

## MotoGP: Rossi trionfa al GP di Catalunya

Rossi trionfa a Barcellona davanti alle due Honda di Marc Marquez e Dani Pedrosa. Quarto Vinales. Lorenzo abbattuto da Iannone



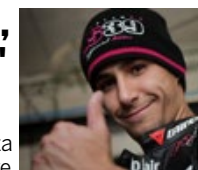
## MXGP: GP di Francia a Febvre ed Herlings

Nonostante l'infortunio, il francese manda in visibilio gli spettatori. Vince la gara dopo essersi spartito un 1° ed un 2° posto con Gajser, Cairoli 4°



## Nico Cereghini "Rossi, Salom, lottare ancora"

Le esigenze di moto e F1 non coincidono, spesso contrastano. Come negli anni 70, per la sicurezza bisogna ancora lavorare e discutere



| PROVA MAXI ENDURO |

# BMW GS EXPERIENCE: R1200 GS

da Pag. 02 a Pag. 15

All'interno

**News:** Intervista a Giovanni Castiglioni: presente e futuro di MV Agusta | Kawasaki W800 Final Edition, Harley-Davidson XG750R | Vendite moto in Italia a +27% | **M. Clarke:** Il due tempi nei Side da corsa | **MotoGP:** GP di Catalunya | **MXGP:** Francia | **Road Racing:** TT SBK

PROVA MAXI ENDURO

# BMW GS EXPERIENCE: R1200GS

Seconda e ultima puntata del test in sella alle GS. Tocca ora alla boxer che abbiamo provato sulle strade del Golfo dei Poeti. Nel 2016 riceve un importante aggiornamento: arriva l'ABS con controllo di stabilità in curva grazie alla piattaforma inerziale. È optional nel pacchetto Dynamic (a 1.160 euro)

**di Andrea Perfetti**





**L**a nostra experience con BMW davanti al mare di La Spezia termina col test della R1200GS. Il primo giorno è volato via in sella alla F800GS, equipaggiata con le gomme tassellate per poter esplorare le cave di marmo di Carrara.

[Qui trovate il nostro video-report.](#)

La GS 1200 è invece dotata di pneumatici stradali (sempre Metzeler, ma Tourance Next). Il 2016 ci regala essenzialmente due novità.

### Evoluzione mirata

La seconda è invece di natura squisitamente tecnica e dà un contributo essenziale alla sicurezza. Sulla R1200GS arriva infatti la piattaforma inerziale che porta con sé il controllo di stabilità della frenata in curva (definito da BMW come ABS Pro), a moto piegata.

La piattaforma inerziale interagisce inoltre con il controllo di trazione in modo predittivo, perché sa l'angolo di piega e lo comunica alla centralina che gestisce l'erogazione della potenza alla ruota anche in funzione della piega; inoltre migliora il funzionamento delle sospensioni elettroniche semi-attive, perché fornisce loro una serie di parametri aggiuntivi legati appunto alla dinamica del veicolo.

Purtroppo c'è anche un "ma" e ve lo anticipiamo subito. La piattaforma inerziale, e quindi l'ABS Pro ottimizzato in curva, non è di serie.

Fa invece parte del pacchetto Dynamic, che costa 1.160 euro (comprende ABS Pro, Mappe del motore Pro, luci a LED) da sommare ai 16.630 euro di partenza della moto. Se poi vogliamo anche le sospensioni semi attive ESA, dobbiamo aggiungere il pacchetto Touring, che vale altri 1.430 euro.





E siamo così alla bella cifra di 19.220 euro (da integrare, se volete, con il pacchetto Comfort da 570 euro e con le borse laterali).

Insomma che la R1200GS costasse tanto, già lo si sapeva. Però l'ABS Pro di serie l'avremmo gradito proprio tanto, perché non è un orpello futile, ma un accessorio utilissimo nelle situazioni di emergenza.

La GS per il resto conferma il progetto lanciato sul mercato nel 2013.

Lo riassumiamo brevemente di seguito. Il motore boxer è raffreddato ad aria più acqua. Per raffreddare le teste, invece dell'olio motore, viene utilizzata una miscela di acqua e glicolo, mentre i cilindri restano raffreddati dall'aria.

Al cambio a sei marce è affiancata una nuova frizione in bagno d'olio (era a secco) con antisaltellamento. Questi i dati dichiarati: cilindrata 1.170 cc, potenza massima 125 cavalli a 7.700 giri, cop-

pia massima di 125 Nm a 6.500.

La GS ha l'acceleratore elettronico con ride by wire e, col pacchetto Dynamic, 5 riding mode selezionabili anche in movimento a cui corrispondono differenti curve di coppia, tre livelli di intervento dell'ABS, quattro del controllo di trazione. Con la Rain si hanno risposta molto dolce del motore, controllo di trazione e ABS più attivi, taratura più morbida delle eventuali sospensioni Dynamic ESA.

In Road il comportamento è medio per tutti i controlli, mentre con Dynamic il motore è più pronto, ABS e controllo di trazione sono poco invasivi e la taratura delle sospensioni è più rigida. Ancora due modalità specifiche per l'off-road: la Enduro offre risposta dolce del motore, intervento sensibile dell'ASC, una ripartizione ottimale della forza frenante, e taratura del Dynamic ESA che favorisce la trazione.



BMW R1200GS: test model year 2016

#perfetto  
PROVA





Poi chi ci sa fare davvero può scegliere (attraverso un'apposita chiave codificata, che mostriamo nel video) la modalità Enduro Pro: il motore risponde in maniera più diretta, l'ABS non interviene sulla ruota posteriore, il controllo di trazione lascia passare una buona dose di patinamento e le sospensioni lavorano in maniera più aggressiva.

### La nostra prova su strada

È sempre lei, non aspettatevi stravolgimenti. La BMW R1200GS è una moto comoda per viaggiare, anche in due. C'è spazio a volontà per pilota e passeggero, le vibrazioni sono ridotte e il cupolino (regolabile senza attrezzi) protegge bene. Il comportamento dinamico gode come sempre dell'ottima maneggevolezza, patrimonio di ogni motore boxer. Il baricentro basso rende la GS agilissima nel misto e facile per tutti anche in città, dove aiuta la sella regolabile su due posizioni. Il motore ha una gran bella erogazione. È fluido sotto, ma già da 2.000 giri spinge con decisione e dopo i 5.000 giri sfodera un bel carattere pepato. Il comando del gas crea dipendenza, merito anche del rumore di scarico degno di uno silenziatore aperto (o quasi). La sua sonorità conquista. Frizione e gas sono belli leggeri, mentre il cambio è rumoroso e piuttosto contrastato in scalata. Consigliamo quindi l'optional Shift Assistant Pro, che consente di cambiare marcia senza usare la frizione e con gustose doppiette in scalata. Rende il cambio meglio gestibile, sebbene resti qualche imputamento quando si scala. Il controllo di trazione è meno invasivo rispetto al passato e dosa la potenza al decimo di cavallo. La GS mette a terra i cavalli che servono sempre e non si avvertono tagli elettronici bruschi. La frenata è molto potente e sempre modulabile. Giova come sempre la presenza del Telelever, che annulla l'affondamento della forcella, quando si frena forte. E passiamo ora alla ciclistica. Sulla GS bianca



#### SCHEDA TECNICA

**BMW R 1200 GS 16.630 euro**

**Cilindrata** 1170 cc

**Tempi** 4

**Cilindri** 2

**Raffreddamento** a liquido/aria

**Avviamento** elettrico

**Alimentazione** iniezione

**Depotenziata** No

**Emissioni** Euro 3

**Capacità serbatoio** 20 Lt

**Potenza** 125 cv - 92 kw - 7.750 giri/min

**Coppia** 13 kgm - 125 nm - 6.500 giri/min

**Pneumatico anteriore** 120/70 R 19

**Pneumatico posteriore** 170/60 R 17

**ABS** sì

**Peso in ordine di marcia** 238 Kg

#### ABBIGLIAMENTO

Casco Arai TourX-4

Completo OJ Desert EVO

Stivali TCX Infinity

del nostro test sono presenti le sospensioni semi attive, che godono ora di setting perfezionati in virtù della presenza della piattaforma inerziale che fornisce ancora più parametri alla centralina. La GS si rivela precisa come una lama in curva. Le ruote copiano fedelmente gli avallamenti e l'assetto della moto è preciso.

Il mode Road è quello che ci è piaciuto di più, ma ora anche in Dynamic le sospensioni non sono mai troppo rigide.

Inoltre il motore ha perso (già a partire dal 2015,

quando è stato adottato l'albero motore più pesante) la risposta troppo vigorosa in Dynamic, riscontrata sulle versioni del 2013.

L'unico limite della ciclistica arriva in presenza di rattoppi pronunciati o di buche: qui la sospensione anteriore fatica a incassare il colpo e restituisce risposte secche al manubrio.

La R1200GS è a tre anni dal lancio un'ottima maxi enduro stradale. È comoda in viaggio, ma all'occorrenza sfodera prestazioni degne di una vera sportiva. **M**



PREGI Motore | piacere di guida

DIFETTI Leggere vibrazioni al manubrio | frizione dura

Prezzo 19.900 €



PROVA CUSTOM

# HARLEY-DAVIDSON DYNA LOW RIDER S

Grossa, pesante, nera, con una coppia incredibile.  
La nuova Dyna Low Rider S è una Harley  
all'ennesima potenza  
di **Cristina Bacchetti**

**S**iamo volati in Francia per provare sulle strade più belle della Provenza la nuova Harley-Davidson Dyna Low Rider S, dove la S sta ad indicare che siamo di fronte al terzo modello della Casa americana equipaggiato con motore Screamin' Eagle 110, di norma presente soltanto sui modelli top di gamma CVO, e che dallo scorso anno fa capolino anche sulla Fat Boy S e sulla Softail Slim S.

### Dicono di lei

"Molti clienti ci hanno chiesto quando avremmo realizzato un'altra moto aggressiva e ad alte prestazioni come i leggendari modelli FXR" spiega Brad Richards, Styling Creative & Design Director "Questa è la risposta alla loro domanda. La Low Rider S è influenzata dalla tendenza delle custom attuali e dal nostro bagaglio sti-

listico, ma mira anche a ridefinire il concetto di prestazioni Harley-Davidson per una nuova generazione di motociclisti, con potenza pronta e una guida dinamica grazie ad una moto ridotta all'essenziale".

### Com'è fatta?

La Low Rider, lì adagiata sul cavalletto, sembra una pantera.

Il total black, la forcella lunga che termina nel ruotone da 19" alzando tutta la parte anteriore (il posteriore è da 17") come se fosse pronta al balzo.

Sul lato destro troviamo un grande filtro dell'aria conico, elemento che più di tutti ne contraddistingue l'estetica e ne sottolinea la grinta.

Il piccolo cupolino devia leggermente l'aria e abbraccia il classico faro tondo.

La strumentazione è come di consueto sul serbatoio, analogica e minimal, bisogna distogliere lo sguardo dalla strada per buttarci l'occhio.



Sul lato sinistro troviamo il livello di carburante, a destra il tappo per il rifornimento, senza chiave. C'è anche il cruise control di serie.

Il doppio scarico basso è rigorosamente nero opaco. Ai lati del grande serbatoio, il più classico dei bar and shield, identico a quello della XLCR Café Racer del 1977.

La sella monoposto, decisamente low (685 mm da terra), termina in un massiccio e morbido parafrangente posteriore. L'irruenza della Low è fermata da un disco al posteriore e due dischi di generose dimensioni all'anteriore.

Nessun Harleysta potrà fare a meno di innamorarsene al primo sguardo.

E' disponibile nell'unica livrea Vivid Black, con cerchi in lega di alluminio color oro.

### Il propulsore

Da sotto il grande serbatoio della Low Rider fa capolino il propulsore da 1.801 cc: lo Screamin' Eagle Twin Cam 110, il bicilindrico a V di cilindrata più alta montato da Harley-Davidson.

Dotato di prese d'aria Heavy Breather e di scarico 2 in 2 in stile Fat Bob, eroga 156 Nm di coppia a 3.500 giri, il 23% in più rispetto alla Low Rider standard. Il gruppo motore trasmissione e lo scarico sono rifiniti con verniciatura a polvere di colore nero lucido e nero ad effetto raggrinzante.

Come ormai ben sappiamo, Harley non dichiara la potenza in cavalli delle sue moto, ma possiamo assicurarvi che il dato di coppia parla chiaro e si traduce in una potenza scaricata a terra notevole.

### Come va? La nostra prova su strada

Bella è bella, e pare avere anche tutte le carte in regola, ma come si comporta su strada, tra le curve? La prima impressione in sella è positiva, la seduta bassa agevola le manovre azzerando il peso di oltre 300 kg, al manubrio c'è tutto a portata di mano, i blocchetti sono di ottima fattura, così come tutta la motocicletta.

Mettiamo in moto e il bicilindrico borbotta cupo. Il bel manubrio drag bar, che ha le estremità leggermente ripiegate verso l'interno, è alto e largo,







#### ABBIGLIAMENTO

Casco Caberg Doom  
Jeans Alpinestars  
Giacca Alpinestars Renee  
Scarpe TCX Boulevard  
Guanti Alpinestars

#### SCHEDA TECNICA

**HARLEY-DAVIDSON LOW RIDER S 19.900 euro**

Cilindrata 1801 cc  
Tempi 4  
Cilindri 2  
Raffreddamento ad aria  
Avviamento elettrico  
Alimentazione iniezione  
Depotenziata no  
Emissioni Euro 3  
Capacità serbatoio 17,8 Lt  
Coppia 16 kgm - 156 nm - 3.500 giri/min  
Pneumatico anteriore 100/90B19 57H  
Pneumatico posteriore 160/70B17 73V  
ABS si  
Peso a secco 293 Kg

e regala una sensazione di controllo sul lontano gommone. Le sospensioni migliorate lasciano filare via le sconessioni, e non spaccano la schiena come sulle Harley di vecchia generazione.

Anche la forcella infinita incassa qualsiasi colpo senza battere ciglio.

Nulla da obiettare anche per quanto riguarda l'impianto frenante: i grandi dischi anteriori assolvono il loro compito ingrato: fermare la mole e la potenza della Low Rider; la frenata posteriore è invece più blanda, utile per inserire la moto in curva e per tutte e correzioni del caso.

E a proposito di curve, come se la cava la cicciottella? Le strade della Francia sono per buona parte delle piste a porte aperte, per l'asfalto perfetto e le curve mozzafiato che disegnano.

Tra le parentesi più ampie e veloci la Low Rider è perfettamente a suo agio e fa divertire un bel po', mentre quando le linee cominciano a stringersi il peso si fa sentire, e bisogna maltrattarla un po' per buttarla giù in piega.

Non una moto da signorine di sicuro, anche perché la frizione non è esattamente di burro, e alla lunga potrebbe affaticare.

Il cambio a 6 marce? Rumoroso, altrimenti non sarebbe un'Harley! E scordatevi della luce a terra: i piolini sotto alle pedane sono fatti apposta per essere piacevolmente limati sull'asfalto.

Nei lunghi tratti veloci il piccolo cupolino devia sufficientemente l'aria, unica pecca qualche vibrazione di troppo al manubrio.

Veloce va veloce, ma siamo comunque davanti ad una cruiser, cattivella, ma una cruiser, che va ad arricchire la gamma Dark Custom di Harley. Piaciuta, promossa, ma quanto costa? Il motore Screamin' Eagle, gioiello della motocicletta, alza un po' il prezzo, che arriva a 19.900 Euro. **M**

# KAWASAKI W 800 FINAL EDITION

## FINE DELLA CORSA

di [Maurizio Gissi](#) | Kawasaki ha annunciato che terminerà la produzione della W800. Si chiude così la storia della classica con motore bicilindrico frontemarcia ispirato alla W1. Un modello celebrativo ne chiude il ciclo

**C**on la W650 del 1998 la Kawasaki di fatto ha aperto la strada ai modelli neo rétro. Dopo la presentazione di questa bicilindrica in linea frontemarcia sono infatti arrivate le nuove Triumph Bonneville e via via tutte le altre classiche che conosciamo oggi. In questi anni la Kawasaki W si è peraltro poco rinnovata e nonostante questo è stata molto apprezzata in alcuni mercati, mentre in altri ha un po' stentato. La W 650 del 1998 si ispirava alla prima Kawasaki

W1 di metà anni Sessanta, 1966 per la precisione, modello a sua volta realizzato prendendo come esempio le bicilindriche parallele inglesi dell'epoca, quelle di maggior successo e tendenza. Subito dopo arrivarono le veloci tre cilindri a due tempi, e poi la straordinaria quattro cilindri Z900, facendo di Kawasaki il marchio più sportivo del panorama mondiale nei primi anni del boom delle moto giapponesi.

La prima W1 era una 650 da una cinquantina di cavalli. La W650 del 1998 era una moto total-



mente nuova sebbene la meccanica (notevole la distribuzione comandata da alberino e coppie coniche) replicasse le vecchie soluzioni meccaniche, in chiave attuali naturalmente.

Nel 2011 è stata la volta della W800, modello arrivato fino ai giorni nostri. Adesso Kawasaki comunica però che terminerà la produzione di questa moto e per commemorarla mette in vendita una versione Final Edition. Un modo per celebrarne la sua storia. «La Final Edition sarà in grado di rappresentare ancora una volta, il ricco patrimonio della W800 – ha detto il direttore Corporate Planning per Kawasaki Motors Europe, Morihiro Ikoma –, la degna conclusione alla serie W. Non è mai facile dire addio ad una vecchia amica, specialmente se così amata».

La fine di questo modello non crediamo sarà però la pietra tombale dei modelli classici Kawasaki, ma soltanto il termine di uno di questi.

Sarebbe curioso vedere chi per primo ha creduto

to nell'heritage chiuderne il suo capitolo, proprio quando la tendenza delle moto classiche è sempre più diffusa in Europa e non solo.

Intanto godiamoci questo modello che ripropone nei colori (Candy Brown e Candy Sunset Orange) e nella sigla qualcosa di già visto nei primi anni Settanta sulle Kawasaki quando ancora non erano, le "verdone".

Su questa versione sono immutate le caratteristiche tecniche, che vedono confermato il due cilindri monoalbero 8 valvole raffreddato ad aria, di 773 cc e con alimentazione a iniezione, capace di 48 cavalli e dotato di cambio a cinque marce. Ruote a raggi da 19 pollici, anteriore, e da 18 posteriore. Sella a 790 mm dal suolo, serbatoio da 14 litri e peso di 217 kg.

Il prezzo non è stato ancora fissato, ma ricordiamo che l'attuale W800 Speciale Edition è in listino a 8.690 euro, 300 euro in più della versione W800 base. **M**

## HARLEY-DAVIDSON XG750R FLAT TRACKER

di Maurizio Gissi | E' la nuova H-D dedicata agli ovali. Ha motore raffreddato a liquido derivato, e potenziato, dalla Street 750. Ma la XG750R è inedita anche nel telaio e la sua linea è fonte d'ispirazione per i preparatori di tutto il mondo

**D**opo molti anni Harley-Davidson rivede la sua flat tracker dedicata alle competizioni sugli ovali di terra battuta. Specialità nella quale la casa di Milwaukee ha vinto moltissimo ma che ultimamente ha visto fra le sue concorrenti moto con motori giapponesi, Yamaha piuttosto che Kawasaki e KTM, raffreddati a liquido e più potenti. Siglata XG750R, la nuova moto è basata sulla piattaforma della Street 750 di serie, il modello creato per andare alla conquista di una nuova clientela.

Il motore V2 di 750 cc è stato opportunamente modificato e potenziato, mentre la ciclistica vede il telaio ampiamente modificato da Vance & Hines Motorsports.

E' sparito l'impianto frenate anteriore, sono state profondamente riviste le sospensioni ed è cambiata la posizione di guida con la sostituzione di manubrio, sella e pedane.

L'estetica è molto simile a quella, imitatissima, che Harley-Davidson ha confezionato ormai più di 40 anni fa.

La moto sarà portata in gara questo fine setti-



mana a Springfield dal team ufficiale Screaming Eagle con David Fisher alla guida.

Brad Baker, il campione 2013 dell'AMA Pro Grand National Champion sarà invece in pista con la gloriosa XR750. «Dopo decenni di successo nel Flat Track – ha ricordato Kris Schoonover, racing manager di Harley-Davidson – sapevamo che era giunto il momento di un nuovo salto generazionale per continuare a essere competitivi in una delle competizioni motoristiche più spettacolari che ci siano».

Perché, come dicevano all'inizio, recentemente altre moto stanno vincendo. Vedi la Kawasaki 650 di Bryan Smith, che ha conquistato la Sa-

cramento Mile, e altre moto veloci come KTM motorizzate 950 LC8, Yamaha della serie MT- e persino Triumph Bonneville.

«Durante i test la nuova moto ha dimostrato di andare forte – ha aggiunto Schoonover – ma la prova in gara è fondamentale, altro sviluppo sarà da svolgere e solo allora capiremo se la competitività sarà superiore alle altre nostre moto ufficiali per dirottarvi Brad Baker».

La Street 750 di serie non avrebbe che da trarne vantaggi nel vedersi affiancare da una versione ispirata a questa XG750R da gara.

Almeno, noi la vediamo così.

Staremo a vedere. **M**

## MV, GIOVANNI CASTIGLIONI "PRONTO A RIPARTIRE, PARTNERSHIP CON MERCEDES MAI INIZIATA"

di Ippolito Fassati | In una lunga intervista, il presidente di MV Agusta racconta l'insuccesso della partnership con Mercedes, mai realmente interessata a sviluppare il brand italiano, nemmeno avendo la possibilità di ottenere il controllo dell'azienda. E ci anticipa gli sviluppi futuri della società e della produzione

In una lunga intervista, il presidente di MV Agusta racconta l'insuccesso della partnership con Mercedes, mai realmente interessata a sviluppare il brand italiano, nemmeno avendo la possibilità di ottenere il controllo dell'azienda. E ci anticipa gli sviluppi futuri della società e della produzione.

«Fare impresa in questo paese è molto difficile, e farlo nel nostro settore, che ha bisogno di molti capitali, lo è ancora di più. Anche avere accesso al credito è sempre complicato e faticoso.

Va detto che noi non facciamo semplice assemblaggio, ma produciamo e disegniamo tutto dalla freccia alla biella. Siamo passati da tre modelli iniziali a 21, fra versioni e varianti.

La piattaforma a tre cilindri ha rappresentato l'investimento più importante, 20 milioni soltanto per il motore, e il progetto è iniziato nel 2007. Vi racconto una storia esemplare.

Qualche tempo fa siamo state una delle tre aziende ammesse a un bando italiano che riguardava progetti speciali, nello specifico per il motore tre cilindri. Avremmo dovuto ottenere circa 15 milioni in tre anni: non abbiamo visto nulla».

### Come si è arrivati alla situazione attuale?

«Per inquadrare questa complessa fase è bene ricordare che abbiamo rilevato MV da Harley-Davidson nel 2010, quando la produzione era di

2.000 moto, il fatturato di 30 milioni di euro e la perdita di 50.

Quando, nel 2008, avevamo venduto noi alla Harley-Davidson, quest'ultima aveva un bel piano di espansione. Piano che purtroppo ha risentito del pieno della crisi economica, soprattutto nella terra della casa madre americana.

Tanto che in Harley decisero di dismettere tutto ciò che non fosse nel core business. (MV Agusta, ma anche Buell, ndr). «MV è rimasta in vendita per diversi mesi, da Eicma 2009 sino alla fine del 2010, ricevendo parecchie offerte sia da parte di gruppi industriali sia di fondi, come ad esempio TPG (la stessa Texas Pacific Group che a suo tempo aveva rilevato Ducati dai Castiglioni nel 1998, ndr).

Ma i soli che hanno creduto nelle possibilità di rilancio di MV siamo stati noi. Nei confronti di Harley-Davidson avevamo un credito, risalente al primo acquisto, di circa 80 milioni.

Nel rilevare MV ne abbiamo ricevuti 20, soldi che sono stati interamente rimessi nell'azienda.

Anche se in realtà ne sarebbero serviti almeno un centinaio per rimettere le cose a posto».

«Dopo la morte di mio papà sono stato affiancato da Massimo Bordi (ex numero uno Ducati ai tempi della proprietà Castiglioni, ndr).

Dai costi fissi di tre milioni al mese siamo scesi a 1,2 con un'opera di razionalizzazione.





Le risorse sono state indirizzate pesantemente nella Ricerca e Sviluppo: dal 2010 al 2015 abbiamo investito circa 80 milioni di euro, significa il 30% del fatturato. Tantissimo, ma non c'era altra soluzione per crescere, e infatti in cinque anni siamo saliti da 30 a 100 milioni di fatturato, da due-mila a 8.500 moto prodotte.

Adesso è facile dire "avete investito troppo", però cinque anni fa si diceva che non avevamo una gamma completa...».

### **Facciamo un passo avanti, nel 2014 è diventato vitale l'ingresso di un socio, Daimler.**

#### **Perché proprio Mercedes?**

«Nel 2014 c'era bisogno di nuovo capitale, e di trovare nuovi soci che mi affiancassero.

Tra i tanti, i più interessanti erano gruppi indiani e cinesi, ma MV era un marchio da tutelare.

Ho trovato in Mercedes un partner perfetto, perché l'azienda MV Agusta cresceva ma non così tanto in proporzione agli investimenti fatti.

Quindi servivano maggior brand awareness e una rete distributiva più forte. Con Mercedes, questi problemi potevano essere risolti: bisognava far conoscere il marchio fuori dal mondo moto.

Entrando nelle vetrine di Mercedes avevamo visibilità al fianco di un marchio di prestigio. Se guardavo ai miei concorrenti, notavo che Audi comprava Ducati e BMW spingeva sulla sezione Motorrad. Mercedes ha scelto di avere il 25% di MV Agusta, pur sapendo che si trattava solo di un accordo commerciale e di marketing, perché preferiva comunque avere un piede dentro, per non ripetere l'esperienza negativa vissuta con Ducati, quando qualcun altro gliela aveva portata via.

«Purtroppo, però, con Mercedes la partnership non ha funzionato. Non è mai partita.

Auto e moto non hanno nulla a che vedere anche a livello di dealer e lo stesso vale per alcuni sviluppi industriali e tecnologici. Le cose funzionano solo se fai parte al 100% della stessa azienda, e quindi puoi condividere realmente gli asset più importanti. Probabilmente siamo anche partiti con aspettative di partnership diverse. Io che la consi-





deravo importante, loro come un investimento di marketing, cosa più volte dichiarata dalla stessa Mercedes. Ma di più Mercedes non era disposta a metterne... e Mercedes avrebbe potuto avere tutte le linee di credito che voleva. Avrei dovuto capire subito che per loro non era così strategico come invece pensavo».

**Quando ha avuto segnali che qualcosa non stesse funzionando?**

«Subito. Dal momento in cui Mercedes non voleva investire in modo importante nella società. Non solo, ma una parte importante della quota di ingresso tedesca era composta da accordi di marketing e commerciali. Accordi che avrebbero potuto lanciare il brand awareness di MV nel mondo. La realtà è che a fronte di un piano di sviluppo che prevedeva la condivisione nel mondo di 360 punti vendita (AMG Performance, dove

venivano espone le MV vendute comunque attraverso la nostra rete), di cui oltre 100 nel 2015 e con altri 70 circa nel 2016, di fatto a oggi non siamo entrati nemmeno in un solo punto vendita AMG o Mercedes».

**Può essere che a bloccare Daimler fosse la quota di minoranza, e che invece volesse il controllo della sua azienda?**

«La partnership, che come Mercedes ha sempre sostenuto doveva trattare esclusivamente il marketing strategico, in realtà non ha mai avuto sviluppo. Non è mai nemmeno cominciata, e non so spiegarne i motivi. La realtà è venuta fuori in maniera inconfutabile in questi ultimi mesi di trattativa, quando si trattava di ricapitalizzare l'azienda. Da parte mia, la priorità resta l'azienda. Per questo ho dato carta bianca a Mercedes. Non mi interessava tenere a tutti i costi le redi-

ni dell'azienda, mi interessava che MV andasse avanti, e bene. Ho offerto a Daimler, attraverso una ricapitalizzazione dell'azienda, anche di averne il controllo, ero disposto a mettermi da parte per dar loro l'occasione di investire e far sviluppare MV come merita.

Ma l'operazione non ha avuto seguito, ribadendo il fatto che il loro investimento in società fosse solo volto al Marketing and Sales, e che le moto non fossero strategiche per il gruppo».

**Se potesse ritornare sui suoi passi, cosa farebbe di diverso?**

«Tornerei al 2014, per cercare un partner capace di una strategia di sviluppo più a lungo termine».

**È stato questo raffreddamento di Mercedes**

**che ha provocato il cambiamento di alcuni manager MV, a fine 2015?**

«Avevamo investito molto sulla rete, sulle filiali, sul progetto Brasile, per crescere a livello commerciale e sostenere le 15-20.000 moto all'anno, ben sapendo che sarebbe servito tempo per arrivare a quei risultati.

Con una visione diversa da alcuni manager e dai soci, ho però deciso che era necessario rivedere la strategia di sviluppo, perché già con la gamma attuale avremmo dovuto vendere di più.

Quello che dobbiamo fare ora è concentrarci sul cliente tipicamente MV, quello che cerca il prodotto di più alto livello, e ho deciso che dovevamo dedicarci alla fascia premium.

Non a caso le moto che vendiamo meglio sono quelle speciali e alto di gamma.





Dunque c'è la necessità di riposizionare l'azienda su un livello produttivo più basso e mirato, passando dalle 15.000 moto ipotizzate all'anno alle 7-8.000, perché contano i margini, non i numeri. Per questo motivo sono stati tagliati i costi. Da settembre sono stati ridotti 50 posti di lavoro, è stato chiuso il progetto Brasile e portato in outsourcing tutta la parte legata alle corse. L'investimento in R&D quest'anno è sceso a 6,5 milioni di euro rispetto ai 18 del 2015 (per effetto di Turismo Veloce e nuova Brutale 800), per le corse ne spenderemo uno contro i quattro dell'anno scorso, con una WSBK in costante crescita nel top five. Serve a poter ripartire, avere marginalità e un business sostenibile che in un tempo ragionevole ci permetta di risanare i debiti nei confronti dei fornitori. Debiti che sono di circa 50 milioni di euro, fra pagamenti scaduti e in scadenza».

**Si era prospettata anche la vendita dell'azienda. E' così?**

«No, non è mia intenzione vendere MV e non ad uno straniero.

Non voglio che un gioiello del nostro Paese venga snaturalizzato. In questo caso si sarebbe trattato di un passo indietro.

Era fondamentale per la ripartenza di MV, nell'ottica di creare un brand upper premium, fare leva su tutti gli investimenti fatti in questi anni.

Investimenti che avrebbero permesso di creare modelli alto di gamma e con dei numeri di produzioni più contenuti. Non avendo nemmeno più questa possibilità, l'unica soluzione rimasta era il concordato. La priorità è la tutela dei creditori, quindi era necessario darsi un tempo per non fermare la produzione, e creare un piano di restructuring (ristrutturazione del debito, ndr).

Piano fatto sia dalla parte finanziaria sia da quella strategica, all'interno del quale mi auguro di poter già portare un nuovo socio che condivida i miei stessi valori.

Stiamo infatti già valutando varie possibilità, e sono certo che l'azienda avrà un futuro stabile. Entro fine luglio presenteremo un piano finan-



ziario e industriale che dimostri la possibilità di creare una MV Agusta con le caratteristiche di esclusività e sostenibilità. Qualcosa di bello e ben costruito, ma non esageratamente di lusso».

**Quindi ci saranno cambiamenti nell'arrivo dei nuovi modelli rispetto ai precedenti piani?**

«Avevamo diverse piattaforme in sviluppo, che abbiamo deciso di fermare. C'è comunque il pro-

getto del nuovo quattro cilindri, che prosegue e che arriverà presto privilegiando i modelli più richiesti, e quindi non per forza la F4.

Per i prossimi due anni vedrete nuovi modelli di consolidamento della gamma attuale, a tre e quattro cilindri, e solo dopo ci sarà una nuova serie. C'è spazio per un'azienda come la nostra, che possa soddisfare chi vuole il meglio: moto passionali, emozionali e ben rifinite.

E a Eicma vi dico che ci saremo con alcune belle sorprese».

**Ci saranno dei cambiamenti nei vostri programmi sportivi?**

«L'anno scorso siamo dovuti intervenire dopo che lo sponsor era fallito, ma ora con Andrea Quadranti, appassionato proprietario del team, le cose si sono sistemate. Credo che con la SBK vinceremo, ci metteremo un po' di tempo come hanno fatto tutti gli altri, ma ci arriveremo. Qualche soddisfazione ce la siamo già tolta fra supersport e superbike».

**Come vede MV fra cinque anni?**

«Preferisco guardare a come sarà fra cinque mesi. Soffriamo soltanto un problema contingente di cassa. Più in generale esiste un trend di customizzazione, di personalizzazione, di ricerca di qualcosa di diverso e speciale. MV deve continuare in quella direzione e in quello spazio, spingendo e migliorando quello che abbiamo».

**Fra i possibili investitori interessati a MV sta circolando il nome dell'americana Polaris, che già controlla Victory e Indian.**

**E' un'opzione concreta? Cosa ci può dire in merito a questa, o ad altre alternative?**

**Significa che Mercedes cederà la sua quota?**

«Stiamo valutando diversi investitori, tra cui fondi, family offices e gruppi industriali.

Per quanto concerne Polaris, è un grande gruppo, ci conosciamo, sicuramente ci potrebbero essere molte sinergie concrete.

Su Mercedes stiamo discutendo il riacquisto della loro partecipazione in MV; dire che a questo punto un prosieguo della partnership sarebbe controproducente per entrambi sia abbastanza scontato.

Vediamo di mettere insieme i vari pezzi del puzzle nei prossimi due mesi, e poi concentrarsi sul fare le nostre bellissime moto, degne di un glorioso marchio italiano che deve rimanere tale.

Il nostro Paese ha già perso abbastanza patrimonio a livello di aziende e di marchi storici» **M**



## VENDITE A MAGGIO LE MOTO A +27%

di **Maurizio Gissi** | Prosegue la ripresa delle vendite in Italia, grazie soprattutto alle moto. Ma anche gli scooter crescono a doppia cifra (+12,1%) e persino i cinquantini vedono il segno più. Nei primi cinque mesi il saldo immatricolato vede un +18,5%



Il mese di maggio ha un'influenza sulle vendite annuali di circa il 13%, pari all'incidenza del mese di aprile. E se lo scorso mese di aprile aveva visto le vendite di moto e scooter, sopra i 50 cc, aumentare del 10% rispetto a dodici mesi prima, il mese di maggio ha fatto molto meglio ottenendo 25.059 immatricolazioni. Pari a un +17,6% rispetto a maggio 2015, quando il saldo positivo nei confronti dell'anno

precedente era stato dell'8,6%. Prosegue quindi con passo costante dall'inizio dell'anno la ripresa delle vendite di moto e scooter, dopo un 2015 sempre in crescita ma con valori assoluti meno sostenuti. Se si escludono temporanei rallentamenti, la ripresa delle vendite è in atto da oltre un anno e mezzo. A maggio le moto vendute sono state 9.943, con una crescita importante del +27%. Da parte loro

gli scooter immatricolati sono stati 15.110, in aumento del 12,1% sull'anno precedente. In lieve ripresa anche i cinquantini, le registrazioni sono state infatti 2.491, ovvero +12,1% rispetto a maggio 2015 quando si era notata una perdita del 12% nei confronti del 2014.

### Positivi anche i primi cinque mesi

Da gennaio a maggio il numero di due ruote immatricolate, superiori a 50 cc, è stato di 93.280 unità, in crescita del 18,5% rispetto allo stesso periodo del 2015 quando il saldo si era fermato a un +3%. A tirare il gruppo sono soprattutto le moto, che hanno raggiunto le 40.879 unità con un aumento pari a +24,2%. Per restare al paragone con l'anno precedente, le moto allora erano aumentate del 10%.

Gli scooter ottengono un ottimo +14,5%, con un 52.401 unità immatricolate, ribaltando il saldo

negativo dei primi cinque mesi del 2015 che era stato di -1,4%.

Nel mix moto e scooter c'è da registrare la maggior crescita delle prime. Rispetto a due anni fa, quando si vendevano quasi due scooter ogni moto, ci si sta avvicinando alla parità.

Sappiano bene che siamo ancora lontani dai numeri record di quasi dieci anni fa, tuttavia va anche notato come la ripresa in atto stia avvenendo senza che ci siano state operazioni di sostegno come la rottamazione, senza che le tariffe assicurative siano calate – se non in maniera relativa e soltanto in alcune aree italiane – e senza che ad esempio siano calati i costi di gestione o quelli autostradali.

Qualche segnale positivo arriva anche dall'aumento delle vendite di moto nella fascia 125, mentre le medie cilindrato meno costose stanno avvicinando alla moto diversi neo-motociclisti



che diventano tali non più a sedici ma a 25 anni quando ad esempio vengono a cadere le complicate limitazioni sulle patenti.

Da parte loro alcuni costruttori hanno saputo rispondere alla crisi, con il ritardo dovuto più ai tempi di sviluppo dei modelli che alla presa di coscienza del fenomeno, mettendo in vendita moto interessanti a prezzi più accessibili.

Fermo restando che in Italia si continuano a vendere moto di cilindrata medio alta e non sempre economiche. Ma anche questo è un segnale che gli appassionati resistono.

### Andamento cilindrata e segmenti

Per quanto riguarda le classi di cilindrata del segmento moto è da notare l'incremento delle cilindrata fra 800 e 1000, con 13.255 unità (+33%).

E' qui che ad esempio ci sono le varie Yamaha della serie MT ed alcune Ducati. Seguono per importanza, come riportano i dati ANCM, le cilindrata oltre il litro, con 11.756 unità e un +13,1%. Salgono le medie cilindrata tra 600 e 750 con 7.496 moto e un +16,7%. Buon aumento anche per le 201-500 con 5.492 unità (+30,2%). Le ottavo di litro aumentano nei primi cinque mesi addirittura del 50,6%, grazie a 2.719 moto.

Passando alle tipologie, sono ancora le enduro stradali le più vendute, con 13.950 unità e un incremento del 38,5%. Ci sono poi le naked (sempre con l'errore dell'inclusione della Yamaha Tracer in questa categoria), molto vicine con 13.844 unità (+24,4%). A seguire le turistiche (4.914 unità e +5,5%), le custom (3.827 e +17,8%), le sportive (+2,9% e 2.237 esemplari) e le supermotard che beneficiano delle rinnovate Ducati Hypermotard e salgono a 1.517 unità con un +49,5%.

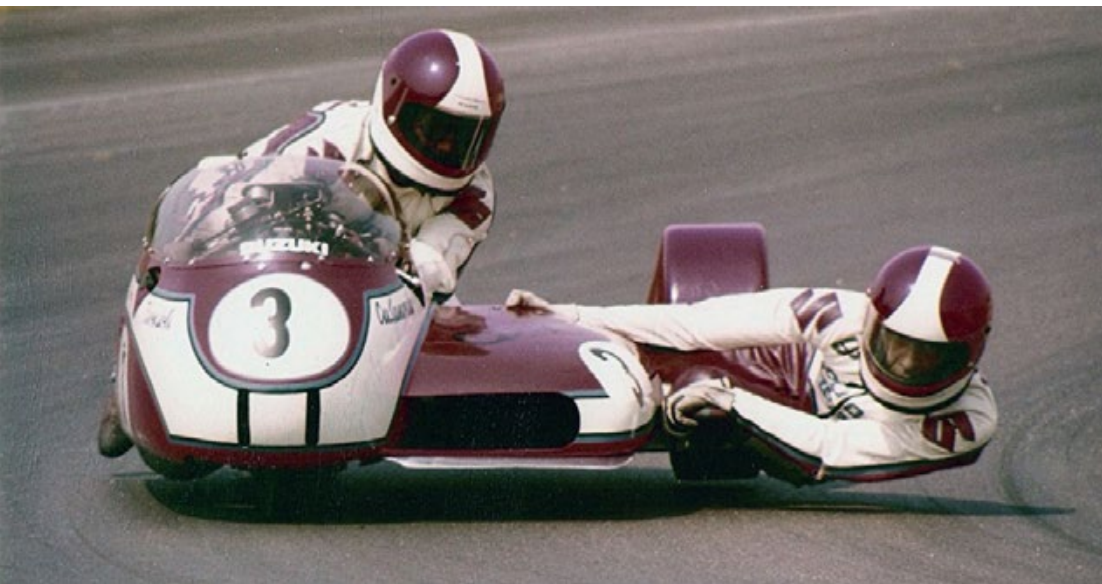
In campo scooter sono sempre i modelli 125 a essere i preferiti, con 18.171 veicoli targati pari a un incremento del +18,8%. Al secondo posto in classifica ci sono i modelli 300-500, con 17.214 unità (+17,4%), poi i 150-250 (12.148 esemplari e un +6,5%) e i maxiscoter oltre i 500 cc con 4.868 immatricolazioni e un +10,8%. **M**

[LEGGI TUTTE LE CLASSIFICHE](#)



# SIDECAR DA CORSA LA FORZA DEI DUE TEMPI

di Massimo Clarke | Il passaggio ai motori a due tempi è stato fondamentale nella evoluzione di questi straordinari mezzi da competizione. Dai primi Suzuki e Kawasaki al Konig 4 cilindri boxer



Mario Trondoli e Carlo Casanova impegnati al limite (si osservi la ruota del carrozino leggermente sollevata dal suolo) in una gara in salita del 1978

**N**ei primi anni Settanta i bicilindrici BMW con distribuzione dell'inconosciuto tipo detto "monoalbero sdoppiato" continuavano a dominare la scena agonistica a livello mondiale, contrastati solo dal quadricilindrico bialbero sviluppato da Helmuth Fath (vincitore del titolo nel 1971). Già c'era però chi pensava a utilizzare i due tempi, che cominciavano ad andare davvero forte sulle moto da Gran Premio di 500 cm<sup>3</sup>.

Si trattava di individuare il motore più adatto al diverso tipo di impiego.

Anche tra i modelli di serie, ai quali attingevano praticamente tutti i sidecarristi nostrani (solo Dal Toè aveva un BMW RS 54 Rennsport), ce ne erano alcuni che sembravano prestarsi bene, dato che a una notevole compattezza e a un peso contenuto abbinavano eccellenti possibilità di raggiungere, dopo adeguata elaborazione, potenze molto rilevanti.

## Suzuki, poi Bimota e Kawasaki

Tra gli specialisti italiani va ricordato in particolare Ollearo, vincitore del Trofeo Nazionale Sidecar nel 1973 e nel 1974.

Che ha impiegato dapprima il bicilindrico di 500 cm<sup>3</sup> raffreddato ad aria del Suzuki Titan e quindi il tricilindrico raffreddato ad acqua del GT 750 della stessa casa.

Di entrambi questi motori esistevano versioni da competizione; ciò significava anche che erano reperibili parti speciali destinate al loro potenziamento. Nel 1973 il Trofeo FIM Formula 750 è stato vinto da una Suzuki; il motore di questa moto, denominata TR 750, erogava 100 cavalli a 8.000 giri/min.

Nel nostro campionato Juniores nella seconda metà degli anni Settanta è stata un'importante protagonista la Suzuki-Bimota con motore bici-

lindrico raffreddato ad acqua di 500 cm<sup>3</sup>.

In precedenza però per le gare delle "Derivate di serie" la Saiad, importatrice per l'Italia della casa giapponese, aveva approntato una serie di GT 750S Vallelunga, con il motore che erogava 81 cavalli a 7500 giri/min (contro i 67 a 6500 del GT 750 base).

Nella seconda metà degli anni Settanta, seguendo le orme di Ollearo, anche altri piloti nostrani, come Trondoli e Donati, hanno adottato il tricilindrico Suzuki dopo avere constatato che i quattro tempi con i quali correvano in precedenza erano sempre meno competitivi.

Prima ancora però in campo nazionale spicca un altro pilota che aveva dato la preferenza a un motore a due tempi utilizzando un tricilindrico Kawasaki; si tratta di Romairone, che ha conquistato il titolo della montagna nel 1974 e nel 1977.

Il secondo sidecar di Ollearo con motore Suzuki era ancora di schema classico e impiegava un telaio in tubi. Ad azionarlo provvedeva il tricilindrico a due tempi della GT 750, debitamente preparato



In campo mondiale le cose andavano diversamente. Anche se i BMW continuavano a farla da padroni, nei primi anni Settanta c'era chi rivolgeva le sue attenzioni ai due tempi, pensando di utilizzare non i motori motociclistici ma quelli destinati ad essere impiegati sull'acqua...

Il gruppo svedese MCB produceva moto col marchio Monark e motori per imbarcazioni con il marchio Crescent.

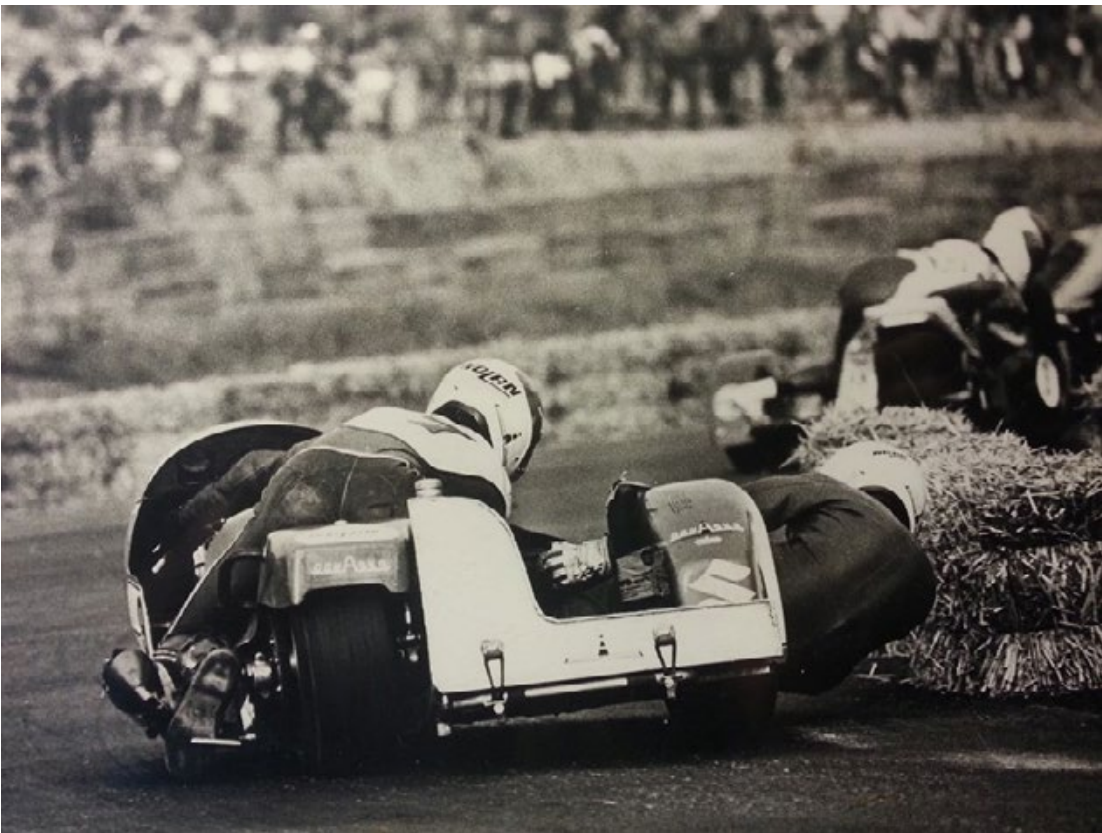
Il 1967 aveva visto la comparsa di una 500 da competizione che utilizzava il tricilindrico a due tempi Crescent.

Anche se i risultati ottenuti da questa moto non sono stati esaltanti, ben presto qualcuno ha pensato che, data la compattezza e la disposizione quasi orizzontale dei cilindri, tale motore poteva essere molto interessante per un sidecar da corsa. Si trattava del vulcanico tecnico-pilota svizzero Rudi Kurth, che correva con la splendida Dane Rowe come passeggera.

Il suo CAT-Crescent ha esordito nel 1971, destando subito una grande impressione.

Si trattava infatti di una realizzazione largamente innovativa, che per di più impiegava un motore

Pure il toscano Franco Donati, qui ripreso in un furibondo inseguimento, dopo gli inizi a quattro tempi ha dotato il sidecar da lui stesso costruito di un tricilindrico Suzuki



A porre definitivamente fine all'era dei quattro tempi a livello mondiale è stato il motore tedesco Konig. Nel frattempo la struttura dei sidecar da corsa si è andata evolvendo. Nella foto si può apprezzare in particolare l'altezza incredibilmente ridotta

a due tempi inedito. La potenza del motore, che aveva un alesaggio di 60 mm e una corsa di 58,8 mm, così come veniva fornito dalla casa era di 64 CV a 7.500 giri/min.

È doveroso ricordare che uno di questi tricilindrici è stato utilizzato in quel di Bologna per realizzare una 500 da GP che, dotata di un telaio Daspa appositamente costruito, è stata portata in gara nella seconda metà degli anni Settanta da Ermanno Giuliano.

### Il boxer Konig da mondiale

Per i sidecar da corsa impegnati nel campionato mondiale l'era dei motori a due tempi è però iniziata davvero grazie al quadricilindrico boxer Konig. Questo motore veniva costruito a Berlino da una azienda specializzata nel settore dei fuoribordo da competizione.

Forniva ottime prestazioni e a un certo punto si è pensato di impiegarlo su di una 500 da GP.

Era molto basso e leggero, ma disponendolo con l'asse dell'albero a gomiti trasversale rispetto al telaio (ossia con due cilindri in avanti e due all'indietro) aveva una lunghezza considerevole, e la situazione era peggiorata dal cambio, collocato posteriormente.

Questa moto, sviluppata e condotta da Kim Newcombe, ha ottenuto eccellenti risultati.

Nel mondiale del 1973 lo sfortunato pilota neozelandese è arrivato secondo, ma si è trattato di un piazzamento postumo; quando è incappato in un incidente mortale era in piena lotta per il titolo. Il motore Konig ha subito destato l'interesse dei sidecaristi che hanno ben presto iniziato ad impiegarlo.

Nel 1974 è arrivata la prima vittoria (nel GP di



Germania) e l'anno seguente il primo titolo mondiale, bissato nella stagione successiva, sempre per merito di Steinhausen.

Una interessante particolarità di questo quadricilindrico era costituita dall'impiego di un solo disco rotante che, piazzato sul dorso del basamento, controllava l'ammissione nelle due camere di manovella.

Le misure di alesaggio e corsa erano perfettamente quadre (54 x 54 mm) e la potenza dell'or-

dine di 85 cavalli a 10.000 giri/min.

Il basamento era costituito da due semicaratter che si univano secondo un piano mediano verticale; nella fusione di ciascuno di essi erano incorporati due cilindri.

Anche in Italia il motore König si è rivelato vincente. Zini lo ha impiegato per imporsi nel Trofeo nazionale sidecar nel 1976, nel 1978 e nel 1980 e per conquistare due titoli italiani della montagna (1975 e 1976). **M**

Un altro sidecar con motore König (fotografato anch'esso in occasione del recente evento di Varano). Si possono ben osservare i quattro scarichi individuali, con camere di espansione alloggiata nella parte anteriore del carrozino, e la struttura del telaio



Il motore König aveva un importante punto di forza nel ridottissimo ingombro verticale. Come si può vedere nella foto, tanto i due condotti di aspirazione ("serviti" da un carburatore automobilistico a doppio corpo) quanto gli scarichi sono rivolti verso l'alto. Si noti l'inconsueto percorso della cinghia dentata di comando della valvola a disco rotante. In questo sidecar gli scarichi sono del tipo "siamese" (due camere di espansione per i quattro cilindri)

## RIDE IN THE USA "ON ANY SUNDAY II"

di [Pietro Ambrosioni](#) | Non è il sequel del celebre film di fine anni Settanta, ma vale lo stesso la pena di guardarlo



**L** ultimo lunedì di maggio negli USA è Memorial Day, il giorno in cui si ricordano i reduci e i caduti di guerra.

Non vi tedio con ulteriori particolari, sappiate che oggi è in assoluto uno dei giorni peggiori dell'anno per mettersi in macchina, per cui me ne sono rimasto a casa.

E in questo caldo e terribilmente umido pomeriggio nel nord della Georgia mi sono messo sotto alla ventola a soffitto e davanti al televisore, sperando di trovare qualcosa di interessante da guardare.

Le gare del weekend me le sono già viste in diretta online e ieri sera ho anche visto la replica

del Red Bull Hare Scramble (ma una volta non si chiamava Erzberg Rodeo?) e per non farmi mancare nulla ho anche riguardato "Moto The Movie 6" su Netflix.

Quindi le speranze erano ormai ridotte al lumicino. Tanto per provare ho cercato la parola "motorcycle" su Amazon Video e mi è uscito tra le varie opzioni il titolo "On Any Sunday II".

"Accidenti - mi sono detto - è già disponibile?". Credevo infatti che si trattasse di "On Any Sunday: The Next Chapter", il film uscito nelle sale nel 2014 che per mille motivi non ho ancora avuto modo di vedere.

Mi sono messo comodo e ho schiacciato play, aspettandomi di vedere il moderno sequel del

film che nel 1971 ha messo in sella milioni di americani.

Beh, nella mia presunzione di conoscere "quasi tutto" del mondo a due ruote americano, oggi mi sono reso conto che qualcosa mi deve essere sfuggito... Ma procediamo con calma.

"On Any Sunday II" parte con una bella sequenza vintage girata sulle dune del deserto, e io, ancora ignaro del mio errore, ero lì che pensavo "forte, intro d'epoca per stabilire la connessione con il film originale..."

Ma poco dopo mi sono accorto che non stavo guardando "The Next Chapter": questo è il seguito a "On Any Sunday", girato a fine Anni '70 (e pubblicato nel 1981), quando gli americani final-



mente iniziavano a farsi notare a livello mondiale nel mondo delle due ruote.

Devo ammettere che me lo sono goduto davvero, anche se il feeling un po' epico del film originale manca quasi del tutto.

Il documentario alterna alcune scene decisamente vintage di gare nel deserto Anni '60 e persino il GP di Catalina degli Anni '50 a delle bellissime finestre sulle carriere (ancora agli inizi) di piloti come Kenny Roberts, Bob Hannah, Bruce Penhall e Brad Lackey.

Ci sono poi anche delle belle sequenza di trial (con Bernie Schreiber), dessert racing e persino un cameo di Don Vesco nell'atto di conquistare il record di velocità su due ruote a Bonneville nel

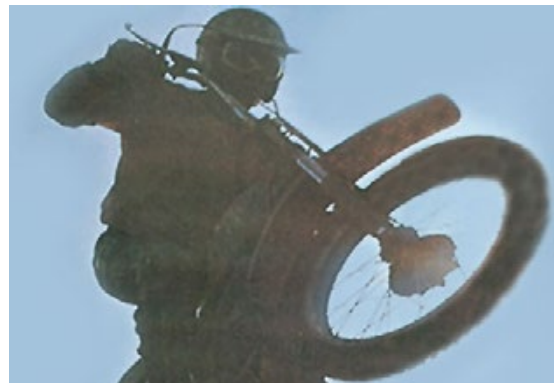
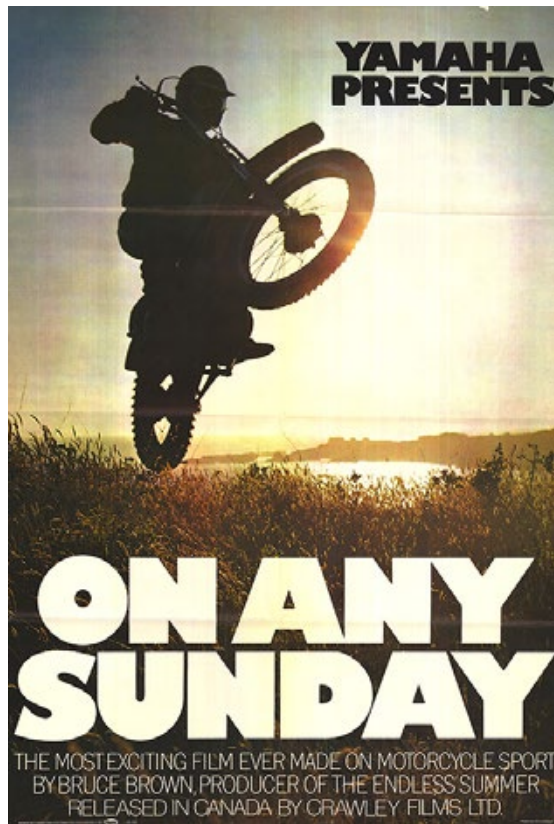
1978 sul suo razzo Lightning Bolt Streamliner.

E poi lo sapevate che in Giappone un tempo si correvano gare di speedway su asfalto davanti a 50mila spettatori silenziosi, dove l'unico scopo erano le scommesse?

Se, come me fino ad oggi, non avete mai avuto occasione di vedere "On Any Sunday II"

Vi consiglio di dargli un'occhiata: per me è stato un piacevole viaggio indietro nel tempo, ad un periodo pochi anni prima che iniziassi a seguire le moto seriamente (il mio "spartiacque" è settembre 1982).

Un periodo in cui nel Motomondiale si partiva a spinta, ai pit stop si fumava una sigaretta e lo start delle gare del deserto vedeva 500 moto tut-



te allineate partire come la carica di Balaclava.

L'unico collegamento con il film originale "On Any Sunday" è l'apparizione di Malcolm Smith nelle sequenze di apertura e di chiusura e, come ho detto, manca la magia dell'originale.

Ma vale comunque la pena.

Non credo che esista una versione tradotta in italiano, ma poco male: quello che conta davvero sono le immagini.

Anzi, a dire il vero forse è anche meglio se non capite cosa dicono certi piloti, perché ad esempio Kenny Roberts, Bob Hannah e lo stesso speaker, al momento di parlare dell'Europa e dei suoi talenti a tratti si rendono davvero antipatici...

## NICO CEREGHINI “ROSSI, SALOM, LOTTARE ANCORA”

Le esigenze di moto e F1 non coincidono, spesso contrastano. Come negli anni Settanta, per la sicurezza bisogna ancora lavorare e discutere. Dopo il venerdì nero, una domenica che autorizza la fiducia



**C**iao a tutti! Louis Salom è stato molto sfortunato: correvamo nel campionato più avanzato del motociclismo, girava su una pista considerata sicura, era protetto al meglio dalla testa ai piedi. Eppure ha perso la vita. Un momento prima impostava un curvone come già aveva fatto centinaia di volte su tutte le piste del mondo, un momento dopo subiva delle lesioni irreparabili. Morire a ventiquattro anni è terribile e ingiusto. La verità è che, purtroppo,

il nostro è uno sport molto pericoloso, e spesso facciamo di tutto per dimenticarne. Una dinamica strana, ma era strana anche quella del grande Marco Simoncelli a Sepang nel 2011. Si cade anche senza logiche. Noi ci aspettiamo che chi disegna le piste e gli spazi esterni preveda tutto, non sembrerebbe difficile farlo, e invece lo spazio lì al Montmelò manca. Non meravigliatevi se Valentino Rossi dice che almeno venti curve del mondiale sono altrettanto carenti: la sicurezza non è un valore fisso, non è un numero, è un obiettivo

che si sposta continuamente più avanti. Con qualche ostacolo di troppo, come la F1. Negli anni Settanta – e ne sono stato testimone diretto – la Formula 1 voleva i guard-rail vicinissimi alla pista per avere, in caso di uscita, l'angolo di incidenza più contenuto possibile. Meglio strisciare che impattare duro. Noi motociclisti facemmo una lunga battaglia e gli spazi progressivamente e con fatica si trovarono, ma non sempre sufficienti. E' lì che la F1 vuole l'asfalto all'esterno: dove la barriera resta vicina,

per loro è vitale poter lavorare di sterzo e di freni per scongiurare l'impatto. Senza quell'asfalto, il povero Louis Salom avrebbe avuto più chances di sopravvivere? Probabilmente sì, di solito moto e pilota prendono sulla ghiaia traiettorie diverse. E allora, anche se è difficile, bisogna riprendere quelle battaglie degli anni Settanta: non ci si può accontentare, dalle protezioni attive a quelle passive c'è sempre molto lavoro da fare. Dico la verità, qualche volta dubito del mio mondo. Mi aveva molto deluso sentire le lamentele di Lorenzo e Rossi sulle

modifiche alla pista. Inaccettabile che a caldo, dopo aver disertato la convocazione della Safety Commission con una buona dose di superficialità, i due piloti Yamaha alzassero la voce per ragioni che apparivano utilitaristiche. Mi ha incoraggiato invece il bel riscatto della domenica: un confronto acceso ma corretto per la vittoria della MotoGP, un campione intramontabile che colleziona un altro capolavoro, la mano tesa con un sorriso al giovane rivale. Proprio colui che – nella convinzione di Rossi e di molti

di noi – gli ha fatto perdere il titolo del 2015. Bello che Valentino abbia usato quasi le stesse parole di sua madre Stefania nella nostra intervista di marzo: “La moto – hanno detto entrambi – non sempre è un'amica e qualche volta purtroppo ti tradisce”. Vale ha aggiunto: “Ci ho pensato molto, stanotte: abbiamo bisogno di concentrazione e tranquillità. Era la cosa da fare”. Voglio immaginare che da qui si possa tutti ripartire: dall'equilibrio, dalla serenità, e dalle riunioni della Safety Commission. **M**

**“NON MERAVIGLIATEVI SE VALENTINO ROSSI DICE CHE ALMENO VENTI CURVE DEL MONDIALE SONO ALTRETTANTO CARENTI: LA SICUREZZA NON È UN VALORE FISSO, NON È UN NUMERO**

# MOTOGP GP DI CATALUNYA





## GP DI CATALUNYA ROSSI VINCE IL GP DI MONTMELO'

di Giovanni Zamagni | Rossi trionfa a Barcellona davanti alle due Honda di Marquez e Pedrosa. Quarto Vinales. Lorenzo abbattuto da Iannone

**S**trepitosa vittoria di Valentino Rossi davanti a Marc Marquez e Dani Pedrosa. Settimo Andrea Dovizioso, Andrea Iannone abbatte Jorge Lorenzo: i due erano in lotta per la quinta posizione.

Il GP che non ti aspetti: si pensava che con il caldo infuocato, Marquez potesse sfruttare al meglio la grande confidenza con le gomme dure,

mai provate veramente durante le libere da Valentino Rossi, che invece le ha sfruttate al meglio e ha vinto da campione, quale è, dopo una splendida sfida con il rivale.

Eppure, la gara di Valentino era iniziata male: sesto alla prima curva, ottavo alla seconda, sesto alla fine del primo giro.

Ma Rossi ne aveva di più: al terzo giro era già ter-

zo, per poi passare in testa al settimo, mentre Lorenzo, scattato al comando, perdeva terreno in continuazione.

### SFIDA A DUE

A quel punto, si è capito che la sfida sarebbe stata tra Rossi e Marquez, che sono andati separati da tra due e quattro decimi fino al 21esimo giro, quando Marquez ha attaccato alla prima curva, finendo però lungo, e venendo risuperato immediatamente.

Altro attacco al 23esimo giro, sempre nello stesso punto: questa volta sembrava quello decisivo,

ma Marquez sembrava poter allungare, ma Rossi è sempre rimasto lì e al 24esimo giro, sempre alla prima curva, ha effettuato un sorpasso capolavoro, uno di quelli che non danno possibilità di replica. Incredibile.

Marquez, poi, ha preso un'imbarcata e il giro e mezzo finale non ha avuto più storia, con Valentino di nuovo primo in Spagna, a casa del nemico.

### IANNONE, CHE ERRORE

Terzo posto per Andrea Iannone, quarto per Maverick Vinales, mentre al 17esimo giro un altro errore clamoroso di Iannone, in grande rimonta:



Andrea, cercando di attaccare Lorenzo alla 10. È arrivato nuovamente lungo, ha centrato il rivale, l'ha abbattuto ed entrambi sono finiti nella sabbia. Se non altro, questa volta, ha chiesto subito scusa, accettate a fatica da Lorenzo, che era in difficoltà, ma vede svanire un sesto posto e la vetta del campionato, adesso conquistata da Marquez, con Rossi terzo a 22 punti. Un duello tra Rossi e Marquez fantastico, finito con un'imprevedibile stretta di mano tra i due: il modo migliore per ricordare il povero Luis Salom.

## ROSSI E MARQUEZ: LA STRETTA DI MANO

«Sono partito male ma avevo un buon passo - commenta Rossi in conferenza stampa - Quando sono arrivato in testa ho provato a spingere per staccare gli altri, ma questa strategia ha funzionato con tutti tranne che con Marquez che mi ha seguito. E' stato difficile, ma mi sentivo bene e la moto era perfetta quindi sono riuscito a rimanere davanti.

Alla fine mi è piaciuta la battaglia: quando Marc mi ha sorpassato ho visto che anche lui era in difficoltà con le gomme e allora ho provato a spingere al massimo e son riuscito a prendere un piccolo gap per l'ultimo giro. Credo sia stato il miglior modo per ricordare Salom e un piccolo omaggio per lui e la sua famiglia.

Non è nulla di importante ma è l'unica cosa che noi piloti possiamo fare».

### Un w-e difficile sotto tanti punti di vista.

«Sì, tornare in pista e trovare la giusta concentrazione è difficile e il cambiamento di tracciato ci ha fatto un po' soffrire ieri, ma oggi siamo migliorati e siamo riusciti a far lavorare le gomme dure e abbiamo fatto una buona gara».

### A fine gara hai stretto la mano a Marquez.

«Sì, quando capitano queste cose (la morte di Salom, NDR) tutto il resto non ha molta importanza. Questa notte ho pensato molto, e sono arrivato alla conclusione che facciamo uno sport dove



dobbiamo essere tranquilli e concentrati, perché è una cosa bellissima ma nello stesso tempo pericolosa, quindi era semplicemente la cosa giusta da fare».

**Questo potrà aiutare a migliorare la vostra relazione?**

«Sì».

**Dopo il riavvicinamento con Marquez pensi che ci sarà un riavvicinamento anche con Lorenzo?**

«Buona domanda (ride). La situazione con Lo-

renzo è un po' diversa.

All'inizio della stagione non pensavo che non ci saremmo parlati, ma da quando sono tornato in Yamaha sono stato sempre io ad andare da lui a a salutarlo e a chiedergli come va e ho pensato che invece quest'anno ho aspettato che venisse lui, ma non è mai successo».

**A un certo punto hai pensato di accontentarti del 2° posto?**

«Quando ho visto "Lorenzo Out" ho pensato che caso mai fosse Marc ad avere vantaggio dall'arrivare anche 2° perché ormai è in testa al mondiale.

La mia situazione è diversa: io devo recuperare più punti e ho due piloti davanti a me. Poi in quei momenti devi valutare come ti senti, che feeling hai con la moto e se sei in grado di vincere».

**Alcuni piloti hanno detto che è necessario che tu ritorni nella Safety Commission per la tua esperienza, ritornerai?**

«Io non ero d'accordo nel modificare la curva 9 poi sono andato a visionare la curva e la via di fuga è davvero piccola e le condizioni di sicurezza sono simili alla curva 12 quindi alla fine penso

che... lo preferisco il tracciato classico, ma se per ragioni di sicurezza bisogna modificare anche la curva 9 va bene, perché bisogna fare tutto ciò che serve per aumentare la sicurezza».

**Credi che questo sia il miglior momento della tua carriera?**

«Credo che l'importante sia essere consistenti e veloci alle due della domenica pomeriggio. Questo è quello che ho pensato per tutta la mia carriera. L'anno scorso ho lottato per il campionato fino all'ultima gara ma in alcune gare non ero veloce come Lorenzo e Marquez.







Quest'anno invece sembra che io sia più forte nonostante abbia meno punti. E' un buon momento e la Yamaha è molto competitiva.

Mi piacciono le Michelin perché sono le gomme con le quali sono cresciuto come pilota.

Il campionato quest'anno ad ogni gara diventa più aperto difficile da interpretare e interessante. Sono allo stesso livello di Marquez e Lorenzo, ma allo stesso tempo anche Pedrosa, Vinales e Iannone sono molto forti.

Diventa molto importante dal tracciato sul quale si corre».

**Tu hai un rapporto magico con Barcellona, nel 2009 battevi Lorenzo in una delle gare più importanti della tua carriera e oggi hai fatto la stessa cosa con Marquez.**

«Sì, sono riuscito a sbloccare il primo dieci perché non ho mai vinto da nessuna parte 10 volte.

Mi pesava tanto non avere vinto nel 2009 e dopo la scorsa gara del Mugello ero molto triste perché mi ero preparato bene per fare una gran gara davanti a tutti i tifosi.

L'unica cosa che dovevo fare qui era vincere».

**Finalmente hai sbloccato questo numero 10.**

«Sì, è un po' come nei videogames quando sblocchi il livello 10.

Sembrava un po' una maledizione, per il mondiale dell'anno scorso che poteva essere il decimo e la decima vittoria del Mugello che poteva essere quella di una settimana fa».

**Da metà gara, la tua gomma davanti era molto rovinata, eppure sei stato molto preciso nel buttarci dentro al penultimo giro, alla curva 3 hai fatto un capolavoro perché sei entrato velocissimo. Quando è così rovinata, cosa senti?**

«L'ho intravista la gomma ed era consumata. Ieri era rovinata, strappata e quando si strappa succede che quando appoggi la moto sembra che pesi tanto, che cada giù.

Oggi ho fatto più fatica con quella dietro e ho visto che anche Marquez stava soffrendo».

**Si può dire che nella giornata di gara più triste degli ultimi 5 anni, sei riuscito a sciorinare uno dei migliori GP che tu abbia mai corso?**

«Me l'ha già detto qualcuno, è stata una domenica perfetta. Già da stamattina siamo riusciti a migliorare molto la moto e il primo tempo nel warm-up mi ha dato molta tranquillità.

Sapevo di non partire troppo indietro, sentivo di essere forte. L'unica cosa che mi preoccupava erano le gomme dure ma sapevo che più di 50 gradi potevano andare bene quindi sono partito convinto ed è stata una bella gara.

La lotta con Marquez la metterei pari a quella con Lorenzo nel 2009».

**Quando ti ha passato mancavano 3 giri alla fine e sembrava ne avessi di più, poi invece cosa è successo?**

«Ho cercato di spingere al massimo per tutta la gara, e poi ad un certo punto mi è venuto sopra e non potevo fare nulla.

Quel giro dietro di lui è stato molto importante perché ho capito che anche lui era in difficoltà.

In alcuni punti ero più veloce, ho cercato di essere più forte e sono arrivato all'ultimo giro nell'ultima parte in vantaggio.

Fortunatamente è andata così, altrimenti sapevo che avrebbe provato a sorpassarmi e poteva succedere di tutto».

**Venerdì eri preoccupato ed è bastata una gara per riaprire il mondiale che sembrava segnato.**

«Sono molto contento, dopo la gara del Mugello ero molto triste però sapevo che questo è un campionato diverso dall'anno scorso dove c'era una grandissima costanza di rendimento per



tutti e ci si giocava punto a punto. Qui le gomme, l'elettronica ma anche altri problemi come il mio motore, l'anno che prende Lorenzo, ci sono tanti up and down.

È bello così, è molto interessante, lo dico dal mio punto di vista perché sembravo fuori dai giochi e invece sono sempre più vicino ai due primi in classifica».

**Quando sei vicino a Marquez, pensi al passato o pensi solo a vincere?**

«Mah guarda, devi cercare di toglierti dalla testa queste cose anche perché poi diventa pericoloso e soprattutto ti fa perdere la concentrazione.

Diventa Marquez col casco, è un po' come quando giochi alla PlayStation, il pilota che stacca forte, difficile da fregare, cerchi di fare una scheda tecnica e comunque lasci da parte i problemi del passato».

**Te lo aspettavi un duello con Marquez?**

«No, ma quest'anno abbiamo già lottato. In Qatar e in Argentina mi ha fregato ma il tempo mette a posto tutte le questioni. E poi l'ho fregato delle volte anch'io come a Jerez. Ma oggi è stato bello, mi ha ricordato Assen l'anno scorso. Comunque battere Marquez è sempre una bella soddisfazione perché è uno dei più forti». **M**



## CLASSIFICA GP DI MONTMELO'

POS.	PUNTI	NUM.	PILOTA	NAZIONE	TEAM	MOTO	KM/H	DATA E ORA/DISTANZA
1	25	46	<u>Valentino ROSSI</u>	ITA	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha	156.4	44'37.589
2	20	93	<u>Marc MARQUEZ</u>	SPA	Repsol Honda Team	Honda	156.3	+2.652
3	16	26	<u>Dani PEDROSA</u>	SPA	Repsol Honda Team	Honda	156.0	+6.313
4	13	25	<u>Maverick VINALES</u>	SPA	Team SUZUKI ECSTAR	Suzuki	155.0	+24.388
5	11	44	<u>Pol ESPARGARO</u>	SPA	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	154.7	+29.546
6	10	35	<u>Cal CRUTCHLOW</u>	GBR	LCR Honda	Honda	154.3	+36.244
7	9	4	<u>Andrea DOVIZIOSO</u>	ITA	Ducati Team	Ducati	154.0	+41.464
8	8	19	<u>Alvaro BAUTISTA</u>	SPA	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia	153.9	+42.975
9	7	9	<u>Danilo PETRUCCI</u>	ITA	OCTO Pramac Yakhnich	Ducati	153.8	+45.337
10	6	8	<u>Hector BARBERA</u>	SPA	Avintia Racing	Ducati	153.7	+46.669
11	5	43	<u>Jack MILLER</u>	AUS	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda	153.6	+49.514
12	4	6	<u>Stefan BRADL</u>	GER	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia	153.3	+55.133
13	3	50	<u>Eugene LAVERTY</u>	IRL	Aspar Team MotoGP	Ducati	153.1	+57.974
14	2	53	<u>Tito RABAT</u>	SPA	Estrella Galicia 0,0 Marc VDS	Honda	153.0	+1'00.141
15	1	51	<u>Michele PIRRO</u>	ITA	Avintia Racing	Ducati	153.0	+1'00.429
16		45	<u>Scott REDDING</u>	GBR	OCTO Pramac Yakhnich	Ducati	152.1	+1'16.269
17		68	<u>Yonny HERNANDEZ</u>	COL	Aspar Team MotoGP	Ducati	149.1	1 Giro
Non classificato								
		41	<u>Aleix ESPARGARO</u>	SPA	Team SUZUKI ECSTAR	Suzuki	152.7	7 Giri
		99	<u>Jorge LORENZO</u>	SPA	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha	155.9	9 Giri
		29	<u>Andrea IANNOE</u>	ITA	Ducati Team	Ducati	155.8	9 Giri
		38	<u>Bradley SMITH</u>	GBR	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	145.6	19 Giri

# CLASSIFICA MONDIALE 2016

Pos	Nome	Nazione	Team	Punti
1	Marc MARQUEZ			125
2	Jorge LORENZO			115
3	Valentino ROSSI			103
4	Dani PEDROSA			82
5	Maverick VIÑALES			72
6	Pol ESPARGARO			59
7	Aleix ESPARGARO			49
8	Hector BARBERA			49
9	Andrea DOVIZIOSO			43
10	Andrea IANNONE			41
11	Eugene LAVERTY			39
12	Bradley SMITH			29
13	Stefan BRADL			29
14	Alvaro BAUTISTA			29
15	Danilo PETRUCCI			24
16	Cal CRUTCHLOW			20
17	Michele PIRRO			19
18	Scott REDDING			16
19	Tito RABAT			13
20	Loris BAZ			8
21	Jack MILLER			7
22	Yonny HERNANDEZ			3



## GP DI CATALUNYA LORENZO "SBAGLIA E NON CHIEDE SCUSA IANNONE "ERA TROPPO LENTO"

di Giovanni Zamagni | 17esimo giro: Andrea arriva lungo e tampona Jorge. Ma sostiene di non aver sbagliato nulla. «I dati dimostrano che ho frenato come nei giri precedenti». La giuria lo penalizza: ad Assen scatterà dall'ultima posizione

**S**i aspettava le scuse di Andrea Iannone, invece Jorge Lorenzo si è sentito in qualche modo accusato. Ed è andato su tutte le furie.

«Tutti possiamo sbagliare, ma quando accade è normale chiedere scusa, come ha fatto, per esempio, Pedrosa ad Austin con Dovizioso.

Invece, quando lui mi ha avvicinato nella via di fuga dopo avermi centrato, continuava a chiedermi se avessi avuto un problema al motore, perché andavo così piano.

Inconcepibile non se ne fa una ragione Lorenzo. La sua accusa è precisa. «I dati dimostrano che in quel giro ho staccato addirittura più profondo



rispetto al passaggio precedente. Non ammette mai le sue colpe» è la sua tesi. Le immagini televisive, con Iannone che arriva a una velocità pazzesca rispetto a quella di Lorenzo, sembrerebbero confermarla, ma Andrea è totalmente in disaccordo. «Sono molto dispiaciuto, ma ho frenato nello stesso punto di tutta la gara: ho provato di tutto per evitarlo, ma non ci sono riuscito, andava veramente troppo piano.

Quando sono tornato ai box sono andato subito alla Race Direction, dicendo che mettevo a disposizione i dati per spiegare l'accaduto: loro hanno verificato che non ho fatto niente di diverso dal giro precedente» è la tesi del pilota della Ducati. Può essere, ma al 16esimo giro, davanti a lui non c'era Lorenzo. «Mi hanno detto che bisogna fare attenzione a chi sta davanti, ma io gli sono arrivato vicino così alla svelta che sono rimasto sorpreso: se avessi esagerato in quel punto, mi sarei preso le colpe, ho sempre accettato i miei errori»

tenta di essere convincente.

### ULTIMO IN OLANDA

Ma la Race Direction ha deciso di sanzionarlo con due punti sulla patente e la retrocessione all'ultimo posto sulla griglia di partenza del prossimo GP in Olanda. «Non giudico, ma mi sembra eccessiva» si limita a commentare l'italiano.

Di tutt'altra opinione lo spagnolo.

«E' troppo poco, soprattutto se uno non capisce i suoi errori. Io nel 2005, in 250, venni squalificato per un GP, mentre lui, che è recidivo, partirà dall'ultima posizione. Bisogna rivedere il sistema di penalizzazione, così non funziona: nel calcio, per esempio, quando un giocatore viene espulso, perde almeno quella parte di partita e la successiva. Nel motociclismo, che è molto più pericoloso, bisogna fare molto di più prima di venire squalificato per una gara», tuona il campione del mondo. **M**



# GP DI CATALUNYA SPUNTI, CONSIDERAZIONI E DOMANDE

di Giovanni Zamagni | Quante volte si sono superati Rossi e Marquez?  
Perché Lorenzo era così in difficoltà prima di essere centrato da Iannone?  
Perché Andrea Dovizioso è andato così piano?

**Q**uali sono state le chiavi del GP?  
1) Le modifiche fatte nel warm up sulla M1 di Rossi: è stato cambiato il bilanciamento, si è lavorato per rendere efficace la Yamaha anche nelle curve da prima introdotte con il cambio di tracciato imposto

dopo la morte di Luis Salom. Così, Valentino, sabato in difficoltà in quel tratto di pista, in gara è diventato tremendamente efficace;

2) L'innalzamento della temperatura: con l'asfalto più caldo, Marquez ha perso un po' di competi-



tività rispetto alle prove;

3) I primi giri al comando di Lorenzo: con Jorge in testa, il ritmo è stato relativamente basso e questo ha permesso a Rossi di "rientrare" dopo una brutta partenza.

**Marquez, quando era dietro a Rossi, sembrava averne di più: perché non è riuscito a vincere?**

Risponde Marquez  
«La realtà è che non ne avevo per andare più forte, quando ero dietro a Valentino facevamo un po' ad elastico: nel T1 e nel T2 lui guadagnava, nel T3 mi avvicinavo un po', nel T4 perdevo nuovamente. Ero molto al limite e ho provato a passarlo "timidamente", ma quando ero davanti ho preso trop-

pi rischi.

Con Lorenzo fuori era inutile forzare di più: la realtà è che oggi Valentino si è meritato la vittoria».

**Marquez è riuscito a passare in rettilineo la Yamaha di Valentino Rossi.**

**Significa che la Honda è tornata competitiva nelle prestazioni massime?**

**Non è così secondo il pilota della RC213V.**

«La realtà è che la moto non è cambiata dal Qatar, se non nell'elettronica.

Oggi, c'era vento contrario rispetto al rettilineo dei box e questo penalizzava chi stava davanti e favoriva chi stava in scia: ecco perché sono riuscito a superare Valentino».



**Quante volte si sono superati Rossi e Marquez?**

5 volte: una al sesto giro (Rossi era terzo, ha passato Marquez alla curva numero 4); due al 21esimo giro (Marquez ha passato Rossi alla curva uno, ma Valentino è tornato immediatamente al comando); una al 23esimo giro (Marquez ha passato Rossi sempre alla uno); una al 24esimo giro (il sorpasso decisivo di Rossi, sempre alla uno).

**Perché Pedrosa, a differenza di tutti i suoi rivali, ha montato la media posteriore invece della dura?**

Risponde Pedrosa  
 «Per qualche motivo, io con la dura non riesco a spingere: non so se è una questione di stile di guida, della mia corporatura o della messa a punto. Fatto sta che per me è proprio impossibile montare la dura».

**Pedrosa e Vinales si sono superati parecchie volte tra il quarto e il sesto giro, con Maverick che finiva regolarmente lungo dopo aver passato Dani, che lo risuperava immediatamente.**

**Il pilota della Honda è stato "penalizzato" dalle manovre del rivale della Suzuki?**

Si secondo Pedrosa  
 «Vinales è stato troppo aggressivo e questo ci ha fatto perdere contatto con chi ci stava davanti».

**Perché Lorenzo era così in difficoltà prima di essere centrato da Iannone?**

Risponde Lorenzo  
 «Quando c'è poco grip non riesco a essere efficace. Non è un problema della moto, perché Rossi in queste condizioni va fortissimo: è qualcosa legato alle gomme che non riesco a sfruttare, alla messa a punto e al mio stile di guida».

**Perché Andrea Dovizioso è andato così piano?**

Risponde Dovizioso  
 «Non è chiarissimo cosa è successo: i tecnici della Michelin, assieme ai nostri ingegneri, stanno con-





trollando la gomma posteriore. Per qualche motivo, la pressione non si è alzata come avrebbe dovuto. Me ne sono accorto già nel giro di ricognizione, ma non ne avevamo un'altra (le avevano finite in prova, NDA) e così avevamo ancora meno grip del già poco che c'è su questa pista, con un calo esagerato.

Ho provato a tenere duro per 10 giri, sperando che anche gli altri avessero problemi, ma non è accaduto».

**Come si giustifica la discreta prestazione di Alvaro Bautista, ottavo con l'Aprilia, vicinissimo alla Ducati di Dovizioso e più avanti di quella**

#### di Petrucci?

Rispetto ai precedenti GP è stata tolta potenza e questo ha reso la moto più guidabile e, soprattutto, ha conservato meglio le gomme nel finale. Il tempo sul giro rimane comunque alto. Bautista ha fatto il suo miglior crono al sesto passaggio in 1'47"685.

#### Giri veloci in gara (tra parentesi a che giro)

Vinales 1'45"971 (5 giro); Marquez 1'46"040 (9); Rossi 1'46"102 (4); Pedrosa 1'46"308 (9); Lorenzo 1'46"438 (3); Iannone 1'46"796 (11); Crutchlow 1'46"842 (4); P.Espargaro 1'46"858 (4); A.Espargaro 1'46"873 (4); Barbera 1'46"909 (5); Dovizioso 1'47"025 (4).



# GP DI CATALUNYA LE PAGELLE DEL GP DI MONTMELO'

di Giovanni Zamagni | Dieci e lode per Rossi, il più grande di sempre; 9 a Marquez, veloce e costante. 4 a Iannone e 5 a Lorenzo

## VALENTINO ROSSI VOTO 10 E LODE

Ogni volta si parla di vittoria più bella, di impresa eccezionale, di capolavoro, di qualcosa di unico e irripetibile. Invece, da 20 anni, Valentino Rossi non solo si ripete, ma si migliora, diventando sempre più forte, battendo avversari straordinari.

Ma non quanto lui.

C'è ancora qualcuno che ha voglia di metterlo in discussione, disposto ad affermare che trionfa perché gli fanno le gomme, perché non ha rivali,

perché la sua moto è 2000 di cilindrata o altre balze del genere?

Per me, è il più grande di sempre.

## MARC MARQUEZ 9

Ha perso la sfida, forse nemmeno lui si aspettava un Rossi così veloce, ma come fa quasi sempre ha provato in tutti i modi a vincere.

Forse la caduta di Lorenzo gli ha tolto un po' di cattiveria nel finale, perché i 20 punti gli sarebbero





bastati per conquistare la vetta del campionato. E' un Marquez davvero tosto quello formato 2016: a parte l'errore in Francia, è sempre salito sul podio. Veloce e costante.

**DANI PEDROSA 8**

Dopo la buona prestazione del Mugello, si conferma in crescita con un podio di valore. E' molto critico con la HRC («seguono solo Mar-

quez, io avrei scelto una moto completamente differente»), non è esattamente uno che porta positività dentro al box, ma il suo valore non è in discussione. Affidabile.

**MAVERICK VINALES 7**

Per certi versi è la delusione di questo GP: alla vigilia, si pensava che potesse fare faville in prova e fare bene in gara. Invece il suo rendimento com-

pletivo è stato al di sotto delle aspettative e nei 25 giri ha dimostrato troppa frenesia, con sorpassi ai limiti dell'impossibile, che si sono conclusi con un nulla di fatto.

Poi vedi le prestazioni del compagno di squadra e allora pensi che è forte davvero. Focoso.

**ANDREA IANNONE 4**

Lui dice che ha frenato come nei giri precedenti,

dimenticandosi, però, di avere davanti un avversario. E' generoso, ci mette molto del suo, è veloce e competitivo, ma troppo sopra le righe. E impari a chiedere scusa. Irruente.

**JORGE LORENZO 5**

Se non fosse stato centrato, avrebbe finito sesto a una vita dal compagno di squadra, troppo in sofferenza quando c'è poco grip.



1



[togp.com](http://togp.com)  
official website

Dopo due vittorie e quattro podi consecutivi una prestazione ben al di sotto delle aspettative. Abbattuto: in tutti i sensi.

#### **POL ESPARGARO 6**

Arriva quinto, ma prende più di un secondo al giro: il suo rendimento continua a essere inferiore al suo potenziale.

#### **CAL CRUTCHLOW 5**

In prova aveva fatto sperare di essere più competitivo, in gara è tornato nel solito oblio di questa stagione difficilissima.

#### **ANDREA DOVIZIOSO 5**

Questa volta è stato rallentato da un problema alla gomma posteriore: speriamo che lui e la Ducati escano presto da questo momento difficilissimo, che assomiglia tanto a quanto già visto nel 2015. In affanno.

#### **ALVARO BAUTISTA 7**

A fine gara è contento come se avesse vinto, bravo a portare la sua Aprilia tra le Ducati di Dovizioso e Petrucci. Ha fatto il suo, rifilando 13 secondi al compagno di squadra.

#### **DANILO PETRUCCI 5**

Non si è espresso come dovrebbe. Ma, per sua stessa ammissione, avrebbe preferito non correre dopo quanto accaduto venerdì. Condizionato.

#### **JACK MILLER 6**

Una sufficienza di incoraggiamento per aver ottenuto il suo miglior risultato in MotoGP.

#### **HECTOR BARBERA 4**

In prova fa sempre faville, ma solo perché si mette al gancio di un altro pilota: non è così che si lavora per la gara.

#### **STEFAN BRADL 4**

Perde malamente il confronto con il compagno di squadra. **M**



## INCIDENTE IN MOTO2 LUIS SALOM È MORTO

Durante le FP2 grave incidente di Luis Salom, operato all'ospedale di Barcellona ma non ce l'ha fatta, è deceduto alle 16:55

**D**urante il secondo turno di prove libere del GP di Catalunya Luis Salom è caduto alla curva 12 rimanendo gravemente ferito. Luis non imposta neppure la curva, prima dell'impatto si butta dalla moto che finisce contro le barriere. Sfortunatamente Salom invece che colpire gli airfence termina la sua scivolata proprio contro la moto. Immediato l'intervento dei soccorritori che hanno proceduto a una rianimazione a bordo

pista. Vista la gravità delle condizioni del pilota, nonostante l'elisoccorso sia atterrato a pochi metri dal luogo dell'impatto, i medici non hanno azzardato il trasferimento in eliambulanza.

Il pilota è stato portato all'Ospedale Generale di Catalunya dove i medici hanno tentato un intervento per salvargli la vita. Il decesso è stato dichiarato alle 16:55.

Oliveira ha dichiarato: «Ero dietro a Salom, siamo usciti insieme dalla pit lane e nel t4 ha comincia-





to a spingere. Poi ha perso l'anteriore ed è finito contro gli airtence».

Un testimone poi avrebbe aggiunto che nella carambola dell'impatto Luis sarebbe finito contro alla moto.

Rossi in merito all'incidente si è limitato a commentare: «Sembra che sia andato dritto, senza nemmeno provare a fare la curva, come se avesse avuto un problema. Dicono che abbia provato a buttarsi prima di arrivare alle barriere ma che non ce l'abbia fatta».

### IL COMUNICATO DORNA

*A seguito di un incidente durante le FP2 della Moto2, è con grande tristezza che dobbiamo comunicare il decesso di Luis Salom.*

*La bandiera rossa è stata esposta quando mancavano meno di 25 minuti dalla fine della sessione, dopo che il pilota spagnolo è caduto alla curva 12.*

*Due auto mediche e poi due ambulanze sono arrivate immediatamente sulla scena per prestare i primi soccorsi al pilota 24enne. Anche l'elicottero è stato fatto atterrare in pista.*

*A causa della gravità della sua condizione, si è deciso di trasferire Salom su strada al vicino Ospedale Generale di Catalunya. Al suo arrivo, è stato sottoposto ad un intervento chirurgico, ma nonostante gli sforzi dei medici, è deceduto a 16:55.*

*Salom ha debuttato campionato del mondo a Jerez nel 2009 nella categoria 125cc. E' salito sul podio in 25 gare, conquistando 9 vittorie nel Campionato del Mondo Moto3. Ha terminato il Campionato del Mondo Moto3 2012 in seconda posizione e un anno dopo fu terzo in classifica generale dopo aver combattuto con Maverick Vinales e Alex Rins fino al round finale di Valencia. In Moto2 è salito tre volte sul podio con 41 presenze.*

*La FIM, Dorna, IRTA, RFME e il Circuito di Catalogna desidera presentare le sue condoglianze alla famiglia, agli amici e squadra di Salom.*



## L'INCIDENTE DI SALOM EZPELETA: "ECCO COSA È SUCCESSO"

di [Giovanni Zamagni](#) | Il numero uno della Dorna spiega come si è proceduto dopo l'incidente di Salom, perché e come si è deciso di continuare a correre, perché è stato modificato il circuito. "Abbiamo fatto il massimo possibile". Al suo fianco anche Uncini: "La ghiaia? Non si può dire che avrebbe cambiato la situazione"

**D**opo tanti comunicati ufficiali, Carmelo Ezpeleta, numero uno della Dorna, ha spiegato dettagliatamente cosa è successo ieri, perché e come sono state prese certe decisioni.

«Dopo l'incidente a Luis Salom tutto il sistema ha funzionato correttamente: l'ambulanza è arrivata nei tempi giusti, i commissari e i dottori hanno lavorato al meglio. Anche il trasporto in ospedale è avvenuto nei modi giusti, con la polizia che ha scortato l'ambulanza fino all'ospedale. Poi si è riunita la Safety Commission, come ogni venerdì: solitamente ci sono 6-7 piloti (dall'inizio dell'anno non partecipano più Valentino Rossi e Jorge Lorenzo, NDA), ieri ce n'erano dieci.

Naturalmente abbiamo parlato dell'incidente, del quale non abbiamo una spiegazione precisa: al momento possiamo solo dire che Salom era fuori dalla linea ideale, ma non sappiamo perché.

Abbiamo dato loro più informazioni possibili, chiedendo se volevano che il GP si disputasse regolarmente o se venisse annullato.

E' stato deciso di chiedere al team e alla famiglia, che ci ha fatto sapere che avrebbero rispetto la decisione della Safety Commission.

A quel punto abbiamo pensato a delle alternative: si poteva continuare con il circuito così com'è, oppure, visto che qui c'è un'alternativa, usare il tracciato della F.1.

I piloti hanno deciso di andare sul luogo dell'incidente per studiare tutte le possibilità e alla fine si

è optato per il circuito della F.1, che, tra l'altro, era stato provato due anni fa dai piloti, che però lo avevano giudicato poco interessante e un po' complicato nella seconda chicane (quella dalla 12 alla 14, NDA) per il peso delle moto.

Da lì sono iniziati i lavori che si sono protratti fino a notte fonda: il circuito non è esattamente quello della F.1, ma sono state introdotte delle modifiche, in particolare alla seconda chicane, per renderlo più idoneo alle moto. Certo, credo sia stata trovata la migliore soluzione possibile per continuare».

### UNCINI: "NESSUNA RICHIESTA DI MODIFICA"

Al fianco di Ezpeleta c'era anche Franco Uncini, responsabile della sicurezza per la FIM.

Uncini ha naturalmente ribadito quanto detto da Ezpeleta, rispondendo a qualche domanda. «Non abbiamo informazioni precise sull'incidente: stiamo raccogliendo più dati possibili e soltanto quando avremo tutti gli elementi potremo capire meglio cosa è accaduto.

Sicuramente Salom era fuori dalla traiettoria normale, l'impatto è avvenuto in un punto differente rispetto alle altre cadute: avrebbe quindi potuto accadere di nuovo, per questo abbiamo optato, assieme ai piloti, di modificare il tracciato, passando a quello della F.1.

Poi, nelle prossime settimane, decideremo se in futuro si correrà sul "vecchio" tracciato, con even-



tuali modifiche, o si continuerà su quello della F.1. Confermo che si è lavorato moltissimo per adattare il disegno della F.1 alle moto: è stato tolto un muro all'interno della curva 10 e la chicane è stata modificata, per il momento in modo provvisorio, con la traccia di una linea bianca un paio di metri più all'interno di quella attuale, perché c'è un muro molto vicino. Inoltre, all'uscita della 14 sono stati portati 8 camion di ghiaia, posti nella parte finale della via di fuga e all'uscita della 15 sono stati posti altri air fence».

Per quanto riguarda la presenza dell'asfalto all'uscita della 12 invece della ghiaia, questa è la tesi di Franco.

«Non abbiamo abbastanza dati per capire se la ghiaia invece dell'asfalto avrebbe evitato l'incidente. Inoltre, si è visto in passato, come l'asfalto sia importante per permettere ai piloti di salvarsi da un dritto, mentre con la ghiaia, se commetti un errore, puoi comunque finire contro le barriere. Nessun pilota ci ha mai chiesto di modificare quel punto e di mettere la ghiaia invece dell'asfalto. Purtroppo si può parlare di fatalità: Salom è finito contro la moto rimbalzata dagli air fence». Uncini sostiene che il livello di sicurezza raggiunto dalla MotoGP «E' molto alto».

## DORNA HA FATTO TANTO PER LA SICUREZZA

Uncini ha ragione.

Personalmente, non sono mai troppo tenero con la Dorna, ma quanto fatto da Ezpeleta, Uncini e tutti gli altri in questi anni in termini di sicurezza è davvero un ottimo lavoro: la Safety Commission non è una semplice riunione di piloti, ma è una struttura operativa, che viene tenuta in grande considerazione.

Nell'ultimo decennio, sono state tante le modifiche apportate e i piloti vengono tenuti in grande considerazione: non succede in nessun'altra disciplina motoristica.

Poi, purtroppo, il circuito sicuro al 100% non esiste e non esisterà mai. **M**





# STORIE DI MOTOGP MICHELE PIRRO E IL GP DI CATALUNYA

di Giovanni Zamagni | Il pilota-collaudatore della Ducati ci svela i segreti del circuito di Catalunya

Storie MotoGP. Michele Pirro e il GP di Catalunya



Con il pilota-collaudatore Ducati scopriamo pregi e difetti della DesmosediciGP. Una moto difficile e faticosa da gestire per 45 minuti di gara. Con lui scopriamo anche i segreti del circuito di Catalunya, dove si sisputerà questo fine settimana il GP Monster Energy. Il punto più difficile della pista? Il curvone dopo la curva 3. **M**



# MOTOCROSS GP DI FRANCIA



## MXGP FRANCIA FEBVRE ED HERLINGS SUL PODIO

di Massimo Zanzani | Nonostante il recente infortunio al braccio il francese manda in brodo di giuggiole gli oltre 20.000 spettatori aggiudicandosi la gara dopo essersi spartito un 1° ed un 2° posto con Gajser; 4° Cairoli malgrado due cadute nella seconda manche



**S**ette giorni prima sembrava non potesse schierarsi dietro al cancello di Talavera a causa della lussazione del gomito sinistro, ma poi gli antidolorifici, ma soprattutto la sua tempra d'acciaio gli hanno permesso di chiudere la giornata 6° assoluto.

Quello che era sembrato un miracolo non è però stato niente in confronto alla vittoria che si è aggiudicato nella tappa di casa, che gli ha replicato quella dello scorso anno ottenuta però in piena forma mentre era lanciato verso il suo primo titolo iridato.

Un vero proprio gladiatore che ha preso il posto dello sfortunato Steven Frossard, altrettanto indomito fino a quando è rimasto in salute, che nella prima manche si è accontentato del posto d'onore dietro a Tim Gajser che ha avuto quel qualcosa in più dell'ufficiale Yamaha, ma che è stato poi capace di ribaltare le sorti in quella successiva assicurandosi la vittoria parziale e quella assoluta.

La seconda lo sloveno della Honda l'ha corsa con un occhio alla classifica, e una volta vista la determinazione del battistrada ha preferito ottenere un sicuro secondo posto che gli ha permesso di mantenere inalterati i 24 punti di vantaggio che aveva in classifica dopo la trasferta spagnola.

Terzo gradino del podio per Evgeny Bobryshev, che sta gradatamente riprendendo forma e passo

che aveva prima della caduta in Lettonia.

Il russo ha preceduto Tony Cairoli, autore di una buona prima manche terminata in 3ª posizione ma rimasto a terra alla prima curva della frazione di chiusura e autore di un consistente recupero dalle retrovie concluso al 7° posto nonostante un'altra scivolata.

Assente l'atteso Gautier Paulin per i postumi della caduta in qualifica, la classifica ha visto la 5ª piazza andare a Clement Desalle che si è lasciato alle spalle Glenn Coldenhoff, Valentin Guillod e Max Nagl.

### MX2

Nonostante il tifo caloroso e il suo discreto potenziale, Benoit Paturel non è riuscito a contenere





l'esuberanza di Jeffrey Herlings nella MX2, che si è aggiudicato anche questo GP con una doppietta che ha portato l'olandese della KTM a fregiarsi della sua 57ª vittoria iridata: niente male per un 21enne!

Il francese della Yamaha Kemea è comunque terminato al posto d'onore davanti al ritrovato Jeremy Seewer, a Pauls Jonass e a Dylan Ferrandis, che nella tappa casalinga ha disatteso le aspettative. Ancora positive le prestazioni degli azzurri: Samuele Bernardini si è aggiudicato l'8° posto e Michele Cervellin l'11°.

In evidenza anche il 6° assoluto di Andrea Zanotti nella EMX125 che ha registrato la vittoria del transalpino Stephen Rubini, e il 3° di Kiara Fontanesi nella classe femminile andata all'olandese della Yamaha Nancy Van De Ven. **M**

[LEGGI TUTTE LE CLASSIFICHE](#)





# TOURIST TROPHY 2016



## TT 2016, RST SUPERBIKE DUNLOP VINCE E DISTRUGGE IL RECORD

Primo giro sotto i 17 minuti per "MD" con 133,393 miglia orarie davanti a Ian Hutchinson e John McGuinness

**G**ara ricca di giri stratosferici quella della RST Superbike – la prima della settimana di gare – con un Michael Dunlop irraggiungibile da chiunque. Il ventisettenne figlio e nipote d'arte, reduce da un anno di prestazioni mediocri nel 2015 dopo il burrascoso divorzio con il team Milwaukee Yamaha, ha iniziato alla grande il TT 2016 con una gara con cui ha letteralmente obliterato il record precedente

sulla distanza di gara di ben 1'15"643, segnando nel contempo il primo giro mai fatto registrare sotto i 17 minuti sul Mountain.

Niente hanno potuto Ian Hutchinson, che ha chiuso a 19 secondi, e John McGuinness, terzo.

Dunlop è partito fortissimo, prendendo la testa della gara a Glen Helen già al giro d'apertura con due secondi di vantaggio su Hutchinson e James Hillier, a sua volta staccato di due secondi in terza



posizione. Bene anche Michael Rutter, Dean Harrison e Conor Cummins, prima che quest'ultimo sia costretto al ritiro a Ballaugh.

Il primo giro di Dunlop è stato subito record, con 133,369 miglia orarie e il primo giro della storia sotto i 17 minuti al TT.

Un giro che gli ha fruttato 3"6 di vantaggio su Hutchinson che a sua volta aveva battuto il precedente record con 132,892 miglia orarie. Dean Harrison è salito al terzo posto davanti a Hillier, McGuinness e Rutter.

Hutchinson ha incontrato McGuinness sulla sua strada, segnando un secondo passaggio quasi identico al primo con 132,884 miglia orarie,

ma Dunlop è andato ancora più forte, staccando 133,393 miglia all'ora ed aumentando il suo vantaggio a 7"5. McGuinness, nel frattempo, ha continuato a risalire la classifica insidiando Harrison. Nel passaggio ai box, Dunlop ha aggiunto altri quattro secondi al suo vantaggio su Hutchinson, arrivando a 15" a Glen Helen.

Il "Bingley Bullet" ha duellato con McGuinness conquistando e perdendo la posizione.

I tre hanno preso un vantaggio su tutti gli altri rendendo il discorso per la vittoria un affare fra loro. Tutt'altro discorso quello per il quarto posto, con Hickman e Harrison staccati di un soffio.

Anstey, nel frattempo, è entrato nella top-10 giran-



do per la prima volta sopra le 130 miglia all'ora con la RC213V-S.

La gara si chiude con la vittoria di Dunlop davanti ad Hutchinson e McGuinness; Michael conquista quindi la sua dodicesima affermazione sul Mountain. Bene anche David Johnson, settimo sulla Norton; nella coppa privati Daniel Hegarty ha conquistato i 25 punti del primo posto con la tredicesima prestazione generale.

Bene il nostro Stefano Bonetti, trentunesimo. Quarantasettesimo posizione per Alessandro Polita,

al debutto sul Mountain sulla BMW del team tedesco Penz13.

### Al TT con Marco Pagani

Dopo l'esordio dello scorso anno, Moto.it è restato accanto al pilota italiano Marco Pagani per raccontare la sua partecipazione al Mountain.

Quest'anno Marco può contare su una maggiore esperienza e conoscenza del tracciato e delle dinamiche della gara più emozionante del panorama motociclistico. Per chi ancora non lo conoscesse, Marco è bresciano, 33 anni, nella vita guida il camion ed è da sempre appassionato di motori, ha imparato a memoria il circuito cittadino dell'Isola di Man giocando ai videogames.

Il suo sogno si è realizzato lo scorso anno, grazie all'aiuto di molti amici e degli sponsor che hanno creduto e credono in lui.

### 31 Maggio 2016 - prove Superbike

Arrivare a Grandstand, sull'isola di Man, è un'emozione unica. Il paddock, le moto, i piloti concentrati. La tensione si taglia col coltello, ma l'ambiente è semplice, amichevole, sereno.

Raggiungiamo Marco e i ragazzi del team. Sono sorridenti, soddisfatti delle prove di ieri e in fermento per migliorare dove possibile le prestazioni della BMW S1000RR.

Oggi, secondo giorno di prove Superbike, si entra sempre più nel vivo della Road Race più famosa e amata e criticata.

Un pacca sulla spalla e i piloti partono, velocissimi-



mi, tra i muri e le case dell'isola, dove nei giardini ci sono le sedie schierate, per godersi lo spettacolo. Marco è concentrato, inanella due giri che segnano rispettivamente 19.02.962 e 18.59.733, migliorando le prestazioni del giorno precedente. Non è facile correre qui, sul Mountain Course, ma l'orgoglio e la soddisfazione sui volti dei suoi eroi sciolgono molti dubbi. Il Team BMW Franciacorta Corse by RMS sta lavorando duro per le prove di domani.

### 1 Giugno 2016 - Prove Superbike e Superstock

Anche oggi la giornata è iniziata presto, qui al TT, con le prove al banco delle moto, dopo una lunga

coda di attesa. Poi ci si chiude nella tenda blu BMW a testa bassa, attrezzi alla mano per migliorare la moto, secondo le indicazioni di Marco, sempre presente e attento. Oggi l'isola è particolarmente ventosa, i 60 km del Mountain diventando molto più faticosi ma, complici le prime modifiche sulla moto, i tempi sul giro si abbassano e Marco batte il suo record personale sul Mountain, tenendo una media di 122 miglia/h, che si traducono in 196 km/h. Il cronometro, nel suo giro migliore in sella alla Superbike, si è fermato sul 18.32.192. Marco ha effettuato oggi due giri in sella alla Superbike, già provata nei giorni scorsi, e il primo con la sua Superstock.

Due moto gemelle ma dai comportamenti differenti, due moto da sviluppare giro dopo giro, da cucirsi addosso per portarla più avanti possibile nella severa classifica del Tourist Trophy. 2 Giugno 2016 - Prove Superbike e Superstock Non può andare sempre tutto bene, prove sfortunate oggi per Marco, che rientra comunque al paddock col sorriso. A Kirk Michel un problema elettrico alla sua BMW Superstock lo costringe non solo al ritiro, ma anche a tornare al parco chiuso per le strade dell'Isola, tra auto e Polizia. Ma Marco non si dà per vinto, torna dal suo team e salta in sella alla Superbike per un giro completo del Mountain. Ce lo racconta in questo video, dove tira le fila della settimana e ci da appuntamento a

domani per l'ultima sessione di prove prima della gara di sabato mattina. Noi lo accompagneremo fino alla sua prima gara, quella della categoria Superbike, che si correrà sabato mattina.

### 3 Giugno 2016 - Prove Superbike e Superstock

Altra giornata poco fortunata per Marco che, nella sfortuna, segna un altro record personale girando in 18.26. La sua Superbike gli ha dato qualche problema, da affrontare tenendo conto di molte variabili e poche possibilità. Ce lo racconta in questo breve video, preludio della gara di domattina, che Marco correrà... sentite un po'...

Saremo a suo fianco domattina e vi racconteremo live (nel pezzo dedicato) com procede la sua corsa, giro per giro!

#### 4 Giugno 2016 - Gara Superbike

La sfortuna non abbandona Marco e il suo Team Franciacorta Corse by RMS. Dopo un primo giro da record personale e molto ben fatto, un sasso buca il radiatore della S1000RR e costringe Marco al rientro e al ritiro dopo il secondo pit-stop. Le sue sensazioni a caldo.

Non solo gara oggi al TT per Marco, che rientra nel tardo pomeriggio per le prove con la Superstock, piazzandosi alla grande con dei tempi da top rider! Ce lo racconta nel video riassuntivo di questa intensa giornata, dove ha fermato il cronometro sui 18.14, suo tempo migliore in assoluto al Tourist Trophy. Marco è contento e questa sferzata di energia gli sarà d'aiuto per le prossime gare.

#### Domenica 5 Giugno - Giornata di riposo

Ultimo giorno Insieme a Marco Pagani per Moto.it. Giornata di riposo tra virgolette: i ragazzi e Marco hanno lavorato duro sulle due moto, preparandole per le prossime gare e montando la ormai famosa CarenaNomi, per la Senior TT. Marco porterà in gara tutte le persone che gli sono state vicine e che l'hanno aiutato a realizzare per la seconda volta il suo sogno. Durante un evento, a Milano, gli stessi potranno aggiudicarsi una parte della carena che ha calcato le mitiche strade del Mountain. Lasciamo Marco e il suo team con grande dispiacere, ma li seguiremo anche dalla redazione, quindi occhio a Moto.it per i risultati del nostro campione.

[GUARDA TUTTI I VIDEO](#)





**EDITORE:**

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

**RESPONSABILE EDITORIALE**

Ippolito Fassati

**RESPONSABILE SVILUPPO EDITORIALE**

Andrea Perfetti

**CAPO REDATTORE**

Edoardo Licciardello

**REDAZIONE**

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

**COLLABORATORI**

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

**GRAFICA**

Camilla Pellegatta

**COPYRIGHT**

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

**MOTO.IT**

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