel relax generale

**U**n paio di settimane fa stavo per prenotare il volo per il Supercross di Detroit quando su Instagram mi è apparsa la locandina di una gara a Glen Helen che mi ha fatto cambiare immediatamente idea. Nel 2014 in Michigan ho trovato neve, ghiaccio e -12C, mentre il meteo per Glen Helen (che si trova a circa 25 miglia da dove vivo in California) prometteva sole e 25° C. Una decisione non troppo lacerante... Così sabato scorso mi sono

diretto verso la pista che ospiterà quest'anno il primo round del national AMA e l'ultimo round del Mondiale MXGP, curioso di capire che razza di evento avessero tirato assieme i ragazzi di Hell on Wheels. Innanzi tutto cos'è Hell on Wheels? Un'officina specializzata in moto e abbigliamento vintage, nel cuore di Santa Ana, subito a nord di Anaheim, CA. Sono anche promotori di una serie di eventi che richiamano le gare di una volta, spaziando dall'hillclimbing al flat track.



## NICO CEREGHINI IL TIFO PUÒ CAMBIARE IL RISULTATO

Qualche volta succede, ed è successo domenica in Supersport. Tutto il pubblico tifava per l'idolo locale Wilairot, che era secondo. Poi, sul finale, un guasto ha appiedato il leader della corsa...



**C**iao a tutti! Non è mai facile, per un campione del mondo, accettare una secca sconfitta nella stagione successiva a quella del suo titolo. Cosa che fatalmente succede, prima o poi, a quasi tutti i campioni di ogni sport. Questo era il primo pensiero domenica scorsa nel vedere Guintoli che arrancava sulla Honda mentre Rea, che proprio dalla Honda è appena

sceso, andava a centrare la doppietta in sella alla ZX-10R. Ha ragione Bernardelle: per la Honda vincere non sembra prioritario, almeno in SBK e da anni. Quanto a Jonathan non è una novità che lui guidi benissimo, inedita invece è la capacità di martellare con costanza e mettere un sacco di pressione a tutti, a cominciare dal compagno di squadra Tom Sykes. Ma tutto può sempre cambiare. Quello che non può più cambiare, che resterà sui libri per sempre, è il paginone di

storia e di nazionalismo vissuto in Supersport con la strepitosa vittoria di Wilairot. Tra le 600 la Honda va forte, ma il successo è arrivato con un bel po' di fortuna dopo il ritiro di Cluzel per guasto meccanico della sua MV Agusta. E mi è parso di vederli, quelli di MV che seguivano da casa la bellissima corsa del loro francese. Pareva fatta, mancavano tre giri al meritissimo trionfo, ormai scontata la seconda vittoria successiva nella categoria, quando il leader della corsa si è rialzato da sotto

la carena, annichilito dal cedimento meccanico. E contemporaneamente esplodeva sulle tribune l'entusiasmo del pubblico, già riscaldato a puntino dall'ottimo secondo posto che pareva nelle mani del pilota di casa. Non c'era nessuno, sugli affollati spalti del Chang International Circuit, che non tifasse per il bravo Ratthapark, ancora a secco di vittorie internazionali. Nessuno che non saltasse per aria all'improvviso quando la MV ha rallentato ammutolita e si è capito che a vincere sarebbe stato il secondo.

Preciso che il pilota thailandese si merita tutto, la sua è una grande famiglia di motociclisti, in dieci anni di carriera tra duemmezzo e Moto2 si è fatto apprezzare ed è sempre cresciuto, e poi è uscito con coraggio da un brutto incidente stradale nel dicembre 2010. E infine si vince, si perde, è lo sport.

Ma come si fa, mi sono domandato, a contrastare la gigantesca gufata di decine di migliaia di persone che indirizzano tutta la loro energia contro una moto e un pilota? Avete idea della tremenda forza che possono sprigionare cinquantamila o più persone che hanno un solo pensiero nella testa?

Non certo "adesso cadi, cadi, cadi", penso a "rompi il motore, rompi, rompi". A me, da qui in Europa, è sembrato di sentire i moccoli lanciati in riva al lago di Varese. Piuttosto energici anche quelli. **M**

**COME SI FA, MI SONO  
DOMANDATO, A  
CONTRASTARE LA  
GIGANTESCA GUFATA DI  
DECINE DI MIGLIAIA DI  
PERSONE CHE INDIRIZZANO  
TUTTA LA LORO ENERGIA  
CONTRO UNA MOTO E UN  
PILOTA?**

# SPECIALE MOTOGP GP DEL QATAR





## ROSSI VINCE IL GP DEL QATAR DAVANTI A DOVIZIOSO

di Giovanni Zamagni | Rossi vince il primo GP della stagione dopo una spettacolare battaglia con Dovizioso. Terzo posto per Iannone

**T**ronfo di un immenso Valentino Rossi, davanti a un grandissimo Andrea Dovizioso e a un commovente Andrea Iannone, per tre italiani sul podio, come non accadeva dal 2006. Quarto Jorge Lorenzo, quinto Marc Marquez risalito dall'ultima posizione dopo un contatto alla prima curva. Una gara pazzesca, impossibile da descrivere per la quantità di sorpassi, per le emozioni, per la qualità dei protagonisti, per il valore simbolico

di tutto quanto è successo in 22 giri da vedere e rivedere un milione di volte. Perché Valentino Rossi, ancora una volta, era già stato dato per finito troppo presto, perché Andrea Dovizioso, troppe volte è stato un pilota sottovalutato, perché Andrea Iannone troppo spesso è stato considerato come un pilota di talento ma incostante. E perché la Ducati torna nelle prime posizioni con una moto nata e sviluppata in appena pochi mesi e che ha debuttato solamente un mese fa.

### BRAVI BRAVI BRAVI

«E' stata una delle più belle gare della mia vita» dice Rossi. «Tutta la gara al 100%», sorride un po' amaro Dovizioso. «Una gara incredibile, grazie Ducati», è felice Iannone, al primo podio in MotoGP. Hanno ragione tutti e tre, perché Valentino ha fatto qualcosa di straordinario, ma i due Andrea, anche se sconfitti, non sono stati da meno. Dopo l'ennesimo "disastro" in prova, sembrava impossibile per Rossi riuscire a ripetere l'impresa del 2014, quando dal decimo posto era risalito fino al secondo. «Ma io sono più a posto dell'anno scorso» aveva detto alla vigilia Valentino. Sembrava un'esagerazione, ma lui non dice mai nulla per caso e aveva ragione. Fin dai primi giri si è capito che il podio era alla sua portata, ma per arrivare al successo il fenomenale campione della Yamaha ha dovuto fare un'impresa paragonabile a quella di Welcome 2004, quando battè Biaggi al debutto con la Yamaha. Solo negli ultimi due giri, Rossi e Dovizioso si sono superati cinque volte, con Valentino incredibile a tenere la prima posizione fino alla bandiera a scacchi.

### CHE DUCATI, RAGAZZI

Eh sì che alla vigilia la Yamaha sembrava in crisi, invece in configurazione gara si è dimostrata competitiva.

Ma la Ducati può gioire, perché con una moto al debutto non si poteva sperare in un risultato migliore, anche se, per la verità, ci sarà forse un po' di rammarico, perché Dovizioso sembrava avere la possibilità di vincere.

Gli è sfuggita per 0"174: un niente, se si pensa che nel 2014 si misurava il distacco in manciate di secondi. «Non sono abituato a lottare con loro per tutta la gara» aveva detto alla vigilia e forse Andrea ha pagato un po' questa disabitudine, ma avrà tempo e GP per rifarsi. E anche Iannone è stato bravissimo, soprattutto a tenere duro quando il terzo posto sembrava ormai svanire sotto gli attacchi di Lorenzo.

Ma Andrea c'è riuscito, si è rifatto sotto e ha conquistato un podio che è davvero prestigioso: era dal GP del Giappone del 2006 che l'Italia non monopolizzava il podio con Capirossi, Rossi e Melandri.







## E LA HONDA?

Diciamo la verità: i tre piloti italiani sono stati fantastici, ma hanno avuto un pizzico di fortuna, perché Marc Marquez alla prima curva si è ritrovato ultimo dopo un contatto. Ma Marquez è un fenomeno ed è riuscito a risalire fino al quinto posto, staccato di 4"3 da Lorenzo che fino a pochi giri dalla fine sembrava averne più di tutti, poi, come gli è capitato troppe volte nel 2014, nel finale ha mollato. La sensazione, comunque, che Marquez rimanga sempre fortissimo, ma gli italiani non gli renderanno la vita facile. Altra

delusione per Pedrosa, finito dietro al compagno di squadra: ci si aspettava ben altro.

## PEDROSA PROSSIMO AL RITIRO?

Lo spagnolo al termine della gara si è poi lasciato andare a quello che si spera sia più uno sfogo che un annuncio:

«In queste condizioni mi fermo: ho consultato tutti i medici del pianeta, ma continuo a soffrire per la sindrome compartimentale alle braccia, non riesco a guidare. Non posso operarmi e così non posso andare avanti». **M**

# VALENTINO ROSSI

## “UNA DELLE BATTAGLIE PIÙ BELLE”

di [Giovanni Zamagni](#) | Valentino euforico dopo un successo strepitoso: “E’ una delle mie più belle vittorie di sempre, ottenuta contro un rivale intelligente, aggressivo e molto determinato. Quando all’ultima curva non ho sentito vicino a me il motore della Ducati ho detto: è fatta”

Lo dice a caldo, lo ripete a freddo. «E’ stata una delle mie più belle gare di sempre». Ed è vero, perché alla vigilia questa vittoria sembrava impossibile e perché la sfida con Andrea Dovizioso è stata di altissimo livello, contro un pilota forte e determinato. «E pensare – ripercorre il GP – che non era iniziata nel migliore dei modi. Sono scattato bene, ma alla prima curva tutti sono stati molto aggressivi: sembrava che il mondiale si dovesse decidere in quel momento... Io ho un po’ dormito e mi sono ritrovato indietro, attorno alla decima posizione. Poi, però, ho preso il ritmo, ho superato Pedrosa ed Hernandez (al quarto giro, NDA), ho visto sul cruscotto che avevo fatto un buon tempo, ho capito che Marquez era indietro e c’era una buona

possibilità per vincere. Quando ho raggiunto le Ducati, ho visto che ne avevano di più in rettilineo, ma sapevo anche se fossi riuscito a superare Dovi avrei potuto avere un piccolo vantaggio, perché nel T3 e nel T4 ero fortissimo. All’ultima curva, quando non ho sentito il motore della Ducati vicino ho tirato un sospiro di sollievo».

**Sono stati due giri incredibili...**

«Sì, una delle battaglie più belle in assoluto, paragonabile a quella con Capirossi al Mugello nel 2006, con Lorenzo al Montmelò nel 2009: ho rischiato di cadere 3-4 volte. E poi tre italiani sul podio, come non accadeva non so da quanto tempo (Motegi 2006: Capirossi, Rossi e Melandri, NDA): anche allora, io c’ero...».

**Negli ultimi anni hai lottato spesso con gli spagnoli: lottare per la vittoria con Dovizioso è stato più semplice, più difficile, più divertente?**

«Ripeto: metto questa battaglia ai primi posti, come una delle più belle della mia carriera: Dovi è un pilota molto intelligente, aggressivo, con una gran voglia di vincere. E’ stato davvero fantastico».

**Sei stato l’unico tra i primi a montare la dura anteriore: è stata fondamentale per la vittoria?**

«Non lo so, l’ho messa per avere un aiuto a fine GP: credo sia stata la scelta giusta».

**Credi che se Marquez non avesse avuto un problema, avresti vinto lo stesso?**

«Di getto dico di sì, perché non





è comunque riuscito a recuperare lo svantaggio che aveva, ma per rispondere con precisione a questa domanda, devo rivedere la gara, analizzare i dati. Questo, comunque, è un circuito buono per la Yamaha, soprattutto in configurazione gara, e anche se la M1 non è cambiata troppo dall'anno scorso è migliorata in frenata, ha un cambio migliore, è agile, complessivamente più competitiva. Ogni moto ha punti forti e punti deboli, bisogna cercare di sfruttare al massimo ogni vantaggio».

Alla vigilia hai detto che non è

**più una lotta a 4 ma a 6: confermi?**

«Sì, sicuramente. Qui la Honda è stata inferiore alle aspettative, ma con le Ducati così siamo in sei. E rispetto a qualche tempo fa, quando dominavano Stoner o Lorenzo, le gare sono più avvincenti, si arriva spesso all'ultimo giro».

**Ti ricordi l'ultima volta che eri stato in testa al mondiale?**

«Direi Qatar 2010: vinsi e iniziarono i guai, perché dopo qualche giorno mi feci male alla spalla facendo motocross, poi mi ruppì la gamba al Mugello, poi firmai per la Ducati...».

**A proposito di Ducati, è un caso che molte delle tue battaglie più belle siano sempre contro un loro pilota?**

«Direi di sì. Con il Dovì è stata una bella sfida: lui, come tutti, ci tiene particolarmente a battermi e lo stesso vale per me».

**Ma come fai a essere ancora a questo livello alla tua età?**

«Alla base credo ci sia la passione che ho per le moto: questo non è uno sport così "atletico", se fai una buona vita puoi stare al massimo livello. La più grande differenza la fa la motivazione e anche la concentrazione».



## ANDREA DOVIZIOSO “UNA GARA PAZZESCA”

di Giovanni Zamagni | Andrea è stato costantemente davanti, o in prima o in seconda posizione. La vittoria è sfuggita per un decimo, ma il Dovi esulta: “Possiamo essere competitivi ovunque”

Chissà cosa passa dentro la testa di Andrea Dovizioso: sarà davvero contento? «Sì, da uno a dieci diciamo che lo sono nove». Inevitabile che ci sia un po' di rammarico, perché quando lotti alla pari contro uno dei più grandi piloti della storia, in sella a una moto che non aveva mai fatto prima una gara, quando perdi per appena 0"174, un po' di amaro in bocca ti rimane. Ma in questo caso la soddisfazione deve essere superiore alla delusione per una vittoria sperata, inseguita e sfuggita per pochissimo. «E' stata una gara pazzesca, combattuta con una moto che ha debuttato qui in gara: è un grande risultato. E' molto bello essere tornato a lottare per la vittoria, è quello che vuole fare un pilota. E' stata una lotta eccitante con Valentino, con sorpassi aggressivi ma corretti, come piace a me».

**Cosa ti è mancato per vincere?**

«Nell'ultimo giro sono stato velocissimo, tanto che ho fatto il

mio miglior crono (1'55"495, NDA), ma non è stato sufficiente: è vero che la mia Ducati era velocissima in rettilineo, ma perdevamo in altri punti, in curva e in accelerazione».

**Raccontaci un po' la gara.**

«All'inizio, non ho spinto al 100%, perché essendo la prima gara della GP15, non sapevo cosa aspettarmi, non potevo conoscere come si sarebbe consumata la gomma alla distanza. Poi, dopo una decina di giri, non potevo forzare più di tanto in curva, in uscita avevo meno accelerazione delle Yamaha e quando mi ha passato Rossi mi sono reso conto che sarebbe stato difficile batterlo. Avevo solo una possibilità: passarci alla prima curva, ma non ci sono riuscito».

**Hai qualcosa da rimproverarti?**

«No, ancora una volta credo di aver fatto la giusta strategia. Ovviamente sono un po' rammaricato, perché quando vedi

la possibilità di vincere ci fai la bocca, ma avrei firmato per questo risultato prima del via».

**La GP15 è proprio un'altra moto rispetto alla GP14.3?**

«Sì, adesso finalmente si può guidare in modo più "normale", preservando gomme ed energie. Puoi fare delle linee più simili a quelle degli altri con la prospettiva di avere margine di miglioramento, perché non dimentichiamolo, non conosciamo ancora bene questa moto, abbiamo bisogno di più chilometri per modificare la messa a punto e migliorare in alcune aree, come per esempio in frenata».

**Si può essere competitivi anche in altri circuiti?**

«Sì, la base è sicuramente buona. Austin è un tracciato adatto alla Honda e a Marquez, ma credo che la GP15 possa essere competitiva in ogni circuito: non vedo l'ora di andare negli Stati Uniti per avere la conferma del nostro potenziale». **M**





## SPUNTI, CONSIDERAZIONI E DOMANDE DOPO IL GP DEL QATAR

di [Giovanni Zamagni](#) | Cosa è successo a Marquez al via? Quale è stata la chiave della vittoria di Valentino Rossi? Davvero Dani Pedrosa potrebbe lasciare le corse? Come mai Andrea Iannone ha perso un secondo al 16° giro?

**C**osa è successo a Marc Marquez alla prima curva?

Risponde Marquez: «Non volevo perdere tempo, temevo che le Ducati e Lorenzo potessero scappare e così sono partito un po' troppo aggressivo. Ho allungato la frenata, sono finito sullo sporco e mi sono ritrovato in traiettoria Smith: per non centrarlo, sono finito lungo e ho toccato Bautista (rompendogli il cavo del freno posteriore, NDA). Mi piace molto

aver danneggiato Alvaro (i due sono buoni amici, NDA), ma poi ho iniziato una buona rimonta, ma ho consumato troppo le gomme e nel finale non ho potuto spingere di più».

**Perché Jorge Lorenzo, primo fino al 18esimo giro, ha finito solo quarto staccato di 2"7 da Rossi?**

Il pilota della Yamaha è stato rallentato da uno strano problema al casco: si è mossa

l'imbottitura, ostruendo parzialmente la visuale. Ecco perché Lorenzo non ha potuto giocarsi la vittoria fino all'ultimo giro: Jorge si è detto sicuro di poter battere almeno Dovizioso.

**Quale è stata la chiave della vittoria di Valentino Rossi?**

Risponde Rossi: «Nel warm up siamo migliorati tanto e quando ho superato Dovizioso mi sono accorto che la Ducati era più veloce, ma la mia Yamaha era più efficace in altri punti. Io e Dovi avevamo carte differenti da giocare e alla fine la mia M1 è ulteriormente migliorata e io ho guidato bene».

**Come mai Andrea Iannone ha perso un secondo al 16° giro?**

Risponde Iannone: «Ho fatto un errore, ma poi sono riuscito a recuperare. Ho visto Lorenzo in difficoltà, l'ho passato, ma non ne avevo per giocare la vittoria con Rossi e Dovizioso. E' stata comunque una gara incredibile, la mia prima con un team ufficiale: questo podio è il frutto di due anni di lavoro».

**Davvero Dani Pedrosa potrebbe lasciare le corse?**

No, secondo Livio Suppo, Team Principal HRC.

«Dani non ha mai detto niente, ma è da tempo che soffre di questo problema. Credo che quanto ha detto oggi sia frutto della delusione del momento, ma sono convinto che ad Austin ci sarà». La situazione, comunque, non è semplice, perché il problema alle braccia si presenta solo in gara: operare vorrebbe dire, secondo i medici, poter compromettere anche la quotidiana funzionalità.

**Aleix Espargaro, 11esimo al traguardo con la "debuttante" Suzuki, era soddisfatto?**

No. Espargaro:

«Per me è difficile accettare di correre per risultati così, ma sappiamo anche che questa è la situazione. In rettilineo, la differenza con le altre moto è abissale (15 km/ rispetto ai più rapidi, NDA), non si può fare di più».

**Con il podio di Andrea Dovizioso e Andrea Iannone, la Ducati perderà qualche vantaggio regolamentare?**

Sì, perché si aggiunge al terzo posto di Austin del 2014 di Dovizioso: con tre podi complessivi, la Ducati perde il primo vantaggio regolamentare e da Austin potrà disporre di 22 litri anziché 24. Di fatto non cambia nulla, perché non ne sono mai stati usati più di 22 in un GP. **M**





2015. Lorenzo, si sa, è da tempo attratto dalla Ducati e lo sarà probabilmente ancora di più visto il potenziale della GP15. Facciamo un'ipotesi, per il momento solo fantascientifica: Lorenzo va alla Ducati.

La Yamaha, che fa? Pol Espargaro non si sta dimostrando all'altezza delle aspettative e comunque non in grado di dare fastidio ai primi della categoria e, tanto meno, Bradley Smith; l'unico pilota che pare poter avere un grande potenziale, Maverick Vinales, è già alla Suzuki. Scelto e voluto da Davibe Brivio, colui che ha portato in Yamaha proprio Rossi e Lorenzo. Come dire: alla casa di Iwata sembra mancare qualcuno in grado di pianificare e le scelte di quello che poi fa veramente la differenza. Devono essersene resi conto anche in Yamaha, tanto che da quest'anno, Wilco Zeelenberg, team manager ed ex pilota, ha anche l'incarico di visionare i piloti, cercando nuovi talenti adatti alla MotoGP. Ma se Lorenzo se ne dovesse andare, per la Yamaha potrebbe essere un problema difficile da risolvere nel breve periodo.

## GP NOTTURNO: CAMBIANO TUTTE LE ABITUDINI

Cosa significa per i piloti correre di notte invece che di giorno? Assodato che non esiste praticamente differenza per quanto riguarda la vista, cambiano invece completamente gli orari e le abitudini. «In una gara tradizionale – spiega Valentino Rossi – ti svegli, fai colazione e poi subito il warm up. In Qatar no. Ti svegli tardi, e per me è una cosa positiva, ma poi devi aspettare fino alle 18 per fare il warm up. Non è bellissimo, devi rimanere concentrato, mentalmente è più difficile».

## INCLINAZIONE E PULSAZIONI

Alcuni dati interessanti resi noti dalla Repsol, storico sponsor della HRC in MotoGP. Come è noto anche dalla grafica televisiva, i piloti raggiungono in curva un'inclinazione di 62-63°; vi ricordate Marc Marquez a Brno, quando durante una sessione di test riuscì a rimanere in sella, quando ormai sembrava caduto? Ebbene, in quell'occasione, la RC213V di Marquez, stando

## GP DEL QATAR LO SAPEVATE CHE...?

di Giovanni Zamagni | Cosa cambia in un GP in notturna? Dovi presenta la Gigia e l'Azzurra. Come hanno definito i piloti le loro moto con una parola? Cosa significa illuminare a giorno un circuito?

**Y**AMAHA: QUALE FUTURO SE LORENZO SE NE ANDASSE?

Il campionato è appena iniziato, ma, inevitabilmente, si guarda all'anno prossimo. Anche con una certa preoccupazione, perlomeno in Casa Yamaha, dove la situazione piloti non è particolarmente rosea. Intendiamoci: Jorge

Lorenzo e Valentino Rossi sono due grandissimi campioni, ma, per diversi motivi, potrebbero non essere il futuro della Casa giapponese. Valentino ha un contratto fino alla fine del 2016, ma ha appena compiuto 36 anni e non si può pensare/sperare che vada avanti a lungo; anche Jorge ha un accordo per due anni, ma con una possibilità sia per la Yamaha sia per il pilota di slegarsi a fine





all'acquisizione dati, era inclinata di 68°. Ecco un paragone con altri sport: il catamarano New Zealand, finalista nel 2013 in Coppa America, può raggiungere un'inclinazione massima di 62°, mentre lo sciatore Bodi Miller è arrivato a piegarsi fino a 73°. Pulsazioni: durante i 40 minuti di un GP, un pilota deve sopportare una pulsazione media tra i 160 e i 180 battiti cardiaci.

### LA GIGIA E L'AZZURRA PER DOVIZIOSO

Da qualche anno, Andrea Dovizioso dà un nome alle sue due moto all'interno del box: per le GP15, il Dovi ha scelto "Gigia" e "Azzurra". Ci spiega perché. «Gigia in onore di Gigi Dall'Igna (e questo la dice lunga sul legame tra il pilota e il direttore generale di Ducati, NDA) e Azzurra perché dentro al box c'è tanto di azzurro Italia». Ma c'è differenza tra le due moto? «Ormai non esiste più

la moto numero uno e la numero due: saranno 7-8 anni che non c'è praticamente differenza tra i due prototipi all'interno del box».

### VINALES: "MOTOGP, SCELTA VINCENTE"

Se fosse rimasto in Moto2, Maverick Vinales avrebbe certamente lottato per il titolo - con buone probabilità di vincerlo -, mentre accettando l'offerta della Suzuki ha preso un rischio secondo alcuni troppo grande, considerando la competitività della moto giapponese. Ma il ventenne spagnolo, pilota di grandissimo talento, si dice più che convinto della sua decisione. «Se fossi rimasto un altro anno in Moto2 sarebbe stato pericoloso, avrei avuto tutto da perdere e niente da guadagnare. Adesso sono in MotoGP, in una squadra ufficiale: non potevo fare scelta migliore».

### UNA PAROLA PER DEFINIRE LA MOTO

Durante la conferenza stampa di mercoledì, quella inaugurale della stagione, un giornalista francese ha chiesto ai sei piloti presenti di definire con una sola parola la propria moto. Ecco cosa hanno risposto. Marquez: «un toro!», Rossi: «precisa», Lorenzo: «docile», Dovizioso: «veloce», A.Espargaro «piccola», Crutchlow: «bianca».

### MARQUEZ: "A 22 ANNI NON PUOI NON ESSERE MOTIVATO"

Una domanda ricorrente a Marc Marquez è: "Dopo due titoli mondiali consecutivi in MotoGP, con quali motivazioni corri?". In linea con il personaggio la risposta del fenomeno spagnolo: «Ho solo 22 anni, non puoi non essere motivato».

### ROSSI: "BAYLISS, PERCHÉ TI SEI RITIRATO?"

Valentino Rossi, a 36 anni, è ormai il veterano del motomondiale; cosa pensa Valentino del ritorno

in sella di Troy Bayliss, a 45 anni e dopo sette stagioni dal ritiro? «Quando l'ho visto correre, mi sono chiesto: "Perché Bayliss ha smesso a fine 2008? Evidentemente, allora, aveva ancora voglia di correre e finché ne hai voglia devi continuare a farlo, altrimenti prima o poi ritorni, ma correre dopo tanto tempo che stai fermo è difficilissimo. Troy ha fatto un po' come Schumacher quando era tornato in F.1: io smetterò solo quando non ne avrò più voglia».

### NAKAMOTO, ASSENTE GIUSTIFICATO

Sempre (o quasi) presente in circuito, Shuhei Nakamoto, vice presidente esecutivo di HRC, ha saltato il debutto della stagione 2015 in Qatar. Cosa è successo? Semplicemente, in Giappone si è sposato il figlio, scegliendo la data del 29 marzo dopo l'uscita della prima bozza del calendario 2015, che prevedeva la gara in Qatar il 22 marzo. Poi, però, il GP è stato posticipato di una settimana, ma, a quel punto, la data del matrimonio era già stata fissata. Auguri.





## MARTINEZ: "UN FULMINE A CIEL SERENO"

Jorge Martinez ha fatto il punto della situazione sullo sponsor Drive 7, che ha abbandonato il team MotoGP proprio alla vigilia del mondiale. «Nel 2014 – racconta Martinez – tutto è andato perfettamente ed eravamo tranquilli: avevamo firmato un contratto di tre anni, con una clausola che prevedeva l'interruzione entro settembre del mese precedente. Eravamo quindi tranquilli, i rapporti erano buonissimi, ma a fine febbraio non era ancora arrivato il primo pagamento del 2015. Abbiamo chiesto spiegazioni, ci hanno risposto, via email, che avrebbero interrotto la sponsorizzazione, senza dire perché. Ci hanno detto che non potevano più proseguire, ma hanno fatto un team in Moto3 (con le KTM e Jakub Kornfeil e il malese Zulfahmi Khairuddin come piloti, NDA)». Nonostante la perdita di almeno un paio di milioni di euro, il campione spagnolo

assicura che il team continuerà anche in MotoGP. «Sì, al 100%, non abbiamo nessuna intenzione di chiudere. Stiamo lavorando con un paio di alternative importanti, speriamo di chiudere prima di Austin». Nel frattempo, le Honda Open sono diventate nere.

## TEAM PRAMAC: "GP15? PERCHÉ NO"

Il team Ducati Pramac ha a disposizione, come previsto, due Ducati 2014: una GP14.3 per Jonny Hernandez e una GP14 per Danilo Petrucci. Teoricamente, la GP15, a disposizione dei due piloti ufficiali del team interno non arriverà, per quest'anno, alla Pramac, ma il team manager Francesco Guidotti non ha escluso novità importanti. «La GP15 durante l'anno? Perché no...». Certo, per Ducati sarebbe uno sforzo enorme, ma per il campionato sarebbe fantastico avere due moto competitive in più.

## DUE NIETO AVVERSARI

I due figli di Angel Nieto, leggenda del motociclismo spagnolo con i suoi 13 titoli mondiali, quest'anno saranno rivali in Moto3: Pablo è team manager della squadra VR46, Gelete lo è del team Laglisse.

Un'altra sfida in famiglia, quindi, che si aggiunge a quelle in pista tra i fratelli Espargaro (Pol e Alex), senza dimenticare i due Marquez, Marc e Alex, che però non sono avversari diretti correndo in due categorie diverse.

## INTERVISTE TELEVISIVE: UN GRAN CASINO

Le televisioni sono sempre più "padrone" del motomondiale, ma la gestione è tutt'altro che semplice e cominciano a emergere problemi con i piloti, infastiditi di dover rispondere alla stessa, identica domanda per sette, otto volte ogni volta. La soluzione sarebbe quella di formare gruppi di

televisioni, ma pare che la Dorna non voglia che si faccia così, per evitare lamentele da chi ha pagato parecchi soldi i diritti. Ma in qualche modo bisogna intervenire.

## 5,4 MILIONI DI WATT PER LA NOTTURNA

Cosa significa illuminare a giorno un circuito? Ecco qualche dato curioso. La superficie illuminata equivale approssimativamente a 70 campi di calcio con una potenza di 5,4 milioni di watt, assicurata da 44 generatori (Pramac): la potenza generata potrebbe illuminare contemporaneamente circa 3.000 appartamenti "standard" o una strada che da Doha arriva fino a Mosca.

## IO L'AVEVO DETTO

Giovanni Zamagni: «Marquez è quasi imbattibile, potrebbe anche vincerle tutte». GP del Qatar: 1. Rossi 2. Dovizioso 3. Iannone 5. Marquez. **M**





## LE PAGELLE DEL GP DEL QATAR

di Giovanni Zamagni | 10 e lode per Rossi, infinito; 10 a Dovizioso, da applausi e 9 a Iannone. Solo 8 a Lorenzo, sfortunato; 4 a Marquez, troppi errori

### 10 E LODE VALENTINO ROSSI

D'accordo, in prova non è stato certo perfetto e non può andare sempre bene partendo dalla terza fila, ma quello che ha fatto in gara è da pelle d'oca. Sei sorpassi nei primi quattro passaggi, giro veloce della gara al quinto (1'55"267), un ritmo infernale per annullare un distacco superiore ai 2"5 (2"707 al quarto giro), una serie

impressionante di sorpassi e controsorpassi con Dovizioso, due giri finali perfetti. Basta per dire che è uno dei più grandi di tutti i tempi? Ogni volta ci fa dire: "E' la vittoria più bella". Infinito.

### 10 ANDREA DOVIZIOSO

Spesso pilota sottovalutato, ha dimostrato che se ha una moto competitiva è inferiore

a pochi e se la può giocare con chiunque. Sereno, determinato, arrebbante, intelligente: non gli manca (quasi) niente, anche se qualcuno obietterà che avrebbe dovuto vincere. Non ha sbagliato nulla, ha guidato al meglio ed è stato battuto solamente da un campione straordinario. E può solo migliorare. Applausi.

### 9 ANDREA IANNONE

Per tutto il fine settimana è stato meno incisivo del compagno di squadra, ma in gara è stato altrettanto straordinario, premiato con il primo podio della carriera in MotoGP. Talento e velocità sono le sue migliori qualità, ma in Qatar ha impressionato soprattutto per come ha gestito bene la gara, soprattutto i momenti difficili. Bravo, bravo, bravo.

### 8 JORGE LORENZO

Ha guidato benissimo, ha imposto il ritmo dal secondo all'ottavo giro, ha immediatamente replicato al sorpasso di Dovizioso al nono passaggio, è stato al comando con autorità fino al 18esimo giro, quando poi ha dovuto rallentare per un incredibile problema al casco. Ma lui non ha sbagliato nulla. Paperino.

### 4 MARC MARQUEZ

Da lui ci si aspetta sempre cose incredibili, ma in Qatar non è mai stato il vero "Marquez": ha sbagliato in prova, ha sbagliato in partenza, ha sbagliato alla prima curva. Poi ha fatto una gran rimonta, ma non basta per cancellare tutti gli errori. Umano.



### 5 DANI PEDROSA

Solo a fine gara si è capito il motivo – sindrome compartimentale alle braccia, in particolare al destro – di un altro GP ben inferiore alle aspettative. Sembrava potesse essere finalmente protagonista, si ritrova, una volta di più, distrutto nell'animo, oltre che fisicamente. Speriamo non molli: rimane comunque un gran pilota. Fragile.

### 5 CAL CRUTCHLOW

Qualche buon giro nelle libere, ma per il resto il pilota del team LCR si è visto poco. Il dato più incoraggiante è il distacco abbastanza contenuto dal primo (12"384), ma Cecchinello si aspetta altri risultati da lui. E anche Cal, sicuramente, non è soddisfatto. Deve crescere, manca ancora affiatamento con la RC213V.

### 5 BRADLEY SMITH

Una sola nota positiva: ha battuto il compagno di squadra. Troppo poco.

### 4 POL ESPARGARO

La Yamaha l'ha ingaggiato perché convinta che fosse un nuovo Lorenzo, ma siamo ancora lontani anni luce. Depresso.

### 7 YONNY HERNANDEZ

Velocissimo in prova, discretamente costante in gara. In crescita.

### 6 ALEIX ESPARGARO

E' dura quando in rettilineo ti sverniciano da tutte le parti. Lento.

### 6 DANILO PETRUCCI

Un po' di alti e bassi, con acuti da applausi, come il sesto posto nelle FP1, il primo tempo nelle Q1, il nono posto nelle Q2: non dimentichiamo che guida la Ducati più vecchia e che non ha nessuna esperienza con una moto "competitiva". Scuolaguida.

### 5 MAVERICK VINALES

Inevitabilmente – sarebbe stato strano il contrario – sempre dietro al compagno di squadra, ma ci si aspettava qualcosa di più. Debuttante.

### 4 STEFAN BRADL

La sensazione è che, purtroppo, lo vedremo spesso in queste posizioni. Lontanissimo.

### 4 MARCO MELANDRI

La moto ha bisogno di un collaudatore e non di un pilota, ma lui non ci mette il minimo impegno. Come, peraltro, era facilmente prevedibile. Lavori forzati.

### 9 YAMAHA M1

In prova sembrava in difficoltà, perlomeno sul singolo giro, in gara sia Rossi sia Lorenzo sono andati fortissimo. Aveva ragione l'ingegner Giulio Bernardelle: è competitiva. E va più forte del 2014.

### 10 DUCATI GP15

Pole position, secondo e terzo in gara: chiedere di più a una moto che è scesa in pista per la prima volta il 23 febbraio 2015 sarebbe



## MotoGP Qatar



### Classifica GP

Pos.	Pilota	Punti
1	Valentino ROSSI	25
2	Andrea DOVIZIOSO	20
3	Andrea IANNONE	16
4	Jorge LORENZO	13
5	Marc MARQUEZ	11
6	Dani PEDROSA	10
7	Cal CRUTCHLOW	9
8	Bradley SMITH	8
9	PoI ESPARGARO	7
10	Yonny HERNANDEZ	6

### Classifica Generale

Pos.	Pilota	Punti
1	Valentino ROSSI	25
2	Andrea DOVIZIOSO	20
3	Andrea IANNONE	16
4	Jorge LORENZO	13
5	Marc MARQUEZ	11
6	Dani PEDROSA	10
7	Cal CRUTCHLOW	9
8	Bradley SMITH	8
9	PoI ESPARGARO	7
10	Yonny HERNANDEZ	6

sbagliato, oltre che irrispettoso. Grazie Ducati, grazie Gigi Dall'Igna, grazie a tutti quelli che hanno lavorato giorno e notte nel reparto corse. Che figata vedere una GP15 così competitiva.

### 9 HONDA RC213V

Questa volta è porsa meno devastante del solito, ma Marquez avrebbe comunque potuto vincere.

### 5 SUZUKI GSX-RR

Dopo i test ci si aspettava qualcosa di meglio soprattutto in prova. C'è tanto da fare.

### 4 APRILIA RS-GP

Purtroppo Bautista è uscito subito e Melandri è come se non ci fosse: il 4 è soprattutto per averlo coinvolto contro voglia in questo progetto. Per il resto, i risultati sono in linea con le previsioni. In definitiva: un disastro. **M**



## GUIDO MEDA “IL MIO RITORNO? SOLO GUIDARE INVECE DI RACCONTARE MI RENDEREBBE PIÙ FELICE”

di Ippolito Fassati | Un'intervista “a caldo” per raccontare il ritorno di Guido Meda in MotoGP alla guida del team di Sky. Cambiano le regole, la tecnologia, le persone ma restano le emozioni, la passione e la professionalità

Il ritorno di Guido Meda in MotoGP ha, come ogni cosa, suscitato apprezzamenti e critiche tra gli appassionati. Piaccia o no, Meda è un “ragazzo” che come lui stesso ammette, non si rende conto di avere appena compiuto 49 anni. Molto più appassionato e vero di quanto spesso venga dipinto e soprattutto una persona intelligente e positiva, che proprio per questo è stata chiamata da Sky a dare il suo contributo di esperienza, ritmo e passione al team che guiderà quest'anno.

«Vivo di atmosfere bellissime, ho il culo di fare un lavoro stupendo, un bagno di sport. Per me è naturale e fondamentale creare intorno a me atmosfere buone. Poi alla fine il giudizio sul mio lavoro non potrò certo darmelo da solo»

«Il mio rientro significa soprattutto riprendere quei dettagli regolamentari che sono cambiati, quindi studiare è importante, ma non penso che sia fondamentale entrare nella virgola. Per semplificare però non vedo l'ora che arrivi il

regolamento nuovo. Poi vedere piloti e tecnici che ti ricordavi con una maglietta e adesso li vedi con un'altra, rendersi conto che non sei l'unico, anche gli altri hanno cambiato lavoro! Ma al di là di questo aspetto, mi sento a casa. Tanta gente che ritrovo probabilmente non si era nemmeno accorta che mancavo, altri invece sono contenti, come me»

**Parliamo con Meda dal Qatar, in pieno fermento al debutto nel nuovo ruolo. Il suo entusiasmo cresce ogni volta che**



**saluta una persona che incontra nel paddock mentre cammina col telefono all'orecchio.**

«Rendere la MotoGP facile è una cosa sempre utile e usare un linguaggio semplice e allegro rimane un ingrediente buono sia per una torta che ti hanno regalato ma anche per quella che hai pagato. Se mi hanno preso a Sky è anche probabilmente per avere un linguaggio fruibile, oltre che per alcune idee che svilupperemo. I miei modi di dire non sono stati conosciuti a tavolino, la loro forza è che vengono sul momento. Casomai oggi ho un altro scrupolo... vale la pena che continui a dire le cose che dicevo prima? Penso che lo farò se sentirò che è il momento giusto. In ogni caso qui in Sky, ciò che cambia realmente non è tanto il tipo di linguaggio o di ascoltatori ma la tecnologia. L'alta definizione, il canale acceso 24 ore, la possibilità di vedere le gare fuori da casa. Vivendola da dentro capisco perché venga richiesto un abbonamento. Mi accorgo che la differenza tra SD e HD è incredibile. La tecnologia selezionata può avere un prezzo da sostenere»

**Bene, la piattaforma tecnologica è al top, ma per quanto riguarda la squadra di lavoro, cos'è cambiato, siete soddisfatti, dopo tanti anni con le stesse persone?**

«In effetti il rischio che sbagli qualche nome c'è. Sarei

disonesto se non dicessi che da un punto di vista affettivo avevo delle radici profondissime nel gruppo con cui ho raccontato le moto per tanti anni, però sono anche grandicello, ho compiuto 49 anni giovedì, per capire che quando si lavora cambiano anche i gruppi e le persone. Ho fatto qualche ritocco alla nuova squadra e sono contento. Mi tengo tutto il sentimento e l'affetto che avevo per quello che ho lasciato e ho una grandissima voglia di rilanciare quello che trovo adesso. Mi sembra una cosa saggia e stimolante»

«Per quel che riguarda la F1 mi occupo di una parte manageriale, di gestione budget e persone e cerco di dare dei consigli di esperienza televisiva. Sia in MotoGP che in F1 ho trovato un gruppo di persone coscienti e appassionate. Sarò sui campi di F1 solo quando servirà, andare per fare il turista o il direttore di un gruppo che cammina molto bene da solo, questo no».

«Ciò di cui mi sto rendendo conto è che l'avventura di Sky è anche avere ogni giorno un'idea e provare a svilupparla e in molti casi riuscirci. Un esempio? Quando ho pensato che sarebbe stato figo avere un pezzo di Jovanotti per la MotoGP, alzato il telefono e fatto. Con l'entusiasmo e l'allegria di Jovanotti. Ho incontrato il suo manager, che già conoscevo e

gli ho chiesto se si poteva fare qualcosa insieme. Lui mi ha risposto che a breve sarebbe uscito il nuovo disco e mi ha invitato ad ascoltarlo in anteprima in studio.

Appena sentite queste parole: "Questo è un grande giorno da vivere, io ci voglio credere senza limiti e senza fiato, tutto giusto e tutto sbagliato", ammazza oh, mi sono detto, meglio di così non mi poteva capitare! Lorenzo felicissimo di fare una cosa con il motomondiale, con me, con Valentino, un tesoro. Bella operazione basata sulla passione».

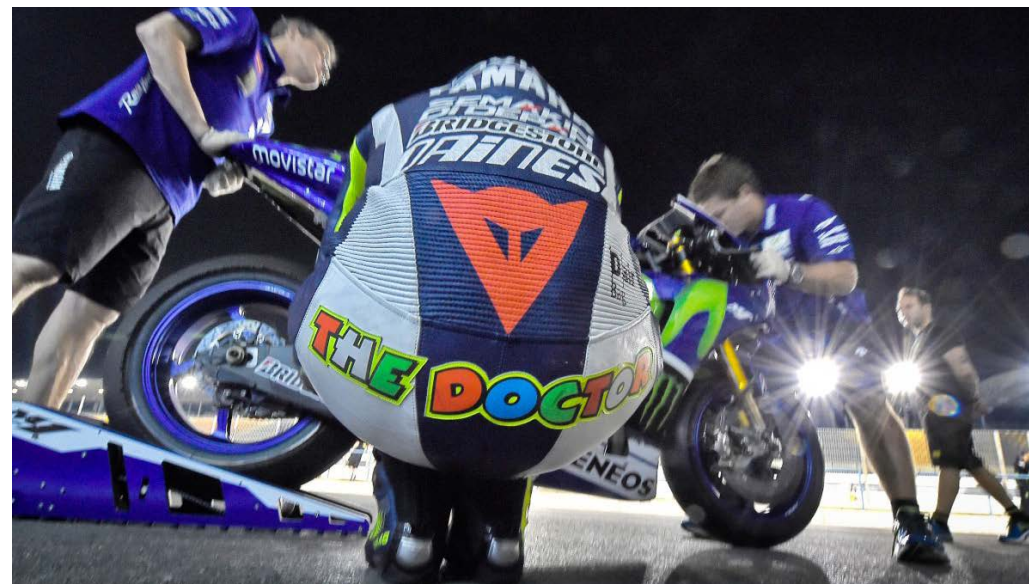
**La passione per il mondo dei motori è per Guido Meda una parte importante della propria vita. Lui stesso si definisce il quarto figlio in casa, potremmo allora concludere che oggi abbia raggiunto il massimo delle proprie aspirazioni...**

«E' vero, io gioco sempre, mi piace divertirmi, non mi rendo conto di avere 49 anni. Però dire che questo è il mio grande giocattolo, sì e no.

Ho sempre avuto un grande rispetto per il lavoro e anche se ne faccio uno bello e divertente, se in realtà volessi giocare farei altro, un giro in motoretta o in barca. I motori sono la mia passione assoluta.

C'è ancora una cosa però che desidererei più di questa: non vorrei essere chi li racconta ma vorrei essere uno di loro, un pilota della MotoGP». **M**





## I 10 MOTIVI CHE RENDONO IMPERDIBILE IL CAMPIONATO 2015 MOTOGP

di **Giovanni Zamagni** | Da Losail a Valencia, attraverso 18 GP e quattro continenti, con in pista 11 campioni del mondo e cinque Case ufficiali, per una MotoGP di livello pazzesco

**D**a Losail a Valencia, attraverso 18 GP e quattro continenti, con in pista 11 campioni del mondo e cinque Case ufficiali, per una MotoGP di livello pazzesco. Si inizia di notte, si finisce di giorno, con la speranza che sia un campionato equilibrato, con tanti piloti a giocarsi la vittoria in ogni GP per 18 gare da togliere il fiato. Perché seguire la MotoGP? A parte che una gara di moto –

qualunque essa sia – è sempre uno spettacolo avvincente, ecco dieci motivi che rendono imperdibile il motomondiale 2015.

### 1) MARC MARQUEZ: PUO' VINCERLE TUTTE?

Si parte con una certezza: il pilota da battere era e rimane Marc Marquez, campione del mondo nelle ultime due stagioni. Il suo inverno è stato

come al solito impressionante: alla consueta velocità e determinazione si è aggiunta una maggiore maturità, con Marquez più attento e metodico rispetto al passato. Come dire: potrebbe diventare imbattibile, come lo era stato nel 2014 nelle prime 10 gare. Ecco quindi la provocazione: Marquez potrebbe anche vincerle tutte. Le statistiche e la storia dicono che è impossibile, ma se c'è uno che potrebbe compiere una simile impresa è proprio il fenomeno della Honda.

### 2) VALENTINO ROSSI: IL DECIMO TITOLO NON E' UTOPIA

Tanti appassionati non chiedono altro: "Ce la farà Valentino a conquistare il decimo titolo?". Una sfida difficilissima, ma non utopica per Rossi, che inizia la sua ventesima (!) stagione mondiale in grandissima forma fisica e psicologica, con una determinazione e una voglia che molti "ragazzini" di oggi neppure si sognano. I test invernali hanno messo in mostra una Yamaha competitiva, ma forse meno di quanto ci si

sarebbe aspettato, ma se la differenza tra la M1 e la RC213V sarà perlomeno quella di fine 2014, allora Valentino può anche giocarsi il titolo. Sondaggio: più facile che Marquez le vinca tutte o che Rossi conquisti il decimo alloro?

### 3) DUCATI: BEN TORNATA

I "ducatisti" sognano a occhi aperti, gli appassionati esultano per il ritorno ai vertici della Desmosedici con la nuova GP15 realizzata dall'ingegner Gigi Dall'Igna: se la moto si confermerà veramente competitiva, sarà solo un bene per il campionato e lo spettacolo.

Le premesse sono davvero entusiasmanti, con Andrea Dovizioso e Andrea Iannone protagonisti di cinque giorni di test – 3 in Malesia e 2 in Qatar – di altissimo livello e, per certi versi, inaspettati. In gara, si sa, sarà diverso e più difficile, ma ci sono i presupposti per vedere una Ducati costantemente in prima fila e in lotta per il podio in ogni gara. Una sfida elettrizzante, tutta da seguire.



#### 4) LORENZO: PUO' ENTRARE NELLA STORIA

Jorge Lorenzo, 28 anni il prossimo 4 maggio, 54 GP e 4 titoli mondiali conquistati, può entrare nella storia come il pilota capace di battere tre "generazioni" di piloti: nel 2010 ha vinto sconfiggendo Valentino Rossi, nel 2012 ha conquistato il titolo contro Casey Stoner, adesso ha la possibilità di trionfare contro Marc Marquez. Se ci riuscisse, sarebbe da libro dei primati. Decisamente più in forma rispetto al 2014, in molti ritengono Lorenzo l'unico veramente in grado di giocarsela alla pari con Marquez: per riuscirci, deve partire subito fortissimo e non commettere gli errori della passata stagione. Comunque vada, è un grandissimo campione.

#### 5) PEDROSA: NUOVE MOTIVAZIONI

A Sepang1, Dani Pedrosa aveva entusiasmato con una "simulazione" gara davvero

impressionante, poi a Sepang2 e in Qatar – pista e condizioni che Dani non ha mai digerito – è tornato nei "ranghi", ma il suo valore è indiscutibile: in MotoGP ha sicuramente vinto meno di quanto fosse nelle sue capacità. Aver cambiato capo tecnico e squadra dopo tanti anni gli ha dato nuove motivazioni: Dani deve tirare fuori tutto quello che ha, perché questo potrebbe veramente essere il suo ultimo contratto con la HRC.

#### 6) CRUTCHLOW: L'ANNO DELLA VERITA'

Per Cal Crutchlow può essere considerato come l'anno della verità: sia in Yamaha sia in Ducati (nella seconda parte della stagione) ha messo in mostra un buon potenziale, senza però mai entusiasmare veramente. Adesso che ha una Honda "buona" deve stare costantemente con i primi, anche per non rimpiangere troppo la scelta di lasciare la Ducati proprio quando sembra essere diventata competitiva.

#### 7) PETRUCCI: UNA BUONA OCCASIONE

Dopo anni di gavetta in un team con grandi problemi economici e non all'altezza della MotoGP, Danilo Petrucci ha finalmente l'occasione per mettersi in mostra, anche se – è bene ricordarlo – la sua Ducati è la più "vecchia" e meno competitiva tra quelle in pista. Durante l'inverno, Danilo ha confermato di essere un pilota di buon livello: nel team Pramac ha la possibilità di mettersi in mostra.

#### 8) VINALES: UNA BELLA SCOMMESSA

Dopo tre anni torna in pista la Suzuki e lo fa con una moto che nei test invernali ha mostrato di avere un discreto potenziale: non è a livello di Honda, Yamaha e Ducati, ma ha un potenziale maggiore di tutte le Open. Con due piloti interessanti: Aleix Espargaro, un mago del giro singolo, ha esperienza ed è veloce, Maverick Vinales sembra confermare quanto di buono fatto vedere in Moto3 e Moto2. Ci si aspetta molto dall'iridato Moto3 del 2013: al di là della moto, può essere il giovane più interessante della MotoGP.

#### 9) MOTO2: RABAT RIUSCIRA' A RIPETERSI?

Loris Reggiani ha definito la Moto2 "una bestemmia motociclistica" e non gli si può certo dare torto. Non mancano però gli spunti interessanti: il campione del mondo Tito Rabat riuscirà a ripetere lo strepitoso 2014? Alex Marquez, opaco nei test invernali, sarà competitivo e velocissimo anche in Moto2? Sam Lowes, grande protagonista nei mesi scorsi, sarà altrettanto efficace anche in gara? Simone Corsi, Franco Morbidelli, Lorenzo Baldassarri saranno finalmente costantemente nelle prime posizioni?

#### 10): MOTO3: SI TORNA A PARLARE ITALIANO

Nella cilindrata minore, la speranza è quella di vedere gli italiani protagonisti, dopo anni di

dominio spagnolo: Romano Fenati, Enea Bastianini e Niccolò Antonelli hanno talento, esperienza, moto e squadra per potersi giocare il titolo. Tanta curiosità per Fabio Quartararo, il talentuoso 15enne francese – per lui è stato addirittura cambiato il regolamento di ingresso nel motomondiale, fissato per gli altri a 16 anni, come, per esempio, per il nostro Stefano Manzi che salterà per questo motivo il primo GP – nuovo pupillo di Emilio Alzamora. Come sempre, però, qui è difficilissimo fare un pronostico: in tanti possono aspirare a vincere almeno una gara. **M**





## ASPETTANDO DOPOGP ANDREA DOVIZIOSO LA GP15. UN LAVORO STREPITOSO

di Giovanni Zamagni | Andrea Dovizioso, il più veloce negli ultimi test. Sensazioni e aspettative alla vigilia di un campionato da protagonista

**L'**ospite dell'ultima puntata di Aspettando DopoGP è Andrea Dovizioso. Il pilota ufficiale Ducati è stato il più veloce nell'ultima sessione di test in Qatar. Un risultato che oltre ad essere significativo del valore di moto e pilota è un'enorme iniezione di fiducia. «Non mi aspettavo di essere così competitivi da subito con un livello di concorrenti così alto». La moto ha dimostrato sin dall'esordio di essere un progetto vincente, «ora si parla di dettagli, ma che possono fare la differenza tra

vincere o no». E nel box che aria tira? «Non c'è una gran condivisione con Iannone, siamo seguiti al 100% ma singolarmente. Fare lo sviluppo insieme non avrebbe senso. Ora poi che abbiamo una moto competitiva non abbiamo richieste grosse, ma solo piccole modifiche per adattare la moto al tuo stile di guida». «Non vedo l'ora di correre, Marquez parte sempre con un mezzo punto di vantaggio, ma siamo in cinque che ci possiamo giocare le altre posizioni. Quest'anno possiamo alzare la voce anche noi». **M**

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



**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.



## LUCIO CECCHINELLO “LA MOTOGP È LONTANA PER UN GIOVANE ITALIANO”

di Alfonso Rago | Abbiamo intervistato il team manager del CWM LCR Honda all'evento HPR. Alla vigilia della gara in Qatar ci ha parlato dei suoi piloti, delle attese per la stagione che sta per iniziare, di come sia difficile che un giovane italiano possa approdare in MotoGP

E' il momento più emozionante, quando si trattiene il fiato prima di tuffarsi a capofitto nell'adrenalinico toboga che per oltre sei mesi li porterà in giro per tutto il mondo: a pochissimi giorni dal primo semaforo verde del Qatar, Lucio Cecchinello, team manager del CWM LCR Honda, vive l'attesa come un bambino che sta risalendo la ripida rampa che precede il tuffo strapparepiro delle montagne russe. E come in un rapidissimo rewind, rivive le intense giornate dei test invernali, mentre cuore e mente sono già proiettati alle emozioni della gara d'esordio. «So bene che la stagione 2015 sarà cruciale: per la prima volta scendiamo in pista con due piloti, una sfida impegnativa nella quale

dovremo dimostrare di poterci battere senza timori riverenziali con i team più accreditati. Dovremo puntare a risultati di prestigio, anche per ripagare gli sponsor che hanno creduto nel progetto e dimostrare che la fiducia riposta in noi è stata ben spesa».

**Un primo risultato lo hai già ottenuto: siete il team dal maggior livello di simpatia e comunicatività del paddock...**  
«La squadra è davvero ben assortita: nello stesso box convivono esperienza e voglia di diventare presto un top rider. Tra tutti noi c'è stata da subito una bella intesa: si lavora sodo, ma sempre con il sorriso. Crutchlow è nel pieno della maturità agonistica e può puntare ad

finire qualche gara nella top five, coltivando anche il sogno di salire sul podio; Jack Miller dovrà solo tenere a freno la naturale irruenza della giovane età: se saprà utilizzare le prime gare per apprendere i segreti della guida di una MotoGP, senza voler bruciare le tappe, ha la possibilità di essere il miglior rookie della stagione. D'altro canto, il talento non si discute: già nei primi test ha mostrato di saperci fare ed il salto dalla Moto1 oggi non appare più un azzardo».

**Auguriamo a Valentino di continuare fino a cent'anni a correre: dietro di lui, da team manager, vedi qualche nostro pilota che in prospettiva potrebbe far bene in MotoGP?**

«Sarebbe bellissimo – ci risponde con un sorriso un po' amaro – avere nel team un pilota italiano, ma si tratta di una prospettiva al momento non realistica, a breve e medio termine. Quello della cura del vivaio dei piloti è un annoso problema, che altre nazioni hanno affrontato e risolto in maniera brillante, com'è facile verificare leggendo i nomi in griglia. Se proprio dovessi fare un nome, dico Bastianini: tra i giovani, pare possedere le potenzialità per approdare nella massima classe. Ma deve crescere senza fare il passo più lungo della gamba, con equilibrio e senza farsi travolgere dalla pressione».

**Moto ed elettronica: qual è il tuo giudizio su questo rapporto?**

«Sono assolutamente a favore dell'uso dell'elettronica sulle moto da competizione: grazie ad essa, la sicurezza dei piloti è cresciuta e sempre di più bisognerà lavorare in tal senso. Il motociclismo è una specialità con un naturale fattore di rischio per chi lo pratica, e ben vengano allora scelte tecniche che senza penalizzare il divertimento, l'agonismo e le capacità di guida dei piloti, aumentino le garanzie per chi scende in pista. Non credo allora sia un'eresia prevedere che in un prossimo futuro arriveranno anche in MotoGP sistemi come l'ABS». ■





## STORIE DI MOTOGP IL QATAR CON DAVIDE BRIVIO

di Giovanni Zamagni | Brivio è ospite della prima puntata della nuova rubrica di Moto.it. I protagonisti racconteranno gli aneddoti più curiosi di ogni Gran Premio

**I**nizia una nuova rubrica di Moto.it: "Storie di MotoGP". Alla vigilia di ogni appuntamento della stagione 2015 intervisteremo un personaggio del Motomondiale e da lui ci faremo raccontare un aneddoto sul Gran Premio in questione. Il primo ospite è Davide Brivio, team manager Suzuki, che oltre a parlarci della pista di Losail ci svela i retroscena di quando nel 2004 Rossi e Biaggi partirono in ultima posizione. Per quale motivo? Gli uomini del loro team avevano "pulito" la casella di partenza. **M**



# DAVIDE GIUGLIANO

## “QUANDO SONO IN PISTA DO SEMPRE IL MASSIMO”

di Carlo Baldi | Davide rientrerà a Imola, nel secondo weekend di Maggio, ma nel frattempo sentiamo cosa ne pensa di questo inizio di stagione

Davide Giugliano si è sottoposto di recente a nuovi controlli medici, che però non hanno ridotto i tempi del suo recupero. In molti speravano che il pilota della Ducati potesse tornare in pista già ad Assen, ma i medici hanno detto che sarebbe stato rischioso e quindi Davide rientrerà a Imola, nel secondo weekend di Maggio. Per quanto riguarda il pilota che prenderà il suo posto ad Aragon e Assen, il ballottaggio è tra Luca Scassa e Xavi Fores. La decisione finale è attesa nelle prossime ore, con lo spagnolo favorito rispetto all'italiano. Nell'attesa di sapere chi salirà sulla sua Panigale, abbiamo raggiunto telefonicamente Giugliano che ci è sembrato avere il morale alto

e la consapevolezza che ormai il peggio è passato. La caduta alla famigerata curva 11 di Phillip Island, che gli ha impedito di correre i primi quattro round del mondiale 2015, avrebbe potuto avere conseguenze peggiori e questo Davide lo sa. Di conseguenza guarda il bicchiere mezzo pieno ed è felice di poter tornare ad allenarsi e a contare i giorni che lo separano dal suo ritorno alla guida della rossa di Borgo Panigale.

**Come stai? Com'è andata l'ultima visita di controllo?**

«Sto abbastanza bene e sto recuperando in fretta. Spero di rientrare ad Assen, ma i medici mi hanno detto che è meglio non rischiare e quindi

penso proprio di poter rientrare a Imola, nel quinto round del mondiale Superbike. La buona notizia è che posso riprendere gradualmente ad allenarmi. Posso andare in bici e fare un poco di palestra e di pesi, ma solo per le braccia. Naturalmente però proseguirò anche la riabilitazione con il mio fisioterapista».

**Quant'è duro vedere le gare in TV?**

«Non me ne parlare: avevo deciso di non guardarle nemmeno per non soffrire, ma poi non ce l'ho fatta ed ho seguito prove e gare in televisione. Però è una mazzata continua. La mia voglia di correre e di competere mi fa stare davvero male».





**Quindi hai visto le gare della Thailandia ed un Rea che fa paura.**

«In queste prime due gare è emerso che, nonostante le nuove regole, sia Kawasaki che Aprilia non hanno perso in competitività. Dicevano tutti che Ducati sarebbe stata favorita dai nuovi regolamenti, ma non è così. In rettilineo i quattro cilindri sono sempre più veloci. Però per capire quali siano i veri valori in gioco penso si debbano attendere le gare europee. Certo è che Rea con la

Kawasaki ed Haslam con l'Aprilia sembrano i due piloti da battere. Però sono certo che Sykes tornerà presto alla vittoria. Rea non è una sorpresa. Chi pensava che Rea non fosse vincente con la Ninja non ha mai visto le gare della Superbike. Il suo talento è sempre evidente».

**Secondo te c'è il rischio che uccida il campionato?**

«No, non credo. Attualmente è quello più in palla ed ha iniziato in modo fantastico, ma siamo solo al secondo round. Il

campionato è ancora lungo e tutto può succedere».

**In Thailandia Chaz è caduto due volte. Ducati in crisi?**

«Mi sembra chiaro che la pista del Chang International Circuit non fosse adatta alle nostre bicilindriche. Ciò nonostante Chaz ha cercato di stare davanti e questo vuol dire rischiare molto in ogni curva per recuperare quanto si perde in rettilineo. Per restare attaccato a moto che in accelerazione ti vanno via di 10 o 15 metri devi

dare il 110% in ogni curva, in ogni staccata e qualche volta ti può andar male e puoi cadere. Nessuno può capire Davies meglio di me».

**Quindi possiamo dire che Chaz ha fatto "il Giugliano". Non si è accontentato.**

«Sì, penso di sì. Ci sono gare nelle quali preferisci portare a casa punti ed accontentarti. Ma ora siamo ad inizio stagione ed è difficile non provarci e accontentarsi. Davies ha conquistato due podi in Australia ed è comprensibile che abbia cercato di mantenersi ai vertici della classifica».

**Bayliss ha detto basta.**

«Come sempre Troy è stato fantastico. Voleva tornare a correre e a divertirsi e lo ha fatto. Ha dato il massimo come sempre, ma chi pensava che avrebbe potuto vincere o comunque stare con i primi si sbagliava. Pensare che avrebbe potuto cancellare sette anni di inattività significava mettere in dubbio le capacità di tutti gli altri piloti della Superbike. In pista Bayliss ha dimostrato di essere ancora un campione, ma forse si sono riposte troppe aspettative sui suoi risultati, specialmente da parte dei media. Rispetto a sette anni fa il livello in Superbike è salito molto. Le gomme e le moto hanno prestazioni migliori e lo dimostra il fatto che i tempi sul giro diminuiscono costantemente. Comunque

Ducati ha fatto bene a dargli la mia moto in Australia e in Thailandia, Rivederlo in pista ci ha fatto battere il cuore».

**Manchi molto alla Superbike. E poi proprio quest'anno, che potevi essere lì davanti.**

«Gli scorsi anni ero veloce, ma non competitivo. Quest'anno sono più maturo, sono in una grande squadra ed ho una moto vincente. Nei test invernali sempre stato sempre molto veloce. Purtroppo quella caduta ha rovinato tutto. Sperare nel campionato è un utopia anche perché tre mesi di stop sono molti. Io sto a casa mentre gli altri sono in moto e si migliorano. Certo tornerò con una grande voglia di correre però non potrò dare subito il 100%. Dovrò riprendere per gradi e ritrovare il feeling con la mia moto. Tornare proprio a Imola mi potrebbe essere di grande aiuto. Non sarò al massimo della forma, ma si corre su una delle mie piste preferite e davanti al mio pubblico, il popolo della Ducati. La loro spinta mi aiuterà molto a tirare fuori tutto quello che potrò dare».

**Senza accontentarti.**

«Non posso andare contro la mia natura. Sto modificando il mio stile di guida per renderlo più proficuo, ma io quando sono in pista do sempre il massimo. Mi possono criticare se vogliono, ma questo nessuno lo può mettere in dubbio». **M**

# SPECIALE MOTOCROSS GP D'ARGENTINA





## NAGL E FERRANDIS SI AGGIUDICANO IL GP D'ARGENTINA. CAIROLI È TERZO

di Massimo Zanzani | Il tedesco si aggiudica la MXGP davanti a Desalle e Cairoli, il francese la MX2 sfruttando la caduta di Herlings nella prima manche

**C**olpi di scena e risultati a sorpresa nell'ultima prova d'oltreoceano prima dell'apertura europea di Arco di Trento del prossimo 19 aprile. Il nuovo tracciato argentino ha infatti riportato alla ribalta quel Max Nagl che aveva già sovvertito i

pronostici in apertura del campionato vincendo il GP del Qatar e che ha fatto il bis anche sul terreno cedevole di lava della terza tappa iridata. L'ufficiale Husqvarna si è assicurato il gradino più alto del podio forte di una buona determinazione che gli ha permesso di mantenere il suo

ritmo preciso e veloce grazie al quale nella manche d'apertura ha recuperato dall'ottava alla terza posizione scavalcando anche Ryan Villopoto dopo avergli preso le misure per tre giri. In quella di chiusura si è invece preso il lusso di scavalcare, prima Antonio Cairoli nel corso del secondo giro, e poi il battistrada Clement Desalle un paio di tornate prima di metà gara e poi mantenersi in testa fino alla fine. Una giornata quasi perfetta per il tedesco, ora secondo in campionato a pari punti con Cairoli, che ha però macchiato la sua prestazione con l'azione scorretta fatta al cancello della prima manche proprio nei confronti del Tonino nazionale quando ha rovinato volontariamente la posizione che Tony si era preparato con cura. Una situazione incomprensibile, che ha innervosito il messinese trovatosi così in gara con una concentrazione ovviamente non al 100%. Fatto sta che dopo essere rimasto dietro a Desalle per tutta la manche, con un tira e molla che lo ha portato in scia al battistrada, nel momento clou ha perso il controllo della moto e dopo un volo degno di un perfetto freestyler è

finito a terra, per fortuna senza conseguenze ed è riuscito a ripartire mantenendo la seconda piazza fino al traguardo. In quella successiva Cairoli è partito un po' rintronato dalla caduta, ma non si è perso d'animo e dopo essere partito, ancora secondo, è stato passato da Nagl. Dopo una decina di giri è riuscito a dribblare Desalle e ad aggiudicarsi un altro secondo posto ed il terzo di giornata dietro al pilota della Suzuki. Grazie alla vittoria della prima manche e a quest'ultimo piazzamento, il belga ha mantenuto la leadership del campionato con dieci punti sui due suoi avversari. E Villopoto? Un buon quarto posto assoluto, che forse non riflette il suo pieno potenziale ma che non ha scusanti. Il passo dei primi è mooolto veloce (sì, molto con tre "o"), e non basta il suo pedigree per rendergli la vita facile. Ok, deve adattarsi ancora alla formula di gara ma è arrivato il momento di capire che se da il 100% già il sabato anche quando non serve (nella qualifica qualsiasi piazzamento dal primo al decimo andava bene per scegliere un buon posto al cancello) forse non riesce ancora ad avere le risorse



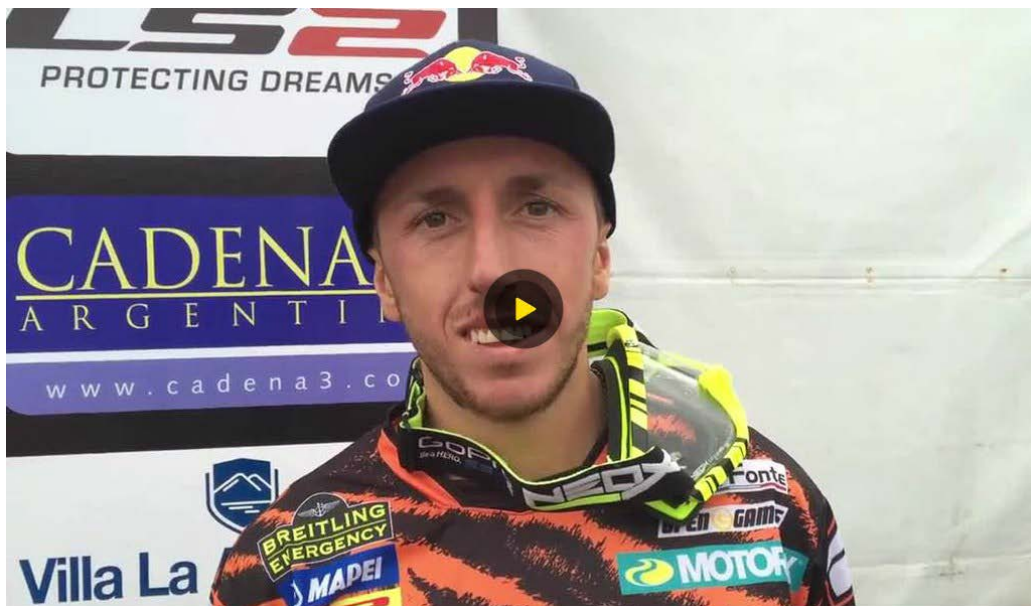


per fare due manche al massimo... Nella prima manche in più ha sbagliato anche la scelta della gomma, ed è stata un'ulteriore complicazione che ha ricordato l'errato setting del mono in Qatar. Quinto posto per Gautier Paulin, che naviga ancora in posizioni non consone alle aspettative anche per non avere trovato il giusto feeling (o setting) della sua CRF ufficiale, davanti ai piloti Yamaha Jeremy Van Horebeek e Romain Febvre, entrambi molto veloci ma protagonisti di cadute nella prima manche. Se l'è cavata bene anche Davide Guarneri, 11° a pari punti con Glenn Coldenhoff. Trasferita da dimenticare invece per David Philippaerts che non è mai riuscito a trovarsi in confidenza col tracciato di Neuquén dovendosi accontentare del 17° posto assoluto.

## MX2

Dopo le precedenti quattro vittorie di Jeffrey Herlings, anche in Argentina dall'olandese della KTM ci si aspettava un'altra cavalcata solitaria che pareva scontata dopo l'ennesima prova di forza dimostrata nella manche di qualifica. E invece l'imprevisto ci ha messo lo zampino, sotto forma di uno spettacolare e pauroso incidente nel corso del primo giro quando nella bagarre si è toccato in volo con un avversario ed è rotolato a terra. Nella caduta si è procurato escoriazioni e una contusione ad una caviglia, ma non ha potuto riprendere la gara per i danni riportati all'avantreno della moto. Ovviamente si è rifatto nella seconda batteria, che ha vinto alla grande come sa fare lui quando fila tutto liscio. La sua battuta

a vuoto in Gara 1 ha fatto il gioco dei suoi avversari, ad iniziare da Dylan Ferrandis che dopo un consistente scambio di battute con Pauls Jonass si è aggiudicato la vittoria di manche e quella del Gran Premio grazie al posto d'onore conquistato nella seconda manche. Secondo assoluto il sorprendente Jonass, secondo e terzo di manche, che ha preceduto il regolare Jeremy Seewer, due volte quinto, Thomas Covington e Tim Gajser. Sfortunati i piloti Yamaha Julien Lieber, quarto in apertura ma caduto e ritirato nella successiva, e Valentin Guillod sesto nella frazione iniziale ma successivamente costretto alla via dei box per noie tecniche. 17° Ivo Monticelli che ha abbandonato la prima manche problemi meccanici per poi piazzarsi 9° nell'altra. **M**



## TONY CAIROLI “NAGL, UNA PERSONA CHE NON MERITA RISPETTO”

di Massimo Zanzani | Cairoli soddisfatto dei risultati. Molto meno contento della correttezza di Nagl: “Mi ha distrutto il gate di partenza”

**U**n Gran Premio iniziato già da sabato no nel migliore dei modi.

«Quando si corre così in altitudine per me è un po' difficile avere una giusta respirazione a causa dell'asma. Con la Botta di sabato, domenica sono stato più costante e ho fatto due manche ottime. La prima sono partito bene, anche se ero un po' nervoso per la discussione che c'è stata con Nagl prima della partenza che mi ha distrutto il gate di

partenza. Una cosa che non avevo mai visto e ho potuto ammirare per la prima volta grazie a lui, una persona che non merita nessun rispetto. Anche se ero nervoso però ho fatto una buona gara e verso la fine ho cercato di attaccare Desalle per il primo posto. Ho fatto un piccolo errorino e sono caduto per fortuna senza conseguenze. Nella seconda, dopo aver battuto la testa nella precedente e anche rotto il casco, avevo un po' di mal di testa e no ero molto concentrato. Sono

rimasto comunque con i primi due poi Nagl che veniva da dietro mi ha sorpassato che andava veramente forte, l'ho seguito, ho sorpassato Desalle ma no ho avuto le forze per superarlo. Ho preferito non rischiare su una pista così difficile».

**Il podio non ti ha soddisfatto come una vittoria, ma credo sia importante lo stesso.**

«L'obiettivo è quello: arrivare sul podio ogni gara. Ancora manca la vittoria, ma arriverà».

**Il fatto che Villopoto sia stato dietro anche questa volta vuol dire qualcosa?**

«No, non ci penso. Penso solo a quelli che arrivano davanti a me. Nagl e Desalle in questo momento sono quelli più in forma» **M**







## AMA SUPERCROSS ROUND 13: ST. LOUIS

Dungey torna alla vittoria ed ipotoca il titolo,  
Musquin conquista la quinta affermazione stagionale

**S**esta vittoria stagionale per Ryan Dungey e la sua KTM all'Edward Jones Dome di St. Louis, quinta per Marvin Musquin nella classe cadetta. Si tratta della quinta doppietta, quest'anno, per la Casa austriaca partita affrontando questo 2015 con il preciso obiettivo di dominare tutte le classi in cui è impegnata. Una missione che sembra avere ottime probabilità di successo. L'holeshot di Short ha avuto breve durata, dato che Dungey ha preso rapidamente la testa della gara seguito da Peick. Lo stesso Short è caduto dopo poche curve, mentre Tomac, vincitore a Detroit

la scorsa settimana, ha dato vita ad un bel duello per il terzo posto con Anderson. Verso metà gara, passato Peick, la lotta fra i due si è trasformata in una sfida per la piazza d'onore vinta dal pilota Honda. Seely ha chiuso quarto e Peick è stato relegato alla quinta posizione. Tomac, complice l'infortunio di Canard, conquista così la seconda posizione in classifica mentre Anderson torna finalmente sul podio da cui mancava dalla prima gara della stagione. Dungey, sempre più solo in vetta alla generale, può contare su ben 80 punti di vantaggio che potrebbero consentirgli di chiudere in (largo) anticipo il discorso titolo.

Nella 250 Costa Est, Martin è stato il più pronto al cancello conquistando l'holeshot, ma già alla seconda curva Musquin ha preso la testa della gara e dopo una breve schermaglia non l'ha più abbandonata fino al traguardo. Terza piazza a Joey Savatgy, che ha mantenuto un buon vantaggio sul campione in carica Bogle. Musquin ora gode di un vantaggio di 20 punti in attesa dell'ultima gara della stagione al MetLife Stadium. Il Supercross si ferma ora per una settimana, nel rispetto della festa pasquale, e riprenderà regolarmente sabato 11 aprile a Houston, Texas. **M**





**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