



Ducati 750 F1

Grazie alla 750 F1, nel 1986 la Ducati raccoglie alcune importanti vittorie a Daytona e nel Mondiale F1. Questi successi sono il canto del cigno per il glorioso motore due valvole derivato dalla serie Pantah che ha tenuto alto il blasone sportivo dell'azienda negli anni bui della gestione Finmeccanica, ma anche il trampolino di lancio per la nuova generazione di motori raffreddati a liquido con testa a 4 valvole, ancora oggi asse portante nella produzione della Casa bolognese

di Gualtiero Repposi,
foto di Alessio Barbanti e archivio Motociclismo





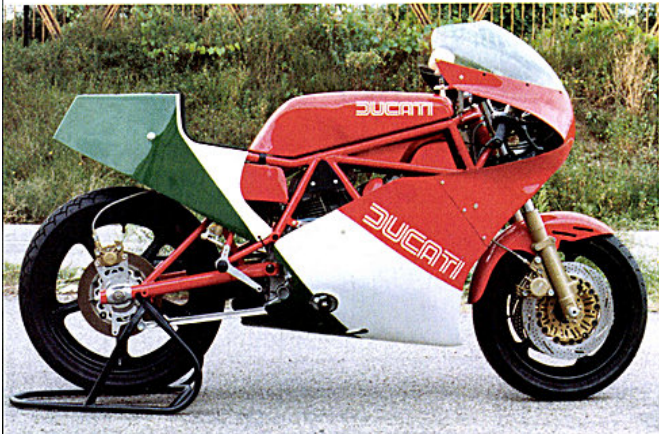
• Proveniente dal Museo Ducati di Borgo Panigale, la Ducati 750 F1 vincitrice nel 1986 con Marco Lucchinelli della BOT a Daytona e della 200 Miglia di Imola (corsa a Misano), di nuovo sul rettilineo di partenza del circuito romagnolo. Qui a fianco, "Lucky" in azione a Misano il giorno della vittoria. La redazione ringrazia la Direzione del Misano World Circuit per la realizzazione del servizio fotografico e Livio Lodi, responsabile del Museo Ducati.



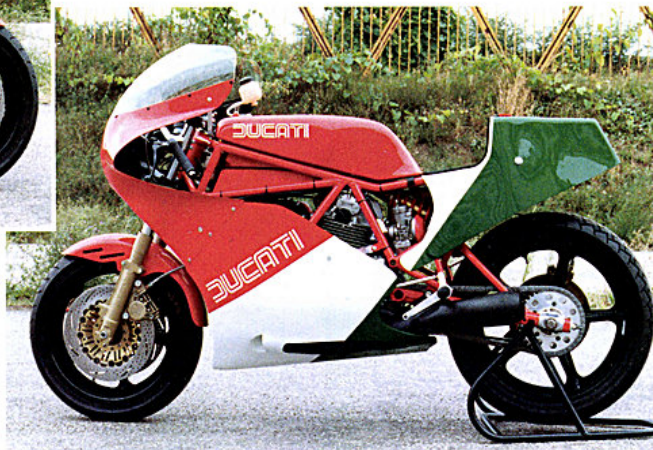
Due valvole non bastano più!



DUCATI 750 F1



• Fotografato nel cortile interno della Ducati, il prototipo della prima 750 F1 mostra ancora notevoli affinità con la vecchia TT1 da cui deriva. Le immagini non sono databili con precisione, ma verosimilmente risalgono alla fine del 1984 o all'inizio dell'anno seguente. Come si può notare, la forcella è già una Marzocchi con foderi in magnesio da 42 mm (in sostituzione di quella da 35 mm della precedente TT1) ma l'impianto frenante è ancora il vecchio Brembo Serie Oro con pinze a doppio pistoncino contrapposto. Il supporto della pinza freno posteriore ha due attacchi per consentire di spostarla in funzione delle preferenze del pilota.



• Walter Villa ha un ruolo fondamentale nello sviluppo della 750 F1. L'ex Campione del mondo della 250 e 350 utilizza una moto "laboratorio" con cui partecipa a numerose gare di Endurance fino a metà del 1985. La sua esperienza termina con l'arrivo dei Castiglioni. Eccolo a destra al Bol d'Or del 1984 sul circuito del Paul Ricard: la moto viene iscritta come Ducati TT1, ma come si può notare, il forcellone scatolato con capriata di rinforzo, i freni e le sovrastrutture (come la carena con presa d'aria frontale) anticipano la 750 F1. Sotto, la moto in un freddo test invernale sul circuito di Misano, fra il 1984 e il 1985.

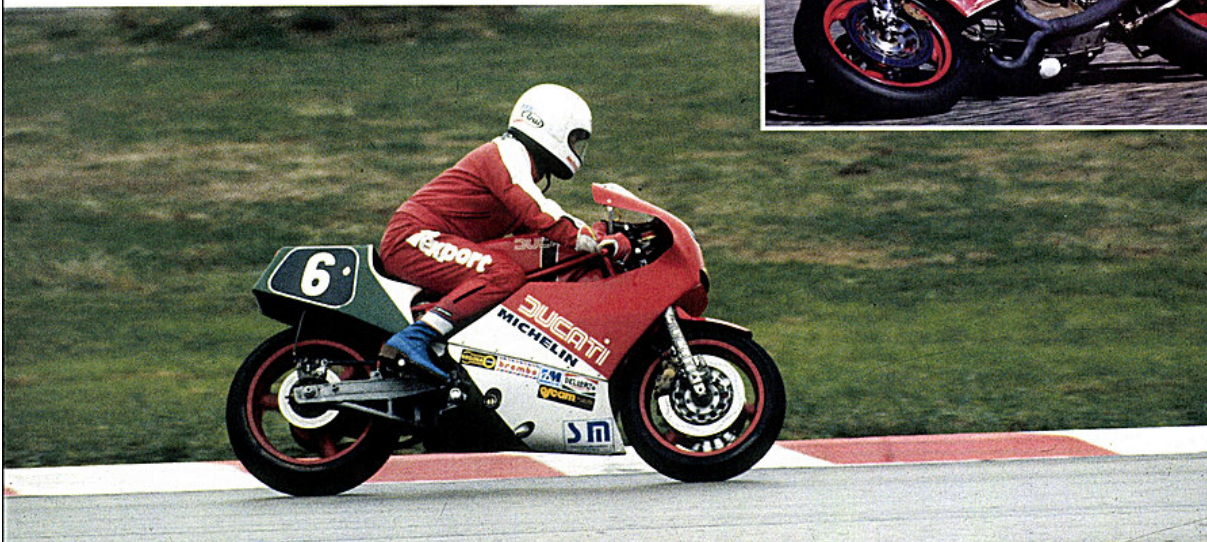
♦ All'inizio del 1986 Marco Lucchinelli è ormai un pilota in pensione che tutti i team manager danno per finito. Deluso dalla scarsa competitività della Cagiva 500 GP e poco motivato, lo spezzino ha abbandonato anzitempo il Mondiale nel 1985 dopo le prove del GP di Francia, limitandosi a partecipare con la Ducati alle gare del Campionato italiano F1 e a quelle del Trofeo GP.

Al termine dell'ultima prova in calendario - a Vallelunga nel mese di settembre - ha poi annunciato il ritiro dalle competizioni e la volontà di passare alle quattro ruote, dove ha messo in mostra un discreto potenziale durante un test al Paul Ricard al volante di una Brabham F1. Nell'inverno si accorda con un team per partecipare a sette prove del Campionato Intercontinentale di F.3000 con una Lola, ma alla fine del mese di febbraio i suoi programmi cambiano improvvisamente.

Marco riceve una telefonata da Claudio Castiglioni, il compianto titolare della Cagiva, che

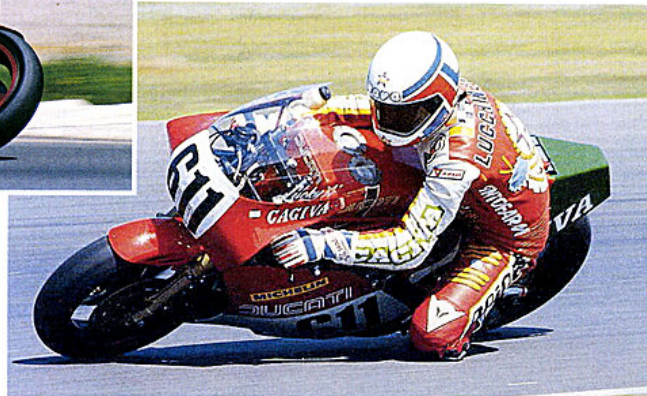
con il consueto entusiasmo gli annuncia: "Lucchinelli, pianta tutto. Si va a correre a Daytona con la Ducati!"

L'ex Campione del mondo della 500 non se lo fa ripetere due volte. Infila tuta e casco nella borsa e parte per la Florida, dove vince con la 750 F1





• L'arrivo della Cagiva che rileva la Ducati da Finmeccanica nel 1985, porta in "dote" Virginio Ferrari e Marco Lucchinelli, fino a quel momento impegnati con risultati disastrosi nel Mondiale 500. Ferrari (a sinistra) vince con la 750 F1 il titolo italiano di categoria, partecipando con poca fortuna alla 24 Ore di Le Mans. Lucchinelli invece corre per la prima volta la BOT di Daytona.



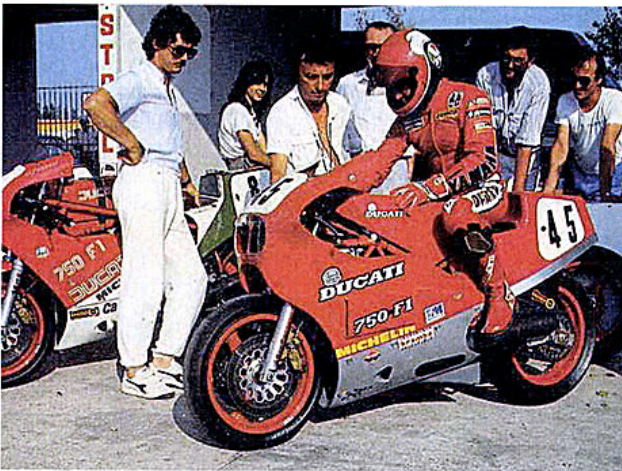
la "Battle of the Twins", gara di contorno alla celebre 200 Miglia riservata alle moto bicilindriche, mostrando una grinta e una determinazione che pareva aver smarrito e mettendo in scena il primo atto del suo brillante e insperato finale di carriera.

Per la Ducati invece la gara americana segna l'inizio di una splendida avventura sportiva - che da lì a poco la vedrà protagonista del nascente Campionato Mondiale Superbike dove ancora oggi è una splendida realtà - affrancandosi dagli anni bui della gestione statale, EFIM prima e Finmeccanica poi.

zione in favore dei motori navali e diesel industriali. La seconda è che l'attività motociclistica sarebbe proseguita anche con le corse, osteggiate dai vertici di Finmeccanica ma amate dai fratelli varesini, consapevoli che con la Ducati avrebbero finalmente potuto raccogliere quei risultati prestigiosi venuti fino a quel momento a mancare nel Mondiale 500.

La rinascita sportiva sotto le insegne Cagiva arriva grazie alla 750 F1, un prototipo fondamentale per l'azienda perché rappresenta l'anello di congiunzione fra la vecchia e la nuova gestione Ducati. Non solo, la F1 ha il merito di riavvicinare gli

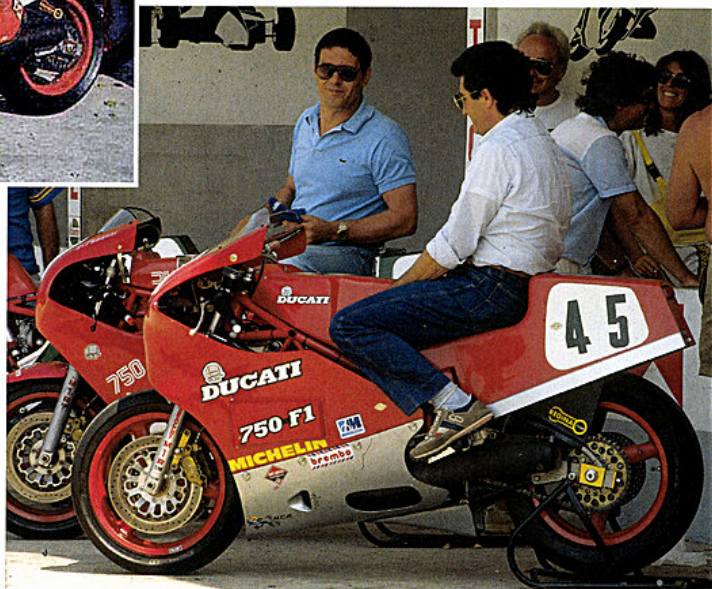
• Nel famoso test di Roberts a Misano con la Cagiva 500 dell'estate 1985, ai box sono presenti anche numerose 750 F1. Quella con il n°45, è la moto vincitrice della 24 Ore del Montjuich 1985 con Grau/De Juan/Garriga, dotata di uno speciale telaio a traliccio realizzato da Cobas. La moto ha poi corso, vincendo, con Cussigh/Caracchi la 500 km di Misano 1985, gara valida per l'italiano Endurance.



Aria nuova a Bologna

A metà degli anni Ottanta la Casa di Borgo Panigale è appena passata di proprietà. Dopo aver firmato nel 1983 un accordo per la fornitura di motori alla Cagiva che li utilizza sui modelli Elefant e Ala Azzurra, i fratelli Castiglioni rilevano da Finmeccanica il pacchetto di maggioranza dell'azienda e nel 1985 la Ducati entra così a far parte del gruppo Cagiva.

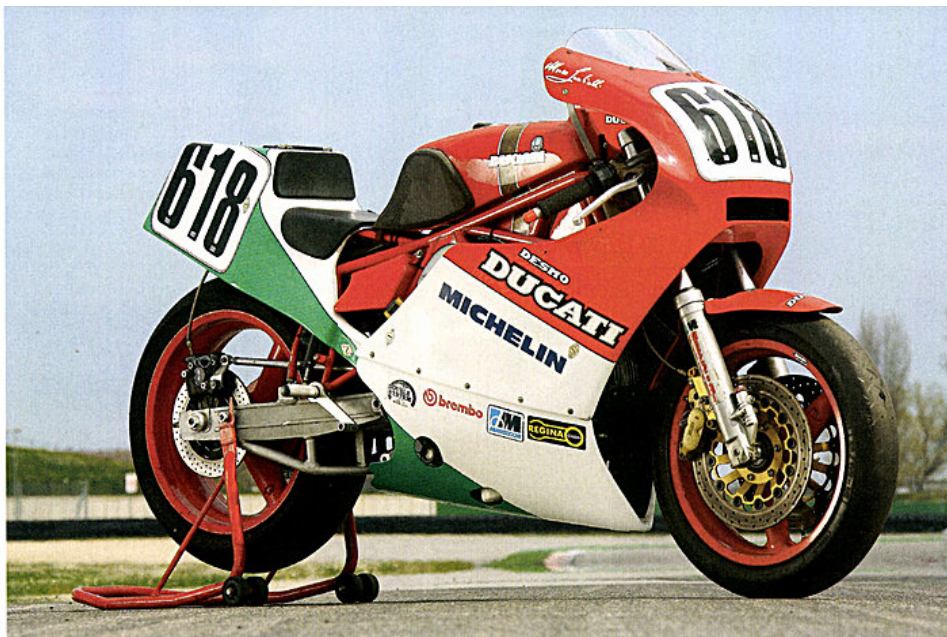
L'arrivo dei Castiglioni segna due certezze. La prima è che a Borgo Panigale avrebbero continuato a costruire moto, mettendosi alle spalle un periodo difficile durante il quale era stata addirittura ipotizzata la conversione della produ-





DUCATI 750 F1

• Forme estremamente compatte e dimensioni contenute per la 750 F1, una delle ultime moto da corsa vincenti con motore raffreddato ad aria. Le quote della ciclistica e l'assetto ricalcano i dettami delle moto da GP a metà degli anni Ottanta. I tester delle riviste di settore che ebbero occasione di provarla, definirono la posizione di guida "impossibile", con tutto il peso caricato sugli avambracci e il casco quasi puntato contro il cupolino. Alcuni si spinsero a bollare la moto come "inguidabile". Evidentemente, per apprezzare in pieno le doti di maneggevolezza della 750 F1 - che era la massima evoluzione della scuola sportiva Ducati dei modelli TT1 e TT2 - la moto andava portata al limite e non a passeggio...



appassionati sportivi al Marchio e di creare un nuovo seguito anche fra i più giovani che hanno solo sentito parlare delle vittorie di Smart e Hailwood e sono cresciuti con i due tempi da GP.

La storia della 750 F1 parte da lontano e racchiude tutta l'esperienza maturata negli anni precedenti con le TT1 e TT2 Pantah (vedi *Motociclismo d'Epoca* n. 2-2009).

Moto artigianali, protagoniste assolute del Campionato del mondo Formula TT, nate dalla sinergia fra il piccolo Reparto corse di Borgo Panigale facente capo a Fabio Taglioni - che lavorava quasi di nascosto per non insospettire i vertici

aziendali - e qualificati collaboratori esterni, come la NCR di Giorgio Nepoti e Rino Caracchi. Il mondiale Formula TT, istituito dalla Federazione Motociclistica Internazionale nel 1977 per far sopravvivere il Tourist Trophy - che proprio quell'anno aveva perso la sua validità iridata - è aperto ai prototipi con motori a 4 tempi di derivazione stradale. La Ducati vi approda grazie all'insistenza dell'inglese Steve Wynne, titolare della Sports Motor Cycle di Manchester, che finanzia la vittoriosa spedizione di Mike Hailwood al TT nel 1978 e in parte la successiva avventura iridata di Tony Rutter.

Quest'ultimo vince per quattro volte consecutive - dal 1981 al 1984 - il titolo mondiale della TT Formula 2 con una moto che utilizza il motore della Pantah 500 SL "kittato" (la cilindrata arriva a 597,54 cc con la maggiorazione dell'alesaggio da 74 a 81 mm) e che sfrutta una ciclistica da GP, con telaio a traliccio in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno realizzato dalla Verlicchi e sospensioni Marzocchi.

Dalla TT1 alla 750 F1

Nel 1985 però, grazie ad una serie di modifiche regolamentari imposte dalla FIM, cambia lo scenario. La TT2 viene abolita, mentre la cilindrata massima della TT1 (dove la Ducati non si è mai impegnata direttamente dopo l'esperienza con Hailwood) viene ridotta da 1.000 a 750 cc per uniformare il più possibile il regolamento tecnico del Campionato Formula TT a quello del Mondiale Endurance.

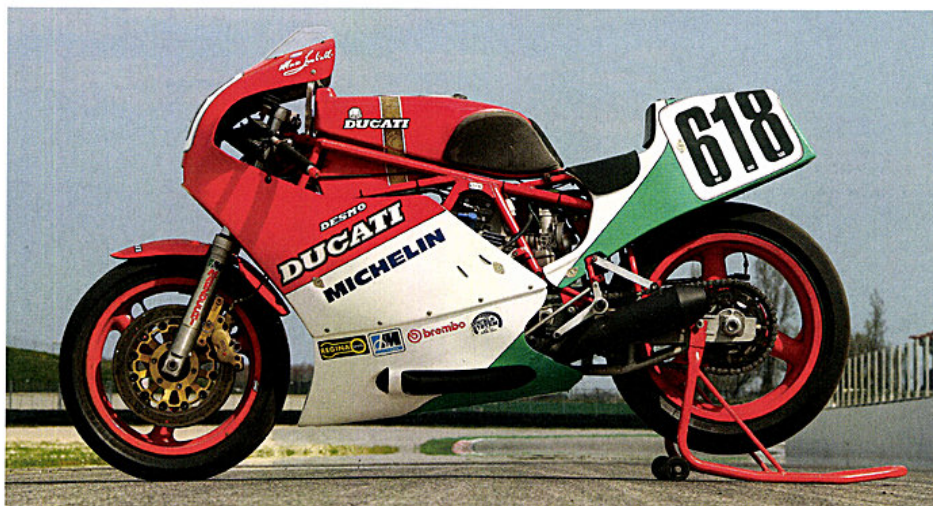
Se la scomparsa della TT2 mette fuori gioco la Ducati, la contemporanea riduzione della cilindrata nella F1 offre alla





Casa di Borgo Panigale una valida alternativa per evitare il totale disimpegno dalle corse. Utilizzando la ciclistica e le sovrastrutture della TT2 viene infatti allestita da Taglioni una nuova moto con pochissime variazioni rispetto alla precedente: la TT1 750. A parte l'adozione di un forcellone più robusto e leggero - realizzato in lega leggera con tubi a sezione rettangolare - e di un cerchio posteriore dal canale più largo, le due moto sono praticamente identiche. Il motore della TT1 è quello della Pantah 650 SL, con cilindri rialesati e la corsa allungata (alesaggio per corsa qui sono di 88x61,5 mm e la cilindrata è di 748 cc), modificato grazie all'adozione di carter in magnesio, pistoni Borgo, bielle Carrillo, valvole di maggior diametro (aspirazione 44 e scarico 38 mm) e frizione a secco con comando mec-

• La svestizione della 750 F1 ne fa apprezzare il telaio in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno. Realizzato in tubi dritti e con il bicilindrico a costituire elemento stressato della struttura, ha nella rigidità e nel peso contenuto le sue doti più importanti. Il motore ha 4 punti di ancoraggio al telaio, con i perni che lavorano su bussole per evitare rotture dovute a vibrazioni, sempre generose sui Ducati a L.





DUCATI 750 F1

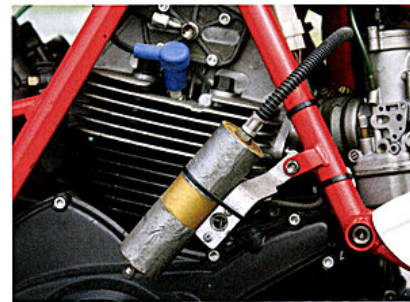
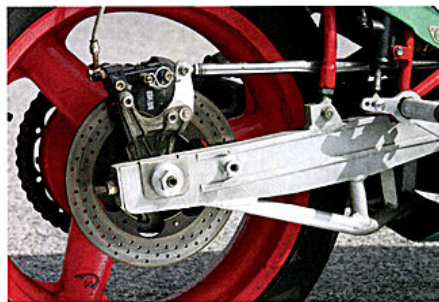
- La forcella è una Marzocchi M1R con steli da 42 mm dotata di sistema antiaffondamento regolabile su quattro posizioni. I freni a disco sono Brembo Serie Oro da 300 mm con pinze a quattro pistoncini. Il disco posteriore ha invece un diametro di 220 mm. Il forcellone in lega leggera con tubi a sezione rettangolare è dotato di capriata inferiore di rinforzo su cui è fissato il monoammortizzatore tipo Cantilever.

canico. Dello sviluppo della moto, assemblata da Franco Farné e dal nucleo storico dei meccanici del Reparto corse, se ne occupa invece Walter Villa. Due le versioni approntate con le poche risorse disponibili: quella più potente per il Mondiale F1 - con 94 CV a circa 10.000 giri - e quella da Endurance che di CV ne ha circa una novantina. Entrambe dimostrano un buon potenziale, ma non raccolgono risultati eclatanti, soprattutto per lo scarso budget a disposizione.

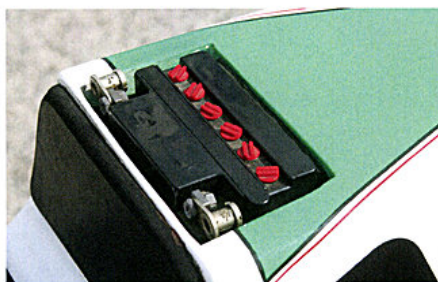
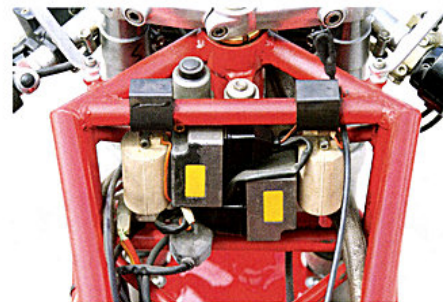
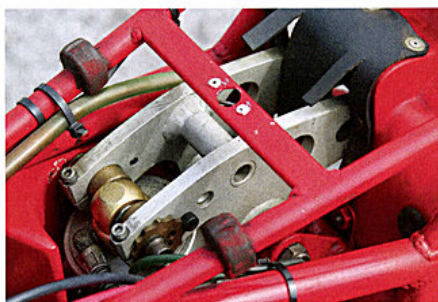
La situazione in azienda è infatti piuttosto confusa: Taglioni continua a lavorare a numerosi progetti, compresa una versione stradale della TT1 ancora senza nome, anche se nessuno può dargli la certezza che possano essere realizzati. Lui stesso è ormai prossimo alla meritata pensione e non sono ancora stati identificati i tecnici che devono sostituirlo.

Con l'acquisto della Ducati da parte dei Castiglioni viene approvata la "stradalizzazione" della TT1, battezzata 750 F1 e presentata nel 1985

in un'accattivante livrea tricolore, prima Ducati della nuova gestione a raggiungere la rete di vendita. Quasi contemporaneamente decolla anche il programma sportivo: dalla TT1 realizzata già nel 1984 quando la FIM aveva annunciato la modifica del regolamento tecnico (in vigore dal 1985), nasce il prototipo della 750 F1 da corsa. La moto dimostra subito un gran potenziale, ma soffre degli inevitabili problemi di gioventù che non le permettono di raccogliere quei risultati alla sua portata. Dopo un avvio incoraggiante, con Lucchinelli che chiude al sesto posto a Daytona la "Battle of the Twins" in sella ad una moto che ha percorso pochissimi chilometri, la stagione prosegue fra alti e bassi, soprattutto perché manca un programma agonistico ben definito nella delicata fase del passaggio di consegne. All'inizio dell'anno la Ducati aveva annunciato la partecipazione al Mondiale e all'italiano Endurance con Walter Villa, Oscar La Ferla e Walter Cusigh, ma l'arrivo della Cagiva porta in dote alla squadra anche Lucchinelli e Ferrari e la quasi contemporanea uscita di scena di Villa



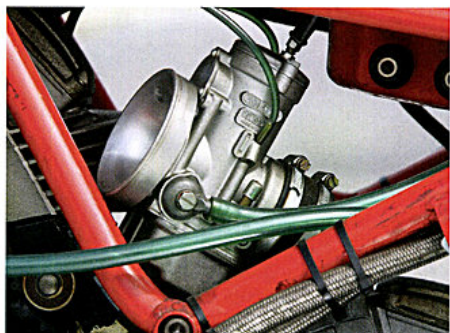
- A fianco, il monoammortizzatore posteriore a gas della Double System (di cui in alto a destra vediamo il serbatoio separato) è fissato superiormente a due bielle in lega leggera. A destra, le bobine fissate nella parte superiore del traliccio del telaio, nella zona del canotto di sterzo. Il pulsante nero che si vede vicino al canotto è quello del motorino di avviamento, obbligatorio per regolamento nel Mondiale F1. La batteria è alloggiata in un vano ricavato nella parte superiore del codone.



- Doppio bocchettone aeronautico tipo Endurance sul serbatoio in vetroresina della 750 F1, necessario per il rifornimento previsto nelle gare della F1.

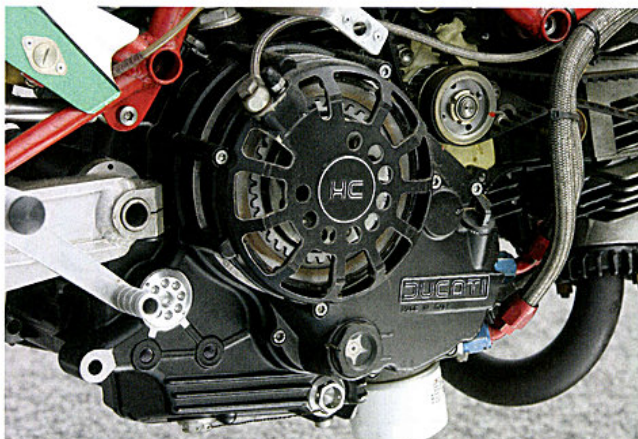


• In alto, sul semimanubrio sinistro Tommaselli si notano la pompa del comando idraulico della frizione e il bottone di massa. Qui sopra invece, la pompa freno Brembo Serie Oro.



Le piastre di sterzo Marzocchi in lega leggera sono simili a quelle montate sulle precedenti TT1 e TT2, dove però la forcella aveva un diametro di 35 mm. Qui sotto, la valvola per la regolazione della pressione dell'aria nella forcella.

• Sopra, il contagiri Veglia con zona rossa a 10.000 giri. Il motore 750 F1 - estrema evoluzione della serie Pantah - ha 90 CV a 10.000 giri. Il bicilindrico sperimentale 4 valvole che ha corso al Bol d'Or 1986 (con ancora un basamento Pantah) si spingeva già a 11.500 giri. Stesso valore per la prima 851 (che aveva circa 115 CV), ma a Lucchinelli era stato consigliato di non superare la soglia degli 11.000 giri, se non in casi di estrema necessità.



• A sinistra, uno dei due carburatori Dell'Orto/Malossi PHM da 42 mm montati sulla 750 F1 (la precedente TT1 li aveva invece da 41 mm). Sopra, la frizione multidisco a secco con comando idraulico.

Caratteristiche tecniche

Motore: bicilindrico a V di 90° longitudinale, 4 tempi, raffreddato ad aria. Testa e cilindri in lega leggera con canna cromata al Gilnasil. Alesaggio per corsa 88x61,5 mm, cilindrata 748,1 cc. Rapporto di compressione 10:1. Distribuzione desmodromica monoalbero a camme in testa comandato da puleggia e cinghia dentata. Due valvole per cilindro (aspirazione 44 mm e scarico 38 mm). Potenza max 94 CV a 10.000 giri.
Lubrificazione: a carter umido, forzata con pompa ad ingranaggi di mandata e recupero. Radiatore dell'olio.

Alimentazione: due carburatori Dell'Orto/Malossi PHM, diffusore da 42 mm.

Accensione: elettronica Bosch BTZ.

Impianto elettrico: alternatore trifase Nippodenso 200W, batteria 12V-14Ah.

Frizione: multidisco a secco con comando idraulico.

Trasmissione: primaria ad ingranaggi a denti dritti. Finale a catena. Pignone cambio 15 denti, corona 44 denti.

Cambio: in blocco a 5 rapporti con ingranaggi sempre in presa. Comando a pedale sulla sinistra.

Telaio: a traliccio in tubi d'acciaio al cromo molibdeno con motore portante e forcellone infulcrato nel basamento motore.

Sospensioni: anteriore forcella telescopica Marzocchi con steli da 42 mm, piastre Marzocchi e sistema antiaffondamento regolabile su 4 posizioni. Posteriore forcellone oscillante in lega leggera a sezione rettangolare con capriata inferiore di rinforzo e monoammortizzatore a gas Double System tipo Cantilever regolabile.

Freni: anteriore a doppio disco forato da 300 mm con pinze

Brembo Serie Oro ricavate dal pieno a quattro pistoncini; posteriore a disco forato Brembo da 220 mm con pinza a doppio pistoncino.

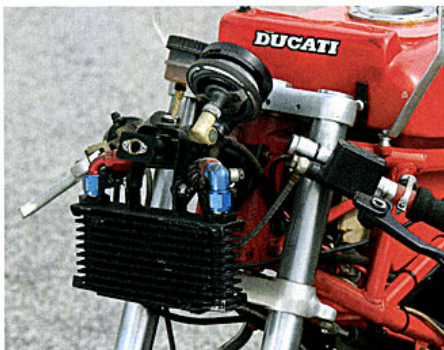
Ruote: cerchi Marchesini in magnesio a tre razze, anteriore da 3.50-16"; posteriore 5.50-17". Pneumatici, anteriore 120/60-16, posteriore 180/67-17.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza max 2.000, interasse 1.390, larghezza max al manubrio 650, altezza max 1.090, altezza sella 730, altezza pedane 380, luce a terra 150. Peso a vuoto 155 kg.



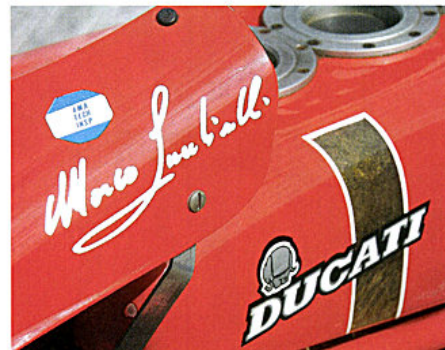
DUCATI 750 F1

• Al supporto frontale della carenatura è fissato un radiatore dell'olio, che prende aria dalla "bocca" sul cupolino, poco sotto la tabella porta numero. Il serbatoio è in vetroresina, con la caratteristica striscia trasparente per verificare il livello del carburante. Il logo Ducati, sormontato dall'elefantino simbolo della Cagiva, ha fatto la sua comparsa sulla 750 F1 il 27 luglio 1985 alla 500 km di Misano, seconda prova dell'italiano Endurance. Come si può osservare nelle foto dell'epoca, fino a quel momento invece le scritte Cagiva e Ducati avevano "convissuto" in modo disordinato sulla carenatura.

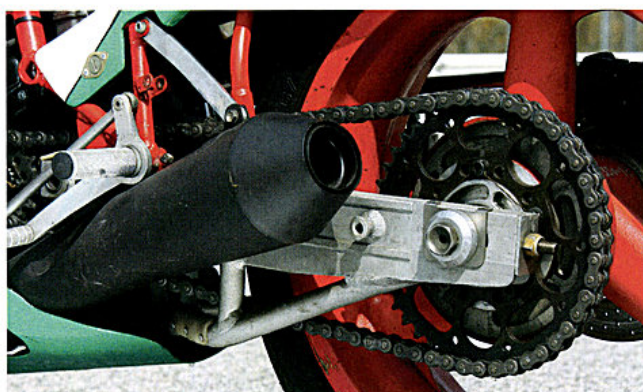


a metà stagione. Inoltre, la riorganizzazione della produzione nella fabbrica di Borgo Panigale è più complessa del previsto e fa sfumare la partecipazione al Mondiale Endurance, limitando le uscite alle sole 24 Ore di Le Mans, chiusa da Ferrari/Cussigh/La Ferla con un ritiro per la rottura del cambio alla quarta ora, e Sei Ore di Monza, dove vengono iscritte due moto che terminano al quinto e sesto posto con Cussigh/La Ferla e Lucchinelli/Ferrari.

A tenere alto l'onore della Ducati nelle gare di



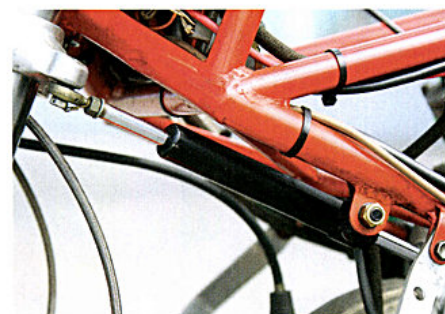
durata ci pensano gli spagnoli Grau/De Juan/Garriga, primi alla 24 Ore del Montjuich (che non ha validità iridata) con una 750 F1 sperimentale dotata di un telaio speciale realizzato in Spagna dalla Cobas. Nel Mondiale F1 c'è invece solo l'acuto del tedesco Dieter Rechtenbach, capace di arrivare secondo nella gara del Montjuich a Barcellona e sesto in Campionato con una moto anch'essa pesantemente modificata nella ciclistica. Diverso invece il discorso per il Campionato Italiano F1 e per il Trofeo GP, dominati



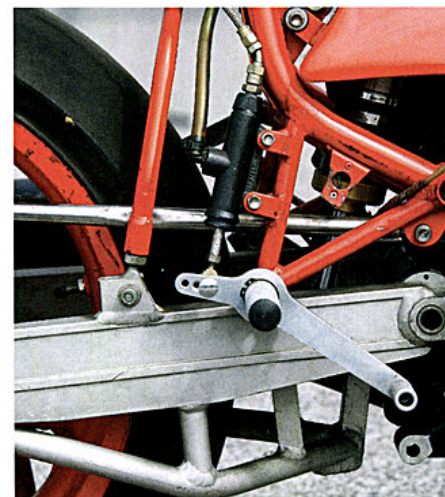
• Sopra, il corto tromboncino di scarico dell'impianto 2 in 1 in acciaio della 750 F1, assicura una rumorosità contenuta in 115 db (limite massimo di sonorità per le moto da corsa a metà degli anni Ottanta).



• I comandi a pedale in lega leggera, con la leva del cambio limata dal contatto con l'asfalto. Come si può notare dalla foto qui a fianco, il forcellone è infulcrato direttamente nel basamento motore



• L'ammortizzatore di sterzo è fissato tramite uni-ball alla piastra inferiore di sterzo e ad un'asola, saldata sul traliccio superiore sinistro del telaio.





• Marco Lucchinelli sul banking di Daytona durante la vittoriosa "Battle of the Twins" del 1986. In quell'occasione l'ex iridato corse con la 750 F1 anche la più famosa 200 Miglia, ma il divario prestazionale con le quattro cilindri giapponesi gli impedì di mettersi in mostra. Sotto, la partenza della BOT. Assieme a Lucchinelli si riconoscono in prima fila: Gene Church (Harley-Davidson "Lucifer Hammer" n°8), Syd Tunstall (Bimota DB1 n°2), Jim Adamo (Ducati 750 F1 n°26). In seconda fila, con il numero 610, c'è l'australiano Paul Lewis, in gara con la Norton Quantel a motore Cosworth. Curiosità: il numero a tre cifre era riservato ai piloti non americani per renderli più riconoscibili al pubblico.

da Ferrari e Lucchinelli ma ai danni di piloti e mezzi non all'altezza delle due Ducati ufficiali. Alla fine dell'anno il bilancio della 750 F1 nelle corse può essere sintetizzato dalla frase di Virginio Ferrari dopo il ritiro alla 24 Ore di Le Mans: "Lavorandoci ancora un poco, la moto può essere competitiva. Certo, non è potente come una quattro cilindri, ma peso e maneggevolezza sono dalla sua". Il che significa solo una cosa: per vincere contro le 4 cilindri giapponesi - a parità di cilindrata - come sognano di fare i Castiglioni, il glorioso motore raffreddato ad aria derivato dal Pantah non basta più. Servono nuovi progetti e grossi investimenti, ma soprattutto occorre tempo per dar corso alle idee.

lindrico a L raffreddato ad aria della serie Pantah. A Borgo Panigale infatti si inizia già a parlare di un nuovo motore che, pur mantenendo lo schema del bicilindrico a V con distribuzione bialbero desmodromica, ha la testa a 4 valvole, l'iniezione elettronica e il raffreddamento a liquido. Il progetto non è di Taglioni, ormai presenza simbolica nell'ufficio tecnico dell'azienda, bensì di due brillanti tecnici: Massimo Bordi e Gianluigi Mengoli provenienti dal settore dei motori diesel della Ducati. Il primo, laureatosi in ingegneria con una tesi sulla testa a 4 valvole desmo, è stato assunto nel 1978 e con il motore raffreddato a liquido esce allo scoperto, mostrando la strada da

C'era una volta in America

Intanto però bisogna dare un seguito alla presenza sui campi di gara, soprattutto per sostenere la 750 F1 stradale che ha appena raggiunto i concessionari e aprire la strada ai nuovi modelli sportivi in arrivo, come la Paso.

Per la seconda partecipazione ufficiale alla BOT di Daytona del 1986 la Ducati organizza una spedizione in grande stile. Ad accompagnare Lucchinelli e i meccanici c'è anche Fabio Taglioni nonostante il suo ruolo marginale in azienda, smanioso di vedere all'opera quella che tutti in Ducati considerano l'estrema evoluzione del bici-



• Sopra, Lucchinelli precede Adamo. A fianco, i due piloti con l'altro ducalista Stefano Caracchi, in sella a una moto della NCR diversa in alcuni particolari (forcella e carena quelli riconoscibili nella foto) dalle moto ufficiali. Adamo in quegli anni era il pilota Ducati più forte nelle gare "Pro Twins" e le sue moto in USA erano seguite da Rino Leoni.





DUCATI 750 F1



• Dopo il successo di Daytona, arriva per il binomio Ducati-Lucchinelli anche la vittoria di Misano nel Mondiale F1, questa volta ai danni della Honda RVF750 ufficiale di Joey Dunlop - qui alle spalle dell'italiano - rimasto senza benzina all'ultimo giro. Nel 1986 Lucky corre anche ad Assen un'altra prova del Mondiale F1, chiudendo in settima posizione la gara che vede al via anche un giovanissimo Kevin Schwantz.

seguire negli anni a venire. Il secondo invece, in Ducati dal 1973, è vice Direttore tecnico. Ma nella primavera del 1986 il nuovo motore a 4 valvole non è ancora pronto e c'è quindi ancora tempo per l'ultimo acuto del glorioso bicilindrico Pantah. Alla "Battle of the Twins" di Daytona vengono iscritte due moto, una per Lucchinelli e l'altra per Jim Adamo - forte pilota statunitense impegnato con la Ducati nel campionato "AMA Pro-Twins" - che si misurano con le Bimota DBI di Davide Tardozzi e Syd Tunstall, l'Harley-Davidson "Lucifer Hammer" di Gene Church e la Norton Quantel a motore Cosworth dell'australiano Paul Lewis.

Lucchinelli, in gran spolvero, si aggiudica la gara. Poi disputa anche la 200 Miglia, ma il divario di CV e di prestazioni della bicilindrica Ducati

rispetto alle 4 cilindri ufficiali Yamaha, Honda e Suzuki lo costringe a navigare a centro gruppo. Una volta tornati in Italia con il morale alle stelle, i Castiglioni iscrivono la 750 F1 anche a quella che sarà l'ultima edizione della 200 Miglia di Imola, disputata quell'anno sul circuito di Misano Adriatico per dissensi fra gli organizzatori dell'evento e la società che gestisce l'autodromo sulle rive del Santerno.

La 200 Miglia del 6 aprile è valida come prova inaugurale del Mondiale F1. Anche qui la griglia di partenza è occupata in gran parte dalle 4 cilindri giapponesi come la Honda RVF750 ufficiale di Joey Dunlop, un prototipo sofisticatissimo da cui deriverà la VFR750R RC30 con oltre 40 CV in più (137 CV contro 94) della 750 F1.

Gli uomini della Ducati confidano però nell'agilità della loro moto, nella mancanza a Misano di un tratto veloce come quello del "banking" sopraelevato di Daytona e nei minori consumi del bicilindrico italiano rispetto agli assetati 4 cilindri giapponesi. Grazie anche ad un pizzico di fortuna, i fatti danno loro ragione. Lucchinelli nelle prime fasi della gara tiene testa alla sfuriata di Dunlop e alla Bimota DBI di Tardozzi.

Poi approfitta di un disastroso pit-stop del fuoriclasse nordirlandese per andare fuga e resistere al suo recupero. A dieci giri dal termine sulla Ducati si rompe uno scarico e Lucchinelli è costretto a rallentare, favorendo la rimonta di Dunlop che però, dopo aver fatto segnare il giro più veloce, resta senza benzina proprio all'ultimo giro quando ha ormai la 750 F1 nel mirino, lasciando la vittoria al binomio italiano.

Sul podio di Misano Lucchinelli, sigaretta in mano e corona d'alloro a tracolla, scoppia in un pianto liberatorio: erano cinque anni che non vinceva una gara con validità iridata. Sotto il podio invece Taglioni è raggiante: "Scrivetelo pure - dice rivolgendosi ai giornalisti - per vincere bastano ancora due valvole e due cilindri!" Nessuno





osa contraddirlo anche se la realtà è diversa: solo un motore più moderno e performante potrebbe tener testa ai plurifrazionati propulsori nipponici. Poco male, sull'onda dell'entusiasmo suscitato dal successo americano, la 750 FI continua a scendere in pista. Corre e vince ancora con Lucchinelli a Laguna Seca nel mese di luglio, questa volta in una prova valida per il Campionato americano "AMA Pro-Twins" e partecipa onorevolmente alla gara olandese del Mondiale FI ad Assen, dove Lucky termina al settimo posto, attardato nelle prime fasi di gara da un contatto con la Suzuki di Paul Iddon e penalizzato dalla lunghezza non eccessiva della prova che non premia i minori consumi della moto italiana. Nell'Endurance invece la 750 FI arriva seconda alla 8 Ore di Jerez della Frontera nel mese di settembre con l'equipaggio formato da Lucchinelli e dallo spagnolo Juan Garriga (autori anche della pole position) ed è proprio nelle gare di durata dove prende forma l'evoluzione del progetto Pantah che proietta la Ducati verso la Superbike.

Il futuro alle porte

Gli studi sul nuovo motore con testa a quattro valvole, iniziati nel settembre del 1985 da Bordi e Mengoli, proseguono a ritmo serrato. Nel marzo del 1986 il progetto è terminato, il mese seguente i modellisti sono già al lavoro e il primo motore viene avviato alla fine di agosto. Poi, dopo un breve test al Mugello per verificare perlomeno che la moto stia assieme, una 750 FI con il nuovo bicilindrico di Borghi e Mengoli viene fatta debuttare al Bol d'Or affidata a Lucchinelli, Ferrari e Garriga e con un gruppo di tecnici della Weber Marelli al seguito per garantire il corretto funzionamento dell'iniezione. breve. La moto, qualificata in ottima posizione, è costretta al ritiro per la rottura di una biella alla tredicesima ora dopo aver occupato nelle prime fasi di gara addirittura le zone alte della classi-

fica. Nonostante le tante innovazioni tecniche il motore a 4 valvole e iniezione elettronica, il primo al mondo a debuttare in gara, non ha molti CV in più del precedente e non supera i 100 CV. Per avere più potenza occorrerebbe aumentare la cilindrata, ma questo è impossibile fino al 1987 quando la FIM mette mano al regolamento tecnico stabilendo una "quota aggiuntiva" di cc per i motori bicilindrici, altrimenti penalizzati rispetto ai quattro. È per questo motivo che il nuovo V-Twin ad iniezione e testa a 4 valvole cresce fino a 851 cc (l'alesaggio passa da 88 a 92 mm) dando i natali alla 851 Superbike del 1987. La moto che manda in pensione la gloriosa 750 FI e proietta la Ducati nella moderna era della Superbike.

- Lucchinelli, sopra davanti a Caracchi (n° 621) e Adamo (n°26), torna nel 1987 a Daytona con il prototipo dell'851. Nelle prove viene cronometrato a 265 km/h, stessa velocità della Suzuki GSX-R Yoshimura di Tsujimoto, secondo nella 200 Miglia. E con il tempo della pole nella BOT, sarebbe partito in sesta posizione alla 200 Miglia. Sotto, nel 1987 Lucky vince il primo Campionato italiano Superbike.

