

Numero **48**
14 Febbraio 2012
77 Pagine

Piloti

Nico Cereghini racconta la storia di Luca Cadalora



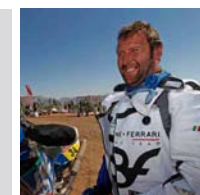
Mercato

Al via la vendita del 350D
Arriva il Burgman Fuel Cell



Interviste

Alessandro Botturi: "Vi racconto il mio debutto alla Dakar"



PROVE
SUZUKI
GSX-R 1000 2012
Nel segno della tradizione

| PROVA SUPERSPORT |

MV Agusta F3 675

da Pag. 2 a Pag. 13



MV AGUSTA F3 675

PREGI ● Look e personalità

DIFETTI ● Manca l'ABS

PREZZO € 11.990

PROVA SUPERSPORT

Moto emozione!

di Francesco Paolillo | La prima media supersport MV oltre a meritarsi il titolo di più bella della categoria, sembra avere le carte in regola per guadagnarsi il titolo di più performante, senza essere però la più cara. 11.990 € ed è vostra



L'avevamo ammirata poco più di un anno fa al Salone di Milano, fiduciosi che sarebbe arrivata quanto prima sul mercato, ebbene eccola, la MV Agusta F3 675 è finalmente pronta per la nostra prova.

Esordio da primadonna quello della tre cilindri italiana nel settore delle medie supersport (se poi si possono definire "medie" delle bombe da 120/130 CV) e non solo per quello che ci mostra, che già forse basterebbe a mandare in ebollizione il sangue di qualsiasi appassionato di moto, ma anche per quello che non si vede ma che viene celato dalla carenatura.

Andiamo per passi, che qui c'è da camminare parecchio vista la dotazione tecnica della "piccola".

Design

Si è detto, ma soprattutto si è scritto moltissimo sul design di questa tre cilindri, e si è scritto bene, anche perché è davvero difficile trovarle un difetto. Snella, tagliente, aggressiva, moderna ma legata allo stile della Casa, la F3 è un altro capolavoro di stile. Come la guardi ti emoziona, con quel vitino da vespa che è da tempesta ormonale, e la cosa che lascia perplessi è che non siamo davanti all'ennesima MV da sogno, parliamo di vil denaro, tutt'altro, questa moto è allineata alla concorrenza per quanto riguarda il prezzo di acquisto, ma ha una scheda tecnica che è due generazioni avanti alle più dirette concorrenti, e per certi versi anche alle sorelle made in Varese. Bravi e ancora Bravi. Questa è la prima cosa che

mi è balenata in mente, e che poi è naturalmente uscita dalla bocca. Chi ha partecipato a questo progetto merita un plauso, perché sono riusciti a rendere curata e ben fatta una moto che ha un prezzo di listino "con i piedi per terra". Quanto si vede è studiato e assemblato a dovere, ma anche inginocchiandosi e andando a scrutare nei punti più nascosti si notano una cura e un'attenzione degni di menzione. Certo i materiali con cui sono realizzati alcuni particolari sono meno "ricchi" rispetto a quanto visto fino a oggi sulle moto varesine, ma la cura con cui sono trattati fa la differenza. Un marchio impresso e la mancanza di bave di stampo, un design raffinato e la ricerca spasmodica di rendere al meglio anche il particolare più insignificante, sono particolari preziosi. Semplici

e lineari anche le tre grafiche disponibili: Bianco Pastello; Rosso/Argento; Nero Pastello/Antracite Met.

Tecnica

Se l'abito ci ha ingrifiati, è sufficiente farlo scivolare via per perdere la testa. Quello che rimane è un piccolo gioiellino a tre cilindri, frazionamento che ha nel sottoscritto un grande estimatore, e che in tempi recenti la Triumph ha riportato in auge. Ma con questa architettura MV ha vinto e di conseguenza scritto pagine e pagine di sport, è quindi parte integrante del DNA del Marchio. Compatto e stretto (siamo a - 8cm rispetto "al concorrente") il tre cilindri da 675 cc si può considerare un motore superquadro, alesaggio da 79 mm con una corsa di soli 45,9 con una particolarità che lo distingue, l'albero motore controrotante, soluzione che a oggi si era vista solo su alcune moto da corsa, e che permette un miglior bilanciamento della moto. In parole povere la coppia di rovesciamento che si sviluppa in un motore tradizionale, quando si accelera tende ad alleggerire l'avantreno, mentre in questo caso è l'esatto opposto. Facile no! Certo bisogna fare in modo che poi il moto di rotazione venga ristabilito (ve lo immaginate che casino se il pignone girasse all'indietro...), e per questo serve un albero aggiuntivo, ma se questo funge anche da contralbero di bilanciamento e rinvio della catena della distribuzione, problemi non ce ne sono. Il basamento del motore è fuso in conchiglia, tecnica che permette una migliore rigidità a parità di spessori, il che significa che questi possono diminuire, ha le canne dei cilindri integrate e ha la particolarità di avere pompa acqua e olio al suo interno, con tutti i relativi condotti. Un'altra chicca è il radiatore dell'olio separato. I cavalli dichiarati sono 128 (anche se ci dicono che al banco tutti quelli testati hanno erogato da 130 a 132 CV effettivi) mentre il regime di potenza massima è raggiunto a 14.400 giri/min, con il limitatore che taglia a 15.000 giri/min. La coppia è di tutto rispetto, a 10.600 giri arrivano 7,24 Kgm (71 Nm). Anche il cambio a sei rapporti, che è estraibile come sul resto della produzione MV Agusta, contribuisce a limitare gli ingombri longitudinali, essendo ad alberi sovrapposti.

Ciclistica

Il tre cilindri è letteralmente incastonato all'interno di un telaio misto a traliccio di acciaio e piastre in lega di alluminio, e grazie ai suoi ingombri limitati ha permesso il posizionamento molto avanzato del perno forcellone, e di conseguenza, l'adozione di un monobraccio molto lungo (585 mm) senza interferire con l'interasse che è di appena 1.380 mm.



“ Snella, *tagliante*, aggressiva, *moderna* ma legata allo stile della Casa, *la F3* è un altro *capolavoro di stile*. Come la guardi ti emoziona ”



Sospensioni

Forcella a steli rovesciati Marzocchi da 43 mm di diametro (125 mm la corsa utile), naturalmente regolabile in compressione-estensione e nel precarico molla, e monoammortizzatore Sachs, anch'esso totalmente regolabile (escursione utile 123 mm) rappresentano una gran bella dotazione base.



Moto.it La MV Agusta F3 2012 in pista al Paul R...



Freni

I due bei cerchi in lega di alluminio a dieci razze sono accoppiati a un impianto frenante di tutto rispetto (il massimo del rispetto lo guadagnerebbe solo in presenza di un ABS). Due dischi flottanti in acciaio da 320 mm sui quali vengono montate due pinze ad attacco radiale Brembo a 4 pistoncini (la pompa radiale è invece una Nissin) e un disco da 220 mm con pinza sempre Brembo, a due pistoncini.

Elettronica

Qui non c'è storia, la F3 è l'unica, ma anche la prima, media supersport che possa vantare una dotazione elettronica di questo livello. Il sistema MVICS (Motor Vehicle Integrated Control

Sistem) sovrintende al ride by wire oltre a controllare accensione e iniezione (gli enormi corpi farfallati Mikuni da 50 mm di diametro sono dotati ognuno di due iniettori), inoltre permette di selezionare 8 modalità di controllo della trazione (selezionabili attraverso due pulsanti posizionati sul bocchetto elettrico sinistro) e quattro differenti mappature di erogazione della potenza denominate Sport, Normal, Rain e Custom (quest'ultima è totalmente personalizzabile e non predefinita) e può intervenire anche sul set up del freno motore. I settaggi del controllo di trazione e delle mappe si possono effettuare in tempo reale anche durante la guida. Proximamente sarà disponibile anche un upgrade del sistema, che prevede il montaggio di una piattaforma inerziale, che permetterà di integrare nel sistema anche il launch control, l'anti wheeling, ma soprattutto di rendere ancora più preciso il funzionamento del controllo di trazione.

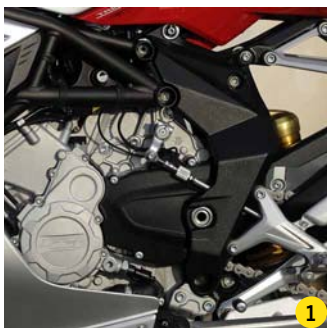
La prova

Le premesse non sono delle migliori, ma non per colpa della moto, che anzi promette grandi soddisfazioni, quanto per il meteo. Il Circuito del Paul Ricard ci accoglie infatti con dei bei nuvoloni grigi e con un "polo nordico" -3,6° indicato dal tabellone sul traguardo! Le termocoperte più che sui pneumatici me le metterei addosso, ma siamo qui per provare la F3 e allora speriamo in bene. Piano piano la temperatura sale fino a 7°, per poi stabilizzarsi attorno ai 5°, e l'asfalto che appariva lucido, ora sembra offrire un grip sufficiente per poter iniziare la prova. In sella alla F3 prendo le misure e mi guardo intorno, stupito di quanto sia piccola, ma allo stesso tempo accogliente. Scordiamoci le F4 che furono, ma anche rispetto alla ultima generazione della 4 cilindri, questa nuova arrivata sembra più moderna. Neanche mezzo giro di pista e già si riesce a percepire una leggerezza che va oltre i 173 kg a secco dichiarati, qui c'è una distribuzione dei pesi ottimale che si sposa perfettamente all'assetto delle sospensioni, e alla ciclistica in generale; il tutto amalgamato insieme rende la F3 imbarazzante per reattività e precisione. Cambi di direzione millimetrici, inserimenti in curva che sembrano tracciati con un curvilinea, la F3 è una lama che riesce anche a perdonare qualche errore del pilota. Chiudere una traiettoria dopo che si è arrivati lunghi non è mai stato così facile. I giri passano e così anche i turni, la fiducia sale, ma la prudenza non è mai troppa. Il controllo di trazione posizionato sul livello 5 e la mappa Sport, non vanno molto d'accordo in queste condizioni climatiche, gli interventi del primo, sotto la spinta rabbiosa che caratterizza l'erogazione prevista in questa configurazione mettono più di una volta a dura prova l'elettronica. Meglio alzare la

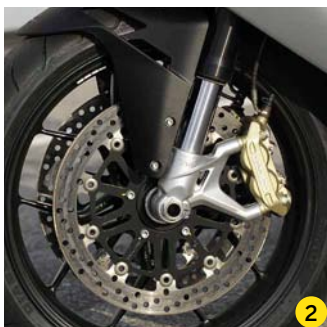


ZOOM

ZOOM



1



2



3

1 Il tre cilindri è incastonato all'interno di un telaio misto a traliccio di acciaio e piastre in lega di alluminio.

2 Due dischi flottanti in acciaio da 320 mm sui quali vengono montate due pinze ad attacco radiale Brembo a 4 pistoncini.

3 La strumentazione digitale non brilla per leggibilità.



soglia di intervento, abbassando da 5 a 3 il controllo di trazione. Le cose migliorano nettamente, così come la scorrevolezza della F3, soprattutto sui curvoni in appoggio, dove mostra una stabilità davvero notevole (soprattutto se rapportata alla grande agilità che mostra nello stretto) merito anche delle ottime performances delle Pirelli Diablo Supercorsa SC2, che non tenendo conto del freddo assurdo, si sono scioppate sei turni prima di alzare bandiera bianca (solo al posteriore). Per dovere di cronaca, la F3 di primo equipaggiamento monta delle Diablo Rosso Corsa 120/70 e 180/55 (durante il test in pista è stata utilizzata una posteriore da 180/60). La frenata si è sempre dimostrata all'altezza del resto, per cui di notevole livello. La F3 riesce a sfruttare al meglio la potenza della coppia di dischi anteriore anche in virtù di una compostezza di assetto esemplare e di una totale mancanza di sbandieramenti del posteriore, che su una moto così compatta è quasi una novità. Il motore di suo ci mette un carattere davvero rabbioso, con un sound di quelli che catturano, e un tiro che diventa importante già dagli 8.000 giri, e che continua a crescere fino ai 14.000/14.500 giri, poco dopo si cozza brutalmente contro il

limitatore di giri (proprio appena dopo l'accensione della luce sul cruscotto). La strumentazione digitale, meriterebbe una modalità race, con le informazioni basilari in bella vista, anche perché quella standard seppur bella, non brilla per leggibilità. Il tre cilindri ha già un suo timbro e un suo carattere, ma è anche giovane e quindi perfezionabile, in particolare nel passaggio dai 3.000 ai 4.000 giri, dove emergono alcune incertezze di erogazione che probabilmente i tecnici faranno magicamente sparire semplicemente mettendo mano ai software di programmazione.

Parte delle F3 in prova erano equipaggiate con il quick shifter, optional disponibile e decisamente utile in pista, che ha migliorato il feeling con il cambio di serie, non particolarmente rapido e preciso (a discolpa però bisogna segnalare che le moto erano state assemblate nei giorni precedenti il test e che avevano all'incirca 500 km di rodaggio ognuna).

La giornata volge al termine, con le tre cilindri varesine che passano l'ultima volta gridando sul rettilineo e per una volta mi dico "finalmente". Non per Lei, sulla quale ci starei un giorno intero, ma per me che oramai sono un ghiacciolo! **M**

W italia
Solo noi italiani sappiamo fare moto come dio comanda e in modo artigianale e come si suol dire.. moto italiane per molti ma non per tutti
TEO200907 - 13/02/2012

Beh
Direi proprio niente male!Bell'allungo e niente da dire sulla moto.....bella come il sound pieno e tagliente allo stesso modo del 3 cilindri.
Ale Repsol - 13/02/2012

» Leggi e partecipa ai commenti »



MV AGUSTA
F3 675
€ 11.990

SCHEDA TECNICA
Tempi: 4
Cilindri: 3
Cilindrata: 675 cc
Disposizione cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Segmento: Super Sportive

SUZUKI GSX-R 1000 2012

PREGI ● Guidabilità

DIFETTI ● Mancanza Traction Control e ABS

PREZZO € 13.500

PROVA SUPERSPORTIVA

Nel segno della tradizione

di Francesco Paolillo | Quinta generazione per un mito, la GSX-R 1000 2012, si rinnova. Niente traction control, niente ABS... Ma quanto gusto nel guidarla! | Il prezzo di acquisto, 15.100 Euro, fino al 31 di Marzo scende a 13.500 Euro



Diamo i numeri, nel senso buono, numeri che spiegano cosa è la GSX-R 1000. 12 anni di carriera, 5 generazioni per una moto che si è portata a casa negli ultimi 10 anni 8 Campionati del mondo Endurance, 6 24 ore di Le Mans, 9 Bol D'Or, 7 Campionati AMA Superbike. Diciamo che per quello che si è guadagnata sul campo, questa moto merita rispetto. E con rispetto ascoltiamo quanto ci dicono gli ingegneri che hanno lavorato e sviluppato la nuova GSX-R 1000 2012, e che volutamente, per loro scelta hanno limitato l'uso dell'elettronica alla sola gestione del motore. Una scelta pericolosa dal punto di vista commerciale, dove la concorrenza si batte a colpi di cavalleria da una parte, e diavolerie elettroniche dall'altra. È però anche vero che esiste uno zoccolo duro che di traction control e antiwheeling, non ne vuole sentire parlare, e poi il prezzo di acquisto, 15.100 €, cifra che la mette in concorrenza con la sola Honda CBR 1000RR, fino al 31 di Marzo scende a 13.500 €. Un prezzo decisamente allettante.

L'evoluzione non si può certo fermare, ma prima di giudicare bisogna anche capire ma soprattutto "provare", e in questo specifico caso, la prova è stata... una rivelazione. Ma facciamo un passo alla volta, e vediamo che come e che cosa cambia su questa GSX-R 1000.

Design

Bravo a chi trova le differenze, se si esclude il terminale di scario mancante (che poi è il maggior fautore dell'abbassamento del peso di 2 kg per 203 totali in ordine di marcia), e le colorazioni con grafiche modificate (rimangono la classica bianco-blu-nero e la total black) è roba da "trova le differenze" sulla Settimana Enigmistica. L'abito sembra quello del precedente modello, e forse da questo punto di vista ci si poteva aspettare un guizzo di fantasia in più. Per il resto non aspettatevi modifiche epocali, insomma nulla che abbia stravolto la scheda tecnica di un modello che mostrava



alcune rughe, ma che riusciva ancora a dare buoni risultati in termini di prestazioni e soddisfazione di guida.

Motore

Partiamo dal motore, che come si nota guardando le foto, perde un pezzo, lo scarico laterale sinistro non c'è più (mentre il catalizzatore è di dimensioni ridotte), ma altre migliorie sono nascoste lì dove l'occhio non arriva. Nuovi pistoni, che oltre a cambiare il profilo del mantello e del cielo, perdono l'11% di peso grazie a una cura dimagrante nella zona dello spinotto. I carter motore sono stati modificati nei fori di ventilazione alla base dei cilindri (la loro funzione è quella di minimizzare l'effetto pompa dovuto alla resistenza dell'aria e alla pressione interna al carter durante la fase discendente del pistone) passando da una forma rettangolare a una pentagonale. Nuovo anche il profilo degli alberi a camme e più leggeri i bicchierini delle valvole. Il rapporto di compressione aumenta leggermente, passando da 12,8:1 a 12,9:1, mentre viene confermato il sistema SRAD per l'aspirazione e PAIR per immissione di aria nell'air box con valvole controllate direttamente dalla centralina ECM. Questa controlla tutte le funzioni "elettroniche" del motore, compresa l'alimentazione ad iniezione con corpo farfallato a doppia valvola (particolare che permette un'ottimizzazione della linearità di risposta del gas e una erogazione della coppia migliore). In pratica quando il pilota apre il gas, la centralina rileva la posizione della valvola a farfalla primaria, la marcia innestata e la velocità del motore, e in base a questi parametri controlla l'apertura (o la chiusura) della valvola secondaria, al fine di



“ La cosa che nell'immediato attira la mia attenzione è la **perfetta sintonia** tra manopola del **gas e erogazione** del motore, nessun sussulto, **niente ritardi o imprecisioni** che possano infastidire il pilota ”



migliorare la velocità di aspirazione. Tutte queste piccole modifiche hanno permesso un miglioramento delle curve di erogazione ai bassi e medi regimi, oltre a una diminuzione dei consumi dichiarati di un 8%. I cavalli rimangono 185 ma la potenza massima si raggiunge a 11.500 giri e non più a 12.000 (limitatore a 13.500 giri). Il 4 cilindri come nelle versioni precedenti è dotato di tre mappature, e quindi di tre modalità di erogazione della potenza. Queste sono selezionabili, anche in movimento, attraverso due comodi pulsanti posizionati





sul blocchetto sinistro (è sufficiente chiudere il gas selezionare la mappatura preferita che viene visualizzata nel display della strumentazione e riaccelerare).

Modalità A per avere la piena potenza, B per una risposta più morbida ai bassi e medi regimi, C che taglia ulteriormente potenza e coppia per adattarsi al meglio alla guida sulle superfici a bassa aderenza.

Ciclistica

Il telaio a doppio trave in alluminio pressofuso e il forcellone in lega di alluminio non sono stati modificati (così da mantenere l'interasse record di 1.405 mm), mentre le sospensioni prevedono una forcella pluriregolabile Showa BPS, sulla quale viene montato un ammortizzatore di sterzo elettronico, e un mono, sempre Showa, anch'esso regolabile in tutto e per tutto.

Freni

Come sempre più spesso accade, anche a Hamamatsu si sono rivolti a Brembo per quanto riguarda l'impianto frenante, almeno davanti. Due pinze monoblocco a 4 pistoncini con attacco radiale, color oro e con le scritte rosse, campeggiano alla base della forcella, mentre la pompa montata sul manubrio è una Nissin, come la pinza a singolo pistoncino posteriore. I due dischi anteriori sono sempre da 310 mm, ma perdono qualche cosa in spessore, passando da 5,5 a 5,0 mm e quindi perdendo anche di peso (non sottovalutate questi piccoli cambiamenti ai fini della dinamica di guida...), mentre il posteriore è sempre da 220 mm e 5,0 di larghezza.

Strumentazione

La posizione di guida ricalca quella del modello precedente, quindi sportiva ma non particolarmente costrittiva. Le pedane e le leve sono regolabili e permettono una personalizzazione dell'assetto di guida. Il ponte comando è caratterizzato dalla compatta strumentazione che si distingue per la ricchezza di informazioni visualizzate. Oltre ai soliti contagiri, tachimetro, contachilometri (parziali e totale) e spie di servizio, ci sono l'indicatore del livello carburante e autonomia in riserva, indicatore della marcia inserita, cronometro e spie per l'indicazione del regime massimo di cambiata (regolabili).

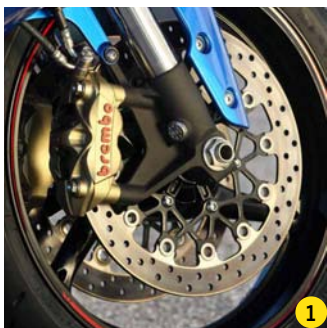
Finiture

Le finiture sono di buon livello, la concorrenza nostrana offre di più, ma richiede anche un esborso decisamente superiore, mentre quella teutonica, segna il passo, almeno sotto questo punto di vista...

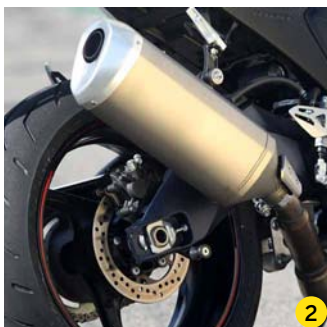
In pista

Il primo turno in pista prevede di utilizzare un set up standard per le sospensioni, mentre le pressioni delle Bridgestone Battlax BT-S20 erano quelle prescritte per l'uso stradale (2,5 bar anteriore/2,9 bar posteriore). La pista di Montebianco permette varie configurazioni, e quella odierna prevede una parte non particolarmente veloce, da seconda marcia (che su una mille da 180 cavalli vuol dire comunque andare decisamente forte) con brevi allunghi, ed un rettilineo dove si riesce a inserire la quinta. Le modifiche che ci hanno illustrato durante la conferenza stampa, sono il punto focale su cui mi concentro, e nella testa mi girano tre parole... performance, maneggevolezza e frenata! La pista sconosciuta, la moto nuova, ma soprattutto le gomme con pressioni stradali, mi fanno tenere i remi in barca per gran parte del turno, ma

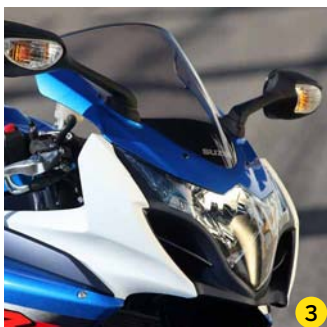




1



2



3

1 Anche a Hamamatsu si sono rivolti a Brembo per quanto riguarda l'impianto frenante.

2 Il terminale di scarico singolo è il maggior fautore dell'abbassamento del peso di 2 kg.

3 L'abito sembra quello del precedente modello, ci si poteva aspettare un guizzo di fantasia in più.



dopo qualche giro la clip sulla vena scatta e chiude l'afflusso di sangue al cervello. Evvai. La cosa che nell'immediato attira la mia attenzione è la perfetta sintonia tra manopola del gas e erogazione del motore, nessun sussulto, niente ritardi o imprecisioni che possano infastidire il pilota. Come dicono gli uomini della Suzuki, è un controllo di trazione "manuale". Il pilota riesce a gestire il comportamento della ruota posteriore con una precisione che difficilmente ho riscontrato su altre moto, tutto è affidato al polso destro ... che però deve essere sempre collegato direttamente con la materia grigia dentro al casco! L'assetto standard fatica non poco a smorzare le asperità dell'asfalto ondulato e rovinato di Montebianco, ma le Bridgestone BT-S20 fanno il loro dovere in maniera

encomiabile, e la situazione non può che migliorare visto che a partire dai prossimi turni le pressioni verranno abbassate (anche perché la temperatura dell'aria e quella dell'asfalto si stanno alzando). 2,0 bar dietro (a freddo) e 2,4 bar davanti, e la nostra Suzuki migliora il già ottimo comportamento tra i cordoli. Già che ci siamo facciamo una modifica di assetto (un filo più sostenuto sia all'anteriore che al posteriore) e rientriamo in pista. Così regolata la Gixxer è davvero divertente, ma il limite di una gommatura stradale emerge man mano che prendo confidenza con la manopola del gas. I cavalli spingono e le perdite di aderenza, seppur "telefonate" e gestibili, si ripetono giro dopo giro. La staccata in fondo al rettilineo mette a dura prova i freni, tenete conto che si passa da oltre 280 km/h in quinta, ad una velocità "urbana" in prima o seconda marcia, e a parte un leggero allungamento della corsa della leva, che per il resto del turno rimane costante, non si avvisano altri problemi. Questo decadimento iniziale è probabilmente dovuto più all'asestamento delle pastiglie e dei dischi (devono raggiungere la giusta temperatura di esercizio) più che alle tubature dei freni in gomma (che comunque sarebbe consigliabile sostituire con quelle in treccia...).

Se il problema fossero questi ultimi, il fenomeno persisterebbe e andrebbe in crescendo. Le Brembo anteriori sono potenti e molto ben modulabili, consentono un perfetto controllo dell'anteriore, e permettono di conseguenza di tirare la frenata fin dentro la curva. La Gixxer e soprattutto la Showa Big Piston ci mettono del loro e consentono il raggiungimento di un equilibrio ed una stabilità

davvero ottimi, il posteriore rimane sempre controllabile e non "sbandiera" anche nel caso in cui si forzi la frenata alleggerendolo repentinamente. Il motore pur risultando aggressivo e ricco di carattere, è anche un campione di trattabilità. Il tiro e la capacità di ripresa ai medi regimi sono una goduria, e consentono di concentrarsi maggiormente sulla guida potendo contare sempre su una riserva di potenza consistente, con l'avantreno che è capace di decollare nelle prime tre marce con estrema facilità. Sostituite le BT-S20 con delle più pistaiole BT-R10, con la posteriore che abbandona la 190/50 per una più "spallata" 190/55, trasformano la GSX-R1000 2012 in un vero attrezzo da divertimento. Le doti citate in precedenza si sommano a un incremento della rapidità nei cambi di direzione e a un grip in percorrenza, ma soprattutto in uscita di curva, di tutto rispetto. Questo sommato al perfetto controllo del gas, rendono la Gixxer un vero spasso. Certo un controllo di trazione di ultima generazione metterebbe al riparo da eventuali errori, e un ABS ci potrebbe mettere al riparo da bloccaggi indesiderati dell'anteriore (soprattutto su strada) ma il sorriso che mi trovo stampato sul volto a fine prova, condiviso con la maggioranza dei colleghi presenti, è un bel risultato, oltretutto inaspettato. **M**

↑ Bella....
Aver levato il doppio scarico la rende ancora più slanciata, e se poi metti un tromboncino al posto del "Toblerone" di serie diventa da URL00000000.... la comprerei domani....
nainonumberone - 06/02/2012

↑ Ottima moto ad un prezzo umano...
Nessun stravolgimento estetico, scarico singolo a parte, ma tante piccole migliorie che, alla fine, sono meglio di un modello completamente nuovo e ad un prezzo che le altre se lo sognano.
manu4752 - 06/02/2012

■ Leggi e partecipa ai commenti »



SUZUKI
GSX-R 1000
2012
€ 13.500

SCHEDA TECNICA
Tempi: 4
Cilindri: 4
Cilindrata: 999 cc
Disposizione cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 185 cv (136.1 kW) / 12000 giri
Coppia: 11.9 kgm / 10000 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 310-220 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 203 kg
Lunghezza: 2045 mm
Larghezza: 710 mm
Altezza: 810 mm
Capacità serbatoio: 17.5 l
Segmento: Super Sportive

Come sono nate le Harley-Davidson Sportster 72 e Softail Slim

Casey Ketterhagen, Frank Savage e Paul Martin svelano le idee e i sogni che stanno dietro alla realizzazione delle nuove Harley-Davidson Sportster 72 e Softail Slim

Casey Ketterhagen, responsabile stile della Softail Slim

Alcuni dei canoni di riferimento che ho seguito risalgono agli anni 40 e 50, ai vecchi modelli FL ed EL, e cose del genere. Sapete, per me una moto è basilarmente basata sulle proporzioni, ma non solo su quelle. Pensate alle prime Hotrod, alle prime Custom: era tutta una questione di proporzioni e di come apparivano, una questione di armonia generale: e riguardo a questa moto, in particolare, una delle cose che ho voluto fare è stato tornare nuovamente a quegli anni, quando il motore sembrava più grande di quello che era, in proporzione col resto: e infatti sembra molto grosso, in questo telaio. Nel corso degli anni, credo che le Softail siano state sviluppate in modo che tutto il resto della moto facesse sembrare il motore sempre più piccolo, meno appariscente, anche se le sue dimensioni erano sempre le medesime. Con la Slim, invece, ho voluto fortemente ancorarmi ai modelli storici del passato, alle proporzioni tipiche di quegli anni. E in primis ho scelto questo tipo di manubrio col traversino, che sulle Harley di allora chiamavano "Hollywood", e si trattava di un tipo di manubrio aftermarket. Non sono sicurissimo delle sue origini, ma comunque era un manubrio che consentiva a chi lo montava di fissarci accessori. A partire dalle moto della Polizia, per esempio, che ci fissava luci supplementari e altro, e il suo traversino avevo il medesimo diametro di questo della Slim, che in effetti ricorda quelli delle prime mountain bike e bmx degli anni 90, giusto per dargli un look diverso dal solito. Altro richiamo atipicamente retrò è il cruscotto stile "cat eye" (occhio di gatto): no, in effetti non è una novità per noi, ma calza a pennello su questa moto, mentre la striscetta di tessuto così minimale che scorre sopra al serbatoio è una novità, davvero semplice e pulita, che indirizza l'occhio di chi guarda dritto verso la sella, ricoperta con lo stesso materiale. La sagoma della sella è ispirata alle prime selle monoposto "Tuck and Roll" realizzate dalla Bates, e dona a questa moto l'aspetto di una vera custom. La parte per me più importante di una moto, specie per quanto riguarda grafica e verniciatura, che sono parte



importante del mio lavoro, è senz'altro il serbatoio, che su questo modello in particolare è a maggior ragione fondamentale per definirne lo stile. Qui abbiamo questo semplice marchio in alluminio forgiato che spicca in rilievo sulla parte più in vista del serbatoio: un fregio davvero semplice, che rappresenta un po' l'idea che c'è dietro a questa moto. È un po' come una semplice tela pulita, sulla quale potete fare ciò che vi pare: potete lasciarla così com'è, cioè davvero minimale, oppure eliminare quello che non vi va; o, per contro, potete arricchirla con un mucchio di particolari speciali ad essa dedicati. Noi vogliamo lasciare la moto pura e semplice, in modo che tutti possano ammirarne tutte le parti meccaniche - cosa peraltro comune sulle Harley come su molte altre moto in generale - che devono lavorare in perfetta armonia con tutte le altre componenti che le circondano. Quanto al nome "Slim", si riferisce in particolare alla snellezza del retrotreno, proprio come snelle erano le moto del passato, col parafango di dimensioni proporzionate col serbatoio - e qui torno a parlare di proporzioni - cioè dove normalmente troviamo la maggior superficie verniciata della moto, e le cui linee convergono verso un parafango posteriore ed una coda molto snelli. Tutte queste particolarità e proporzioni costituiscono la Softail Slim 2012, una moto semplice, compatta, facile, bella da guidare.

Frank Savage e Paul Martin presentano la nuova Sportster Seventy-Two

Mi chiamo Frank Savage, e ho lavorato per sedici anni in Harley-Davidson, presso lo studio di design di Willy G. Davidson. Ora sono un dirigente, e mi occupo delle famiglie XL ed XR. Salve, sono Paul Martin, sono responsabile di stile e grafiche presso il reparto stile. Sono in Harley da poco più di nove anni, e naturalmente mi sono occupato delle grafiche di questa moto, e devo dire che è stato un lavoro che mi ha davvero coinvolto parecchio. Bello!

F.S. Abbiamo una splendida moto da presentarvi: è la nuova 72 Sportster Chopper, che

Moto.it: Frank Savage e Paul Martin introducono...



monta un serbatoio Peanut da circa 8 litri. Abbiamo avuto l'idea di creare questa moto circa sei anni fa, quindi abbiamo creato un modello stile Chopper con motore Sportster e manubrio "low apes", e a alla fine gli abbiamo pure tolto i silenziatori, poi l'abbiamo dato ai nostri capi per organizzare i vari test di collaudo: e tutti si sono immediatamente innamorati di quella sorta di feeling "rilassato", che quando ti siedi in sella ti fa venir subito voglia di partire verso il tramonto e non fermarti mai, che ti fa sentire completamente a tuo agio: bisogna provarla, per rendersene conto. Allora, la moto era dotata di un normale serbatoio Walnut (da 17 litri, ndr), ma in seguito, quando abbiamo lanciato la

Forty-Eight, abbiamo avuto a disposizione anche il Peanut su cui lavorare, e che ci ha letteralmente elettrizzati, fino alla decisione che quella sarebbe stata l'evoluzione finale per quella moto che allora avevamo provato per la prima volta nel deserto, della quale ora siamo davvero orgogliosi e che ci accompagnerà a lungo. Bene, tra le molte domande che noi designer abbiamo rivolto ai vertici della casa, chiedevamo da dove fosse uscita l'ispirazione per creare questa moto, da dove era saltata fuori questa idea: ed era ovvio che l'ispirazione arrivava dai Chopper degli anni 60 e 70, col quel loro look completamente spoglio e tirato all'osso: questo è uno degli avantreni più stretti della nostra attuale produzione, sembra quasi quello di una bicicletta, cosa che peraltro vediamo fare da parecchi preparatori della West Coast come in Giappone, che fanno di tutto per creare moto strettissime e con serbatoi minuscoli, per mettere sempre più in evidenza i motori. Presa la decisione, abbiamo definito le geometrie della ciclistica, abbiamo preso il serbatoio Peanut, realizzato un parafrangente anteriore molto stretto, e abbiamo portato tutto al laboratorio delle grafiche per crearne assieme a Paul (Martin) una in linea coi vecchi tempi. E a Paul, che è qui con noi, chiedo da dove viene questo particolarissimo tipo di verniciatura Candy Custom?

P.M. Beh, sapete, negli anni 60 queste colorazioni "flaked"

(squamate) iniziarono a prendere rapidamente piede, anche qui da noi. E quando nacque questo progetto così particolare, quando abbiamo deciso di fare questa moto, e di farla con questo tipo di verniciatura, io ne fui molto eccitato, mi sembrava di tornare ai tempi di quand'ero ragazzino e stavo crescendo, alla periferia di Chicago, e iniziavo a vedere in giro queste moto e queste mode provenienti dalla West Coast. Insomma, la prospettiva di realizzare questo lavoro mi ha esaltato.

F.S. Bello! Quindi tu hai messo in atto ciò che hai imparato dalla storia, ispirato da chi ha creato questo genere di verniciatura, ma mettendoci anche del tuo in termini di stile, per ottenere qualcosa di unico...

P.M. Si assolutamente, questo progetto non è stato molto differente...insomma, non sarebbe stato molto diverso se tu fossi ipoteticamente entrato nel mio negozio a chiedermi qualcosa di molto particolare, tipo una colorazione esclusiva per cosa che hai realizzato e vuoi rendere unico.

F.S. Detto ciò, abbiamo deciso di usare un filtro dell'aria circolare, in modo da lasciare più libera la "V" tra i cilindri e meglio in evidenza le canne cromate che ospitano le aste della distribuzione, e di conseguenza tutto l'insieme del motore, per dare alla 72 un fascino ancora più classico. Abbiamo anche usato il grigio per i carter motore, i cilindri e le teste, ottima soluzione per evidenziare meglio le cromature. Come vedete, questa moto sembra preparata appositamente per una sfilata, e la potete avere esattamente così come esce dalla fabbrica: tanto cromo, tanta scena. Sì, poi abbiamo aggiunto anche pneumatici whitewall (con fianchi bianchi, ndr) sia davanti che dietro, che oltre a conferire alla moto un gran bel fascino, la rendono anche meglio visibile.

Una delle parti che della progettazione che preferisco è vedere quello su cui abbiamo lavorato tutti andare per strada e funzionare bene, e, anche questa volta, vedere una magnifica moto correre verso il tramonto col suo proprietario in sella sarà una grandissima soddisfazione. **M**

Possibile “passaggio di proprietà” per Ducati nel 2012

Investindustrial, fondo di investimenti proprietario della Ducati, interessato alla ricerca di un partner industriale. Operazione necessaria per crescere nel mondo

“ La Ducati è oggi un'azienda perfetta, ma per crescere ancora è necessario il supporto di un partner industriale di livello mondiale. Quest'anno ci concentreremo sulla ricerca di un partner di questo tipo”, queste le dichiarazioni di Andrea Bonomi,

Presidente di Investindustrial, riportate oggi dal Financial Times. Lo scorso anno Investindustrial, che è uno dei maggiori fondi privati di investimento dell'Europa meridionale, ha incaricato Deutsche Bank e Goldman Sachs di valutare una quotazione della Ducati a Hong Kong. Ma oggi la vendita dell'azienda a una casa rivale o a un grande gruppo automobilistico è vista come la soluzione migliore per internazionalizzare ulteriormente la Ducati. Andrea Bonomi ha anche dichiarato che numerose aziende in Asia, Europa e America sono interessate alla Ducati. Fonti autorevoli affermano che in



particolare l'indiana Mahindra e le tedesche BMW e Volkswagen guardano con grande interesse alla Casa di Borgo Panigale. La BMW è già un forte costruttore di motociclette, mentre il presidente della Volkswagen, Ferdinand Piech, in passato ha manifestato già il suo interesse per la Ducati che gli consentirebbe di entrare nel mercato delle moto, dopo la rottura dell'accordo con Suzuki. La Casa italiana ha 86 di storia alle spalle e vende oggi 40.000 moto in tutto il mondo, con una quota di mercato pari al 9% nel segmento super sport. Secondo quanto riportato dal FT, l'attuale proprietà, il fondo di investimenti Investindustrial, stima il valore di Ducati oggi pari a circa un miliardo di Euro. **M**



Al via la vendita del 350D il 3 ruote di Quadro

La consegna dei primi esemplari del 350D, il veicolo a tre ruote prodotto dal neo marchio Quadro, è in atto. Il prezzo è di 6.990 euro, franco concessionario. Il parere dei rivenditori

Quadro viene distribuito dalla Pelpi International, società comasca che già importa ufficialmente in Europa i quad e ATV della stessa casa taiwanese che fornisce i propulsori a QUADRO: la AEON.

Cosa ne pensano le concessionarie QUADRO di Nord, Centro e Sud Italia

Francesco Villa di Pit Lane (Lecco) ha dichiarato: "Chi l'ha provato l'ha ordinato. Ero scettico all'inizio e invece... E poi c'è il plus della guida senza la patente A. In pratica lo possono usare anche le mogli per fare la spesa. Ho rapporti diretti con l'autodromo di Cremona (a San Martino del Lago) e il 23 aprile sarò lì con il mio staff e con il Quadro. Venite a provarlo".

Sandro Celestini di Motorshow srl (Civitavecchia) punta molto sulla sicurezza che il 350D è capace di infondere a chi si avvicina a un veicolo "motociclistico" per la prima volta "Ho provato a fondo il mezzo e punterò soprattutto a trovare nuova clientela tra i neofiti e gli automobilisti".

Titale Franco Caruso di Cuomoto (Napoli) ha già notato un certo interesse per il tre ruote che distribuirà nella città campana e provincia. "Le strade del nostro territorio - dice Titale - sono in condizioni pessime, piene di buche, spesso scivolose. Il 350D infonde una sicurezza di guida unica. Per comprenderne le potenzialità fino in fondo andrebbe testato qui da noi".

Cesare Galli, titolare della "Pelpi" si dice ottimista: "Sono molte le concessionarie interessate a vendere il QUADRO 350D. L'innovativo sistema di sospensione idraulica HTS di cui è dotato ha già convinto la stampa di settore e ora non ci resta che farlo provare agli utenti. A breve pubblicheremo il calendario dei demo-ride; la rete concessionari è destinata nel corso del 2012 a toccare tutte le città più importanti". ■



Alla scoperta dei segreti dello scooter Yamaha Xenter 125

di Cristina Bacchetti | Giovanna Camisa, product planner di Yamaha Motor Europe, ci parla del nuovo nato della Casa dei tre diapason: Xenter 125. Un ruota alta facile e maneggevole, che debutta in questi giorni sul mercato a 2.890 Euro

Giovanna Camisa, product planner di Yamaha Motor Europe, ci parla del nuovo nato della Casa dei tre diapason: Xenter 125. Un ruota alta facile e maneggevole, che debutta in questi giorni sul mercato a 2.890 Euro. **M**

Suzuki stipula un accordo con Intelligent Energy, arriva il Burgman Fuel Cell

Suzuki e Intelligent Energy stanno collaborando dal 2007 nello sviluppo di motocicli e automobili a celle combustibile, e dopo i prototipi esposti al Tokyo Moto Show, il Burgman Fuel Cell ottiene l'omologazione europea

Suzuki e Intelligent Energy, stanno collaborando dal 2007 nello sviluppo di motocicli e automobili a celle combustibile, e dopo i prototipi esposti al Tokyo Moto Show, finalmente il Burgman Fuel Cell è stato il primo scooter ed il primo veicolo in assoluto ad ottenere l'omologazione

europea, che permette la libera circolazione nel vecchio continente. Tra gli obiettivi della joint venture, velocizzare il processo di sviluppo che porti alla commercializzazione di un veicolo di produzione di serie, grazie al know how combinato di Suzuki e di Intelligent Energy. Il sistema a celle combustibile Suzuki-Intelligent Energy è caratterizzato dal raffreddamento ad aria che consente leggerezza, compattezza e conseguente riduzione di costi. La partecipazione dei due partner sarà paritaria, al 50%. La sede principale sarà situata all'interno del quartier generale di Suzuki nella città di Hamamatsu. **M**



Aprilia, Ducati, Moto Guzzi, Piaggio e Vespa a Motodays 2012

Il Salone del Centro-Sud Italia è pronto a ospitare alla Fiera di Roma tutte le novità del mercato due ruote e alcune importanti iniziative legate ai Marchi made in Italy

DUCATI
Ducati, supportata dal concessionario Ducati Roma, esporrà gli ultimi modelli, compresa la novità 1199 Panigale, che nei prossimi giorni vedrà impegnato in pista il tester di Moto.it. Presenti anche la S accessoriata e la S Tricolore. Tra le altre novità il Diavel Cromo, con il serbatoio cromato e i 162 CV e il Diavel AMG. E non poteva mancare la Desmosedici GP11 di Valentino Rossi. Nello stand, anche tutte le informazioni relative al World Ducati Week, il raduno mondiale del "Pianeta Rosso" (a Misano dal 21 al 24 giugno 2012). Di fronte allo stand istituzionale, sarà presente l'area DOC (Desmodromic Owner Club), gestita dal Desmodromic Club di Roma.

APRILIA
Aprilia si presenterà a Roma con tutti i modelli della gamma 2012. Tra questi, SRV 850: potenza e design ricordano le superbike Aprilia anche grazie al motore per scooter 850 cc bicilindrico a V di 90° (76 CV e 76,5 Nm di coppia). La RSV4 Factory APRC, invece, è nata

con l'obiettivo di essere la migliore in pista e sulla strada. Dall'esperienza SBK arriva anche la Tuono V4R dotata di tripla mappatura e APRC. Dorsoduro 1200 ha un motore V90 Aprilia da 1200 cc (130 CV), Ride by Wire con tripla mappatura, ATC (Aprilia Traction Control) e ABS a due canali.

MOTO GUZZI
Prevista a Roma tutta la gamma 2012, con alcune novità. La prima riguarda la V7 (nella forma più classica), V7 Special (dedicata a un turismo elegante e sportivo) e V7 Racer (la ricercatissima versione sportiva). Ci sarà anche la Nevada, spinta dal nuovo bicilindrico 750. Nevada Anniversario si diversifica nello stile, più accattivante e sportivo.

PIAGGIO
Tra i tanti modelli Piaggio ci sarà X10, proposto nelle versioni 125, 350 e 500, dotato di regolazione elettrica della sospensione posteriore, doppio sistema ABS e ASR e freno di stazionamento integrato nel cavalletto ma anche ampio parabrezza e un generoso bagagliaio. Piaggio Fly, rivisto e con nuove doti protettive. Proposto inizialmente nella versione 50 cc, 4T, 4V (alla quale si aggiungeranno poi 125 e 150 cc). Con Beverly SportTouring, la gamma del best-seller a ruota alta si arricchisce di un modello dal carattere sportivo. Nuovo motore 350, pneumatico posteriore da 150/70 e un nuovo look. E' il primo di casa Piaggio equipaggiato con il nuovissimo motore da oltre 33 CV di potenza e con ABS/ASR, una dotazione particolarmente evoluta, per sfruttare il massimo delle prestazioni in piena sicurezza.

VESPA
A Motodays anche numerose versioni del glorioso modello tanto caro a Roma. Le Serie Speciali nascono ispirandosi alle molteplici possibilità di personalizzazione di Vespa. Tra le finiture di LX Touring, i portapacchi cromati di serie per incrementare la capacità



di carico del veicolo, il cupolino tondeggianti e trasparente, che avvolge l'occhio di Vespa. La Serie Speciale Sport incarna i valori di stile di mitici modelli del passato (dalla Vespa GS 150 del 1955 alla T5 "Pole Position" del 1985). Dalla targhetta "Sport" sul controscudo della S (150, 125 e 50 2T e 4T) si passa alla "SuperSport" della GTS (300 e 125). Da vedere anche la Vespa GTV 300 "Vie della Moda".

DERBI (Marchio del Gruppo Piaggio)
Anche Derbi sarà presente a Motodays con l'intera gamma 2012.

SCARABEO
Attesa anche per un'altra "serie" scooter di successo del Gruppo Piaggio: si parte dal coloratissimo Scarabeo 50 YourZ, passando per i classici Street e Net, il 50 4T 4V e i più grandi 100 4T e 100 Net. Esposti a Motodays anche i targati 125 e 200 ie e i "medio-maxi" 300 Special ie e 500. ■



“Come definite il vero motociclista?”

di Nico Cereghini | Dopo il mio pezzo sul cambio si è acceso un dibattito, non sempre profondissimo, tra favorevoli e contrari all'automatico. Invece di litigare sulle moto e sugli scooter, perché non proviamo a scavare tra le nostre convinzioni?

Ciao a tutti! Per una volta torno subito sull'argomento precedente: il mio pezzo sul cambio che ballava da destra a sinistra sta diventando l'occasione di un'odiosa polemica tra i diversi modi di usare la moto. Motociclisti contro scooteristi, e “cambiatori” contro i sostenitori dell'automatico. Il gelo ci blocca? Magari possiamo spingerci un po' più avanti nei ragionamenti. Quando dicevo

che “il vero motociclista il cambio lo vuole” pensavo di ribadire un'ovvietà. Non voglio offendere nessuno, e nessuno per favore si senta offeso, ma mi pare innegabile che la cambiata volontaria sia più appassionante di quella automatica o semi automatica. Può essere una cambiata imperfetta, o incerta, o rumorosa, o superflua, anticipata o ritardata, una cambiata vergognosa che finisce in sfollata, ma il bello della guida, soprattutto della guida della moto, è anche lì: uno prova, sbaglia, studia, riprova, si migliora; e quando arriva a rasentare la perfezione - magari fino al momento supremo della “scalata senza frizione, a moto inclinata e con il cardano”, per dire di una contorsione mentale di certi vecchi motociclisti come me - allora prova una grande soddisfazione. Che l'automatico non gli potrà mai dare. Qui non si tratta di squalificare chi ama il cambio automatico. In certe condizioni piace molto anche a me, mi è

“Io penso che il **vero motociclista** può benissimo avere **la moto** con il **cambio automatico**”

piaciuta la Mana dell'Aprilia quando l'ho provata come la Honda VFR 1200 DTC. E dicendo che “il vero motociclista il cambio lo vuole”, non volevo certo affermare che allora, per la proprietà transitiva, chi usa l'automatico non è un vero motociclista. No, no, io penso che il vero motociclista può benissimo avere la moto con il cambio automatico, e ha tutto il mio rispetto; purché sia consapevole di rinunciare ad uno dei (tanti) piaceri della guida. Come per gli scooter. Premesso che gli scooter, almeno quando li incontro fuori città, io li saluto tutti, dico che c'è scooter e scooter. Intanto, la guida di uno scooter sportivo come il T-Max è gratificante anche senza il cambio, provare per credere; e poi, anche se la maggior parte dei T-Max che incrocio a Milano sono palesemente guidati da gente che non ha alcuna idea di come si porti una moto, io arrivo a pensare che chi circola con il T-Max possa anche essere un vero motociclista. Magari un motociclista che vuole provare esperienze diverse, o vuole accontentare la moglie che sulla FZ1 ha paura, o ha la cavaglia sinistra in disordine, o saranno cavoli suoi. La differenza, come giustamente hanno scritto alcuni di voi, la fa il comportamento e non il veicolo. Se proprio vogliamo definire il vero motociclista, senza cadere nella retorica e senza fingere di essere perfetti, come facciamo? Io provo a dire che è quello che sa guidare, che si comporta bene, che normalmente rispetta il più possibile le regole, che saluta ed aiuta tutti gli altri motociclisti. A voi la più corretta definizione personale. **M**



I racconti di Moto.it: "Il mototurista"

di Antonio Privitera | ...E' un'ora che parlo con la tua segreteria telefonica dall'unico superstite telefono pubblico di questa città, Monica. Ritornare da un viaggio così lungo è come morire...

“Salve: questa è la segreteria telefonica di Monica: lasciate un messaggio dopo il bip”.

Biiiiip.

Click.

“Salve: questa è la segreteria telefonica di Monica: lasciate un messaggio dopo il bip”.

Biiiiip.

Click.

“Salve: questa è la segreteria telefonica di Monica: lasciate un messaggio dopo il bip”.

Biiiiip.

...E' un'ora che parlo con la tua segreteria telefonica dall'unico superstite telefono pubblico di questa città, Monica. Ritornare da un viaggio così lungo è come morire. Sono a bordo strada con la moto che ticchetta; per lei, come per me, sono gli ultimi chilometri e da solo non posso farcela: venitemi a prendere, mi trovo...

- Gabri, ho trovato un messaggio nella segreteria.

- Ah, e allora?

- Non ci crederai, era una voce...

- Eccerto che era una voce, Monica, cosa volevi la nona di Beethoven?

- ...hai ragione. Ma sai chi ricorda? Tuo padre: pazzesco,

vero?

- Scusa, mi stai dicendo che nella tua segreteria telefonica c'è una voce che assomiglia a quella di mio padre!? E che diceva? No, anzi, fammelo ascoltare. Dov'è la segreteria?

- E' sopra il comodino, premi "play".

- ...ma non si sente niente!!

- Hai alzato il volume?

- Ah. Già. Senti, ma questo pacchetto di sigarette?? Hai iniziato a fumare? Ma sei scema?

- No, saranno della signora Giovanna, che marca sono, Murit?

- Sì, Murit.

- Quella pulisce e ogni tanto si accende una sigaretta, poi dimentica il pacchetto vuoto da qualche parte... non farci caso.

- Caz... è lui! E' la sua voce!

- Lo sapevo...

- Non è possibile... non ci credo, Monica.

- Ma che senso ha??

- Perché non chiamava direttamente il mio telefono, dico io?

- Tu non lo stavi mai a sentire quando ti parlava, ecco perché...

- Cenere sul letto?? Ohè, Monicuccia... la tua signora Giovanna fuma mentre ti rifà il letto!

- Cenere, sei sicuro?

- Mah... sembra cenere. Da quanto tempo sarà partito... sono tre anni, vero?

- Sono tre a luglio.

- Mai una lettera, una telefonata. Monica, secondo te in tre anni dove puoi arrivare con la moto?

- Dipende da quanti soldi hai, io partirei per l'oriente e poi troverei il modo di mantenermi là.

- Ma lui ha un'età, lo vedi a fare il cameriere in un bar di Bangkok? Magari la sua moto si è fermata al confine con la svizzera ed è in Engadina a godersi la pensione... sì, confermo: è cenere.

- Boh... è sempre stato un tipo strano; scusa Gabri, spostati che levo la cenere dal letto... ecco fatto.

- La cosa assurda è che ti ha incontrato una sola volta e conosce



perfettamente il tuo numero di telefono...

- Gabri, la smetti di fare l'acido?

- No, macché acido. Faccio soltanto delle considerazioni... dimmi tu: mio padre parte per un viaggio in moto il giorno dopo che vi presento l'uno all'altra, bacia me e mia mamma e va via senza preavviso, senza dire quando torna e dove va; per due anni lo cerchiamo disperati ma niente, la sua motocicletta pare scomparsa nel nulla, io mi preparo a scrivere un libro dove asserisco che lo hanno rapito gli alieni perché questa mi sembra l'unica spiegazione plausibile e dopo tre anni di psicoterapia, permettimi, vorrei tanto farmene una ragione; poi un giorno ti lascia un messaggio in segreteria telefonica dove ti fa una filippica incomprensibile che chiude con un "venitemi a prendere" e mi dici che non devo fare l'acido? Monica, sai qualcosa che io dovrei sapere?

- ...ehhh... caffè?

- Monica, allora??! Quella è la stessa voce che ogni giorno della mia vita mi raccontava di meravigliosi e immaginari viaggi in...

■ Continua su **Moto.it**

Nico Cereghini racconta la storia di Luca Cadalora

Avrebbe potuto conquistare tutti i titoli mondiali prima di Valentino. Con otto successi nella 500, 22 trionfi in duemmezzo e quattro nell'anno del titolo in 125, Luca è a 34 vittorie, tra i migliori piloti italiani di sempre

Luca Cadalora

Ecco il pilota italiano che avrebbe potuto conquistare tutti i titoli mondiali prima di Valentino: è Luca Cadalora da Modena, campione mondiale della 125 nel 1986 con la Garelli, poi ancora campione della 250 nel '91 e nel '92 con le Honda-Kanemoto, dopo quattro stagioni sulle Yamaha duemmezzo di Agostini. Passò in 500 nel '93, era giusto farlo, però non terminò l'opera pur andandoci molto vicino, soprattutto nella sua seconda stagione in sella alla Yamaha del team Roberts. Con otto successi nelle quattro annate tra i grandi della 500, ventidue trionfi in duemmezzo e quattro nell'anno del titolo in 125, Luca è a 34 vittorie, tra i migliori piloti italiani di sempre. Certo nell'inverno del '92, quando lasciò la Honda 250 della doppietta (sostituito da Max Biaggi) per passare in 500, non si aspettava una moto-camion che non voleva entrare nelle curve. Un caso della vita: io provai la Yamaha di Rainey per la tivù prima di lui, rimasi molto sconcertato e glielo dissi. Fece fatica a credermi e fu una brutta sorpresa: Wayne Rainey veniva dal dirt-track e guidava e vinceva così, la gomma posteriore non doveva avere troppo grip, in modo da far voltare la moto derapando e controllandola con l'acceleratore. Un po' come succede oggi: Stoner guida di forza mentre Rossi cerca una moto per la bella guida fine, all'italiana. Ma torniamo a Cadalora. Dieci gare orrende, poi riuscì finalmente a convincere Roberts e ribaltarono la sua moto; vinse a Donington, fu secondo a Brno, ancora primo a Misano. Ma era il 5 settembre del '93, una data drammatica che non dimenticheremo mai, Rainey cadde e restò paralizzato, la squadra si perse. Luca fu comunque il vice campione del '94 dietro a Doohan, terzo nel '95 e allora nel '96 tornò alla Honda, con Kanemoto, vincendo subito in Malesia, la più grande soddisfazione della sua vita. Vinse anche al Nurburgring con una fantastica volata su Doohan e Crivillè, ma fu terzo nella classifica finale. Cadalora è un amico e forse sono un



po' di parte; per me aveva una guida bellissima e molto tecnica. Un sapiente della moto. Perché è molto intelligente, dotato di grande sensibilità, e il suo approccio con le cose è scientifico. La sua prima moto da corsa se l'è fatta da solo nell'officina dei fratelli Villa a Modena, quando aveva sedici anni. E poi è tecnico in tutto. Lui per esempio andava a funghi come faccio anch'io; ma lui non parla di porcini o di gallinelle o di colombine, di ogni fungo conosce il nome scientifico in latino. Luca tornò da privato sulle Yamaha con qualche podio, nel '98 avrebbe potuto firmare per la Suzuki ma il suo entusiasmo era al minimo, nel 2000 lo cercò anche la Ducati per passare in SBK; ma la moto era troppo diversa da quelle che aveva guidato, e lui non aveva voglia di ricominciare. Pigrò? Forse sì: in un suo box ci sono certi borsoni da trasferta, di quelle trasferite di venti anni fa, ancora pieni, da svuotare! Ha collaborato con BMW per sviluppare l'elettronica sulla moto. Adesso, compiuti i 48 anni, Luca Cadalora è padre di famiglia, ha due belle bambine, e a Modena continua a pasticciare con la meccanica e l'elettronica, le sue grandi passioni. Dice di non avere rimpianti e io gli credo. Alle corse non viene perché il ruolo di ex-pilota gli sta stretto: lui non vive nel passato, ha sempre guardato al futuro, con lucidità. **M**

“ Per me aveva **una guida bellissima** e molto tecnica. **Un sapiente** della moto ”



Jorge Lorenzo: "Credo sia necessario limitare la velocità delle MotoGP"

Il pilota spagnolo ha approfondito la propria valutazione circa il lavoro recentemente svolto nel primo test ufficiale della classe regina. Secondo Lorenzo si dovrebbe stabilire un limite della velocità massima delle MotoGP

La nuova campagna MotoGP è iniziata con il piede giusto per Jorge Lorenzo, che ha chiuso i test ufficiali di Sepang nella parte alta della tabella dei tempi, e, cosa ancora più importante, ha lasciato la Malesia con buone sensazioni per quel che riguarda il feeling con la sua YZR M1 1000cc, il prototipo che la casa giapponese gli ha messo a disposizione con l'obiettivo di contrastare il dominio Honda.

Il pilota Yamaha Factory Racing ha approfondito la propria valutazione circa il lavoro recentemente svolto nel primo test ufficiale della classe regina. "Diciamo che siamo ancora in una fase di 'test' della categoria, perché le cose sono cambiate abbastanza: ci sono 200cc in più, una potenza maggiore, peso aumentato, c'è da frenare molto prima, aprire il gas più dolcemente, forzare di più nei cambi di direzione...però sono convinto che ci siamo avvicinati un po' di più ai nostri avversari", spiega il Campione del Mondo MotoGP 2010. "La moto è dotata di un grande potenziale, dovremo lavorare su molti aspetti, però se riusciremo a migliorarla, anche solo del 2%, potremo sicuramente fare bene quest'anno". Si riusciranno a vedere questi miglioramenti già in occasione del prossimo appuntamento in Malesia previsto per la fine del mese? Il pilota spagnolo ritiene che già negli ultimi test della fase

prestagionale o al massimo nel primo GP del calendario, in Qatar, avrà a disposizione un prototipo più conforme alle sue necessità: "È una cosa complicata migliorare di molto la moto in solo una o due settimane. Credo che per ora vedremo progressi in alcuni parametri dell'elettronica, e puntando a Jerez e al Qatar, allora si che potremo fare un passo in avanti più marcato", chiarisce Lorenzo. Il maiorchino sostiene inoltre che Honda, Yamaha e Ducati possano essere viste su un paio più paritario pensando all'imminente stagione. Per quel che riguarda i progressi fatti dalla coppia Rossi-Ducati nella prova asiatica e sull'ipotetico ritorno nella lotta per le posizioni alte della classifica generale, aggiunge: "Quest'anno noto un'uguaglianza maggiore tra le tre marche. Credo che tutte abbiano possibilità di raccogliere vittorie in questa campagna, cosa impossibile per Ducati nel 2011. Noi ne abbiamo fatte registrare 3 o 4, però credo che per il 2012 Ducati avrà occasione di far segnare risultati importanti. Ancora è presto per capire se si inseriranno nella lotta per il titolo, però li vedo più forti, più competitivi, più veloci, e sono convinto che Valentino potrà lottare per il gradino più alto del podio più frequentemente quest'anno". Un aspetto che preoccupa Lorenzo nella nuova era delle 1000cc è l'aumento

delle velocità di punta di questi potenti prototipi. Secondo Lorenzo, si dovrebbe stabilire un limite nella velocità massima raggiungibile nella competizione: "È difficile che si verifichi un incidente a 340/350 kmh lungo un rettilineo, però se dovesse accadere sarebbe molto pericoloso, e quasi sicuramente accompagnato da conseguenze gravi. Proprio per questo, penso non ci sia bisogno di raggiungere i 350 kmh in rettilineo, e ritengo sufficiente una velocità prossima ai 310/320 kmh. Velocità non vuol dire spettacolo, e credo ci sia bisogno di un limite", fa notare Lorenzo. ■



Vale Speedromo.m4v



Valentino Rossi e un tranquillo martedì di traverso

Valentino Rossi e Graziano, in compagnia dei suoi amici Andrea Iannone, Mattia Pasini e Mauro Sanchini, protagonisti di questo video durante una giornata su un ovale di terra battuta tra traversi e passione

Martedì mattina, i test della MotoGP ormai conclusi da qualche giorno, quale miglior modo di allenarsi con la moto se non andando a fare qualche giro su un ovale di terra battuta con a disposizione moto da cross e da flat-track? E' quello che devono aver pensato Valentino Rossi e Graziano, in compagnia dei

suoi amici Andrea Iannone, Mattia Pasini e Mauro Sanchini, con lo scopo di divertirsi andando di traverso. L'ambiente non è certamente quello dell'ospitalità e dei grandi motorhome della MotoGP, ma bastano dei furgoni e un paio di panini al prosciutto per potersi divertire tra amici condividendo la stessa passione. Rossi non ha voluto farsi scappare qualche giro su una moto da speedway, fermandosi dopo un paio di ovali commentando: "si fa fatica a stare anche solo a sedere! Io vi guardo quando girate con queste che è meglio!" Purtroppo il maltempo ha costretto i nostri piloti ad abbandonare la pista costringendoli, come commenta Vale: "a tornare a casa con le pive nel sacco". **M**





Test SBK. Tom Sykes è il più veloce a Phillip Island

di Carlo Baldi | La prima giornata di test ha visto impegnati sulla pista di Phillip Island quasi tutti i team del mondiale Superbike. Miglior tempo per Sykes seguito da Checa e Laverty. Hopkins cade e si frattura la mano destra

Tom Sykes conferma i grandi progressi della Kawasaki e fa segnare il miglior tempo nella prima delle tre giornate di test in svolgimento a Phillip Island in Australia. "Non ho cercato il tempo sul giro - ha dichiarato Tom - e sono felice di aver fatto segnare dei tempi molto

veloci. Non abbiamo effettuato una simulazione di gara ma ho utilizzato gli stessi pneumatici per molti giri". Va detto subito che le moto non sono munite di trasponder e che quindi i tempi, rilevati manualmente, vanno presi un poco con le molle. Ciò non toglie che Sykes abbia girato molto forte mettendosi dietro Checa e Laverty. Allo spagnolo la pista australiana è sempre piaciuta tantissimo anche perché è un circuito che si adatta molto bene alla sua Ducati. L'unico problema per Carlos è venuto da due grosse oche evitate per pochi centimetri. Grande spavento per il pilota del team Althea che si è lamentato con i marshall che non avevano

segnalato la presenza in pista dei due volatili. Laverty appare sempre più a suo agio sulla sua Aprilia RSV4 e lo stesso si può dire per i due piloti BMW Melandri ed Haslam, con quest'ultimo che ha girato sugli stessi tempi di Biaggi. Il Corsaro in mattinata è stato vittima di una caduta dopo essere venuto a contatto con Berger. Caduta per entrambi per fortuna senza alcuna conseguenza fisica, così come non ha avuto conseguenze una innocua scivolata di Davide Giugliano. Max ha lavorato per la prima volta con la sua nuova squadra ed il suo sesto tempo è da considerarsi quindi molto positivo. Quattro Ducati nei primi dieci posti con i tre piloti del team Effenbert Liberty Smrz, Guintoli e Berger rispettivamente settimo, ottavo e decimo. Lascorz è nono, e che la Ninja ZX10R sia migliorata lo conferma anche il pilota del team Pedercini David Salom (Mercado è infortunato e per la prima gara della stagione verrà sostituito da Staring) che non è andato affatto male al debutto sulla verdona del team italiano. In casa BMW Italia Fabrizio è undicesimo e precede il compagno di squadra Badovini. Le due matricole Giugliano e Zanetti chiudono la classifica dei tempi che non riporta nessun crono per quanto riguarda Hopkins. Brutte notizie per l'americano del team Crescent Fixi Suzuki che è caduto e si è fratturato la mano destra già infortunata lo scorso anno nelle

prove della GP a Brno e che aveva portato all'amputazione di due falangi dell'anulare. Il suo team ha comunicato che Hopkins farà al più presto ritorno negli USA per essere sottoposto ad un intervento chirurgico. Molto probabile quindi che debba saltare il primo round del mondiale Superbike che si correrà il 26 sulla pista australiana. Il suo compagno di squadra Leon Camier ha chiuso al dodicesimo posto. **M**



Superbike: Biaggi e Laverty alla presentazione del team Aprilia Racing

di Carlo Baldi | Biaggi e Laverty cercheranno di riportare a Noale il titolo di campione del mondo Superbike. Biaggi: "Il team Althea ha stravinto quando io non ho potuto correre a causa di un infortunio"



La squadra ufficiale Aprilia Superbike 2012 è stata presentata oggi a Milano presso lo Spazio Broletto 13, showroom del gruppo Piaggio. Oltre ai due piloti e all'ing. Dall'Igna era presente anche il nuovo tecnico di Max Biaggi Aligi Deganello che avrà il compito di non far rimpiangere Sandi, passato al team Ioda CRT. E a proposito di CRT Dall'Igna è stato chiaro: «Aprilia ART è stata creata per fornire componenti ai team CRT ma l'unica squadra ufficiale Aprilia è questa e con questa puntiamo decisi al titolo mondiale Superbike». Come a dire che un conto è il business ed un conto è l'impegno diretto nelle corse. Il Direttore Tecnico Aprilia ha anche annunciato che per le prime due o tre gare non sono previsti grossi cambiamenti alla RSV4, ma il reparto corse Aprilia sta lavorando ad un motore ancora più potente che dovrebbe essere pronto per la gara di Monza.



Max Biaggi

Segnali forti che dimostrano come la casa di Noale stia investendo molto, nonostante la perdita dello sponsor Alitalia, sul campionato mondiale Superbike con il dichiarato obiettivo di riportare a casa in titolo già vinto da Biaggi nel 2010. Il Corsaro da parte sua è sembrato in piena forma sia fisica che mentale visto che non si è lasciato sfuggire l'occasione per ribadire che Checa ha vinto meritatamente il titolo 2012 ma quando lui era stato messo fuorigioco da uno sfortunato infortunio al piede che di fatto gli ha impedito di difendere la corona di campione del mondo. Sappiamo che le cose non sono andate esattamente così, ma questo ci dimostra che Biaggi è sempre lui: determinato e un poco polemico, un campione dal carattere forte che non ci sta mai a perdere. Biaggi ha anche polemizzato a distanza con il suo nemico dichiarato Marco Melandri. E quando gli abbiamo chiesto se fosse vero quanto ha dichiarato Melandri qualche settimana fa, che esiste una clausola del suo contratto che non prevede la presenza di altri piloti italiani nella squadra Aprilia Superbike, Max ha replicato: «Melandri pensa troppo agli altri e invece farebbe bene a pensare a se stesso».



Eugene Laverty

E' sembrato un poco più tranquillo Eugene Laverty che ha dichiarato che dopo un anno nel quale ha fatto esperienza ed è riuscito a vincere quasi inaspettatamente ben due manches, ora punta al mondiale. «Correre per la squadra ufficiale Aprilia e con una moto come la RSV4 vuol dire avere tutte le carte in regola per puntare al titolo mondiale. Ho provato poco la RSV4 ma l'ho trovata una moto fantastica, molto più potente ed agile rispetto alla

Yamaha». Laverty non è tipo da proclamarsi, ma in pista è terribilmente veloce e costante. E la costanza sarà una delle doti indispensabili per aggiudicarsi il mondiale Superbike 2012 anche alla luce della nuova regola che prevede una sola moto per pilota. «E' vietato cadere – ha affermato Biaggi – in gara ma soprattutto in prova. Dovremo stare molto attenti a non commettere errori perché una caduta ad esempio in Superpole potrebbe anche compromettere le due gare del giorno dopo». Lo squadrone Aprilia partirà tra pochi giorni alla volta di Phillip Island dove effettuerà tre giorni di test 13, 14 e 15 ed anche i successivi test ufficiali Infront del 20 e 21. Prove indispensabili per amalgamare una squadra nuova quanto ambiziosa.

E chissà che nel cambio Sandi- Deganello alla fine Max non ci abbia guadagnato? Lo sapremo tra meno di tre settimane quando il semaforo rosso si spegnerà e prenderà il via la prima gara del mondiale Superbike 2012. **M**



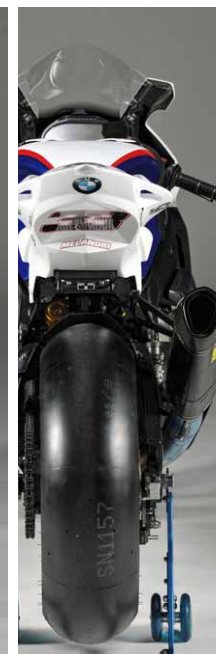
Ecco le BMW S1000 RR di Haslam e Melandri

di Carlo Baldi | Pochi cambiamenti per quanto riguarda l'estetica delle S1000RR di Melandri e Haslam ma molti i miglioramenti che riguardano ciclistica, motore ed elettronica

I team BMW Motorrad Motorsport ha diramato le foto delle moto con le quali Haslam e Melandri daranno l'assalto al mondiale Superbike 2012. I colori restano gli stessi dell'anno passato, ma questa S1000RR è in realtà diversa e soprattutto – a detta dei piloti che l'hanno provata – molto più

competitiva rispetto alla precedente versione. Assieme alle foto dei due piloti e della moto numero di 33 di Melandri ecco anche quella del nuovo staff che sembra finalmente in grado di sfruttare tutto il potenziale dei piloti e della moto della casa dell'elica. Sono Andrea Dosoli, Responsabile delle operazioni di pista, Bernard Gobmeier Direttore di BMW Motorrad Motorsport e Stephan Fischer, Responsabile dello sviluppo.

Una squadra potenziata quindi sia dal punto di vista tecnico che umano e che punta ad entrare nella storia della BMW e del mondiale Superbike. **M**





Haga nel British Superbike con Yamaha

di Carlo Baldi | Nitronori non ha trovato posto nel mondiale Superbike ed ha scelto di correre in Inghilterra dove oltre agli idoli locali Hill e Byrne se la dovrà vedere con il nostro Scassa e molto probabilmente anche con West

Il BSB campionato Inglese Superbike 2012 si preannuncia come uno dei più spettacolari ed avvincenti campionati al mondo. Oltre a piloti come Shane "Shakey" Byrne ed al campione uscente Tommy Hill che hanno corso nel mondiale Superbike, quest'anno gli appassionati inglesi avranno modo di vedere da vicino anche uno dei loro idoli Noriyuki Haga. Il giapponese si è infatti accordato con il team Swan Yamaha che lo ha

chiamato ad affiancare Hill in sostituzione di Ian Hutchison, pluri vincitore del TT (8 vittorie), che si è fratturato la gamba sinistra e dovrà restare a riposo per molti mesi. Inizialmente il nome di Nitronori era stato accomunato ad un team Ducati che avrebbe dovuto portare in pista la nuova Panigale, ma ora è giunta la conferma che il giapponese andrà a comporre con Tommy Hill il "dream team" del BSB.

Noriyuki Haga

Haga è uno dei piloti che hanno fatto la storia del mondiale Superbike dove debuttò come wild card nel 1994 a Sugo, in Giappone, alla guida di una Ducati privata. Da allora ha corso in quel campionato più di 300 gare vincendone 43 alla guida di Aprilia, Ducati e Yamaha. Noriyuki sarà ricordato per i suoi tre secondi posti nel 2000, 2007 e 2009 ma soprattutto per la sua guida spettacolare

e le sue entrate in curva di traverso che mandavano in visibilo gli appassionati di tutto il mondo. Lo scorso anno ha portato in pista l'Aprilia privata del team Pata ed è andato ad un soffio dal vincere la sua 44esima gara in SBK sotto il diluvio del Nurburging, tradito da una pozzanghera ad un solo giro dalla sospensione della gara.

Superbike inglese

Ma Haga non sarà il solo motivo di interesse del campionato Inglese che vedrà al via anche il nostro Luca Scassa, ormai prossimo alla firma con il team Padgett Honda.

Il pilota di Arezzo ha optato per il British Superbike in quanto non avendo trovato una moto valida nel mondiale Superbike ha coraggiosamente deciso di andarsi a guadagnare la pagnotta in Inghilterra, dove le piste richiedono una buona dose di coraggio e dove gli avversari sono tanti e tosti. Oltre ai già citati Hill, Byrne e Haga, Luca per vincere dovrà lottare con John Laverty, fratello di Eugene, Florian Marino, giovane promessa francese che lo scorso anno ha corso con la Honda del team Ten Kate nel mondiale Supersport, l'esperto Chris Walker, Alastair Seeley, campione in carica del British Supersport e vincitore della North West 200, l'esperto Michael Rutter ed il talentuoso australiano Joshua Brooks. E a proposito di Australiani anche Anthony West è molto vicino alla firma con un team che gli consentirà di prender parte al più prestigioso campionato nazionale. West non ha trovato il budget che il team

Speedmaster gli aveva richiesto per correre con un Aprilia ART nella nuova categoria CRT e sta valutando in questi giorni se accettare le proposte che gli arrivano dall'Inghilterra. Perché una delle caratteristiche principali della Superbike inglese è proprio quella di offrire dei buoni ingaggi ai propri piloti e non, come accade sempre più spesso quasi ovunque, di chiedere un aiuto finanziario.

Grazie alla presenza di numerosi sponsor e di una buona copertura televisiva, il BSB riesce non solo a sopravvivere alla crisi ma anche a rappresentare per molti piloti una fonte di guadagno ed un'ottima esperienza che, come nel caso ad esempio di John Hopkins, può tramutarsi poi in una possibilità mondiale. ■

Intervista. Alessandro Botturi: “Vi racconto il mio debutto alla Dakar”

di Andrea Perfetti | Parla la sorpresa di questa Dakar. Alessandro, da tempo uno dei più forti enduristi italiani, è stato il miglior debuttante, ottavo al traguardo. Anche grazie a lui il team Bordone Ferrari ha piazzato 3 piloti nella top 10





Rookie of the year
Alessandro Botturi è uno dei piloti di enduro più amati dai tifosi italiani. Per la gentilezza, la simpatia e per i risultati conseguiti nel Campionato Italiano in sella alle moto 500 a 4 tempi, con cui ha dominato nel 2007, 2008 e 2010. D'altra parte il pilota bresciano ha un fisico bestiale (180 cm per 90 kg), che gli ha permesso in passato di sveltare anche nel mondo del rugby. E oggi di dominare le moto da enduro a cilindrata piena. A 36 anni

Alessandro (che è nato il 12 luglio del 1975 a Lumezzane) ha deciso di cimentarsi in una nuova disciplina, i rally, supportato dal neonato team italiano Bordone Ferrari. E subito, nella gara più prestigiosa del mondo, è arrivato un risultato eclatante: ottavo assoluto al debutto! Grazie ad Alessandro, ma anche agli spagnoli Jordi Villadoms (quarto assoluto) e Gerard Farres (settimo assoluto), la squadra diretta da Renato Ferrari ha piazzato ben 3 moto nella top 10. Un risultato fantastico, che fa ben sperare per i prossimi impegni del team sia nei rally che nell'enduro, specialità in cui vedremo nuovamente schierato anche Botturi, insieme a Jonathan Manzi e Thomas Oldrati.

L'intervista al "Bottu"

Alessandro, complimenti. Ottavo al debutto. Avresti scommesso all'inizio su un risultato così bello?

«No, il mio primo obiettivo era arrivare a Lima, è stata anche per

me una sorpresa terminare la gara in una posizione così buona».

Come stai ora, ti sei ripreso dalla fatica?

«Mi sto riprendendo dalle fatiche, ora mi sono concesso una settimana di ferie al mare. Poi tornerò in Italia e ricomincerò ad allenarmi».

Ti è piaciuta la Dakar? È come te la aspettavi?

«Mi è piaciuta molto, ma è veramente impegnativa! No, non me l'aspettavo così dura fisicamente e mentalmente. Per la prossima edizione dovrò allenarmi di più».

Visto che sei un endurista "puro", come ti sei trovato con la navigazione?

«Abbastanza bene, grazie soprattutto agli allenamenti dedicati alla navigazione fatti con Jordi Arcarons in Marocco e Spagna».



Cyril Despres ha detto che la Dakar 2012 era molto lenta e tecnica. È stato un vantaggio per te?

«Secondo me sì, perché era molto tecnica e per me era un bene navigare senza molta velocità. Inoltre c'erano molte difficoltà tipiche dell'enduro».

Hai corso con un team al debutto, il Bordone Ferrari. Come ti hanno seguito durante la corsa? La tua KTM 450 Rally ti ha mai dato problemi?

«Sono stato seguito da un grande team! La moto fortunatamente non ha avuto mai problemi e l'organizzazione della squadra è stata perfetta, grazie alla grande esperienza dei meccanici e dei miei compagni di squadra».

Senza un appoggio logistico così ben fatto, te la saresti sentita di correre da privato, con un meccanico al seguito?

«Sì, io personalmente me l'ha sarei sentita, ma sicuramente i risultati non sarebbero stati gli stessi!».

Eri abituato a gare di due giorni (Sei Giorni a parte). Come ti sei allenato per la Dakar?

«Purtroppo non ho avuto tempo per prepararmi per questa gara, anche perché l'ultima gara di assoluti si è svolta a metà ottobre, quindi non ho fatto un allenamento specifico».

Fisicamente hai avuto problemi? In che condizioni sei arrivato alla fine?

«No, fisicamente non ho avuto problemi, anche se sono arrivato alla fine davvero sfinito. Ho cercato di amministrare e di non spingere mai al massimo per non arrivare alla fine senza energia».

Raccontaci un aneddoto.

«Non ricordo che numero fosse la tappa con ben 477 km di speciale cronometrata. A un certo punto non ho più visto



> Intervista. Franco Picco:
"Ecco il video del mio incidente
alla Dakar!"

> Intervista. Cyril Despres:
"La mia quarta vittoria alla
Dakar"

LEGGI ANCHE...

“ Mi è piaciuta molto, ma è **veramente impegnativa!** Non me l'aspettavo **così dura fisicamente** e mentalmente ”

i piloti partiti davanti, neanche la loro polvere e nemmeno i miei inseguitori! Alla fine della prova ero sfinito mentalmente, avevo fatto praticamente 477 km da solo sperando che qualcuno dietro mi raggiungesse...».

Parlaci del tuo futuro. Rally, enduro o entrambi?

«Parteciperò al mondiale rally, e tempo permettendo agli Assoluti d'Italia di enduro».

Il team Bordone Ferrari è salito alla ribalta della cronaca quest'anno dal nulla e ti ha consentito di raggiungere un importante accordo. Come vi siete trovati? Andrete avanti anche nel 2012?

«Ci siamo trovati grazie a una amicizia in comune con il team manager Renato Ferrari, che ha una grandissima passione per i rally africani. Mi sono bastati 5 minuti per convincermi, certamente correrò per loro per tutto il 2012 e anche il 2013».

Il Botturi privato. Raccontaci come trascorri il tuo tempo. Sei un pilota professionista al 100% o ti occupi anche di altro?

«Passo il mio tempo al 90% allenandomi. Vado in palestra, ma mi piacciono molto anche la corsa a piedi e le camminate in montagna, oltre alla bici. Il resto del tempo lo trascorro con la mia famiglia e gli amici».

Quali sono invece i tuoi hobby?

«Non ne ho di particolari, anche perché i miei principali hobby in realtà sono i miei allenamenti. E la moto ovviamente!».

Se entro nel tuo garage, che mezzi a 2 e 4 ruote trovi?

«Trovi un bel casino... diverse moto da enduro tra le quali una KTM regalata da Arnaldo Farioli che tengo quasi in vetrina, una trial Gas Gas ricevuta da Claudio Favro e un quad che uso per divertirmi con gli amici sulla neve. C'è poi lo scooter che è utile per visionare le prove di enduro e

spostarsi in vacanza. A quattro ruote? Camper e furgone».

Progetti futuri non ancora realizzati? Non necessariamente a motore.

«Ne ho ancora uno molto grosso... ma ho bisogno di tempo! (Alessandro resta sul vago, ci toccherà approfondire l'argomento. Nda)».

Grazie Alessandro e in bocca al lupo.

«Grazie a tutti voi. A presto!».



Intervista. Manuel Lucchese: “La Dakar e le mie notti solo nel deserto”

di Andrea Perfetti | Dopo Despres, Picco e Botturi vi raccontiamo la Dakar del privatissimo Lucchese, in gara coi suoi 100 supporter sulla giacca. Manuel ci racconta le notti nel deserto e la tenacia che l'ha tenuto in gara oltre ogni sofferenza

Tutta farina del suo sacco Manuel Lucchese ha deciso solo nel mese di maggio del 2011 di correre la Dakar. Non aveva ancora raccolto il budget necessario all'iscrizione e alle spese vive della corsa sudamericana (che, tra una cosa e l'altra brucia

30.000 euro a pilota, moto esclusa). Il giovane pilota italiano, uno dei migliori rappresentanti nel panorama del Motorally nazionale, non si è perso d'animo, e ha raccolto i soldi necessari grazie a una mirata attività su Internet (Facebook e il suo blog in primis) e all'aiuto di alcune aziende che hanno creduto in lui. Husaberg per prima, che gli ha fornito la moto e i ricambi. Ma non l'assistenza, a cui ha dovuto provvedere da solo e con tanto ingegno. Sentiamo dalle sue parole com'è andata la gara, che purtroppo non lo ha visto raggiungere il traguardo di Lima a causa di alcune noie

meccaniche che hanno pesantemente condizionato la sua prestazione.

L'intervista a Lucchese

Manuel, sei arrivato in Argentina da solo. Chi ti ha fornito la prima assistenza?

«Sono arrivato a Buenos Aires il 26 dicembre di sera e fortunatamente ho trovato degli amici australiani che sono venuti a prendermi e con i quali sono rimasto una notte e un intero giorno a Buenos Aires. A fine giornata con i ragazzi del Team Husaberg Australia abbiamo caricato le valigie sui loro pick-up e siamo partiti per Mar del Plata, che distava 450 km. Iniziano subito le prime sfighe, uno dei mezzi di assistenza degli australiani rompe i cuscinetti delle ruote anteriori per via del troppo peso e siamo costretti ad andare in cerca di un carroattrezzi. Alla fine arriveremo alle 3 e mezza di notte e dormiremo in macchina».

La moto era già pronta?

«No, il giorno dopo ho subito iniziato a lavorare sulla moto perché avevo ancora moltissimo da sistemare, i giorni sono letteralmente

volati e per un soffio sono riuscito ad avere tutto pronto per la cerimonia iniziale il 31 dicembre».

Raccontaci la partenza davanti a migliaia di persone.

«E' difficile descrivervi le emozioni che ho provato, avendo corso a destra e sinistra per preparare la moto non mi ero ancora reso conto che ero finalmente alla Dakar ma quando mi sono ritrovato a percorrere la strada per arrivare al palco di partenza il cuore è andato a mille. Uno scenario unico, le vie tutte transennate con migliaia e migliaia di persone che si sgolavano a tifare ogni pilota,



famiglie con bambini che sporgevano la mano dalle transenne anche solo per sfiorare noi piloti come fossimo di un altro pianeta. Una sensazione unica vedere tutta questa passione, una botta di adrenalina assurda e infatti mi sono messo a percorrere tutta la strada fino al podio di partenza e anche dopo in impennata tra le urla della gente».

Com'è stato l'impatto con la gara vera?

«Partito alle 5 di mattina in mezza di nuovo a una folla infinita ho percorso ben 820 km e una speciale di 60 km, durante praticamente tutto il percorso si trovava pubblico e persone che a ogni semaforo ti

assalivano per farsi una foto con te o per darti il 5, una cosa che mi ha fatto commuovere. Ho affrontato la prima speciale con un'ansia assurda perché avevo il terrore che qualcosa andasse storto o che potessi incappare in qualche caduta, inoltre partivo quasi ultimo e mi sono ritrovato a sorpassare oltre 30 piloti in mezzo alla polvere. Arrivato alle 18:30 al bivacco mi sono dovuto fare tutto da solo sulla moto, è stata dura perché non sono un gran meccanico e finendo all'una di notte ho dormito pochissime ore prima di partire per la seconda tappa».

Seconda tappa che ti ha riservato qualche momento di tensione.

«In questa tappa durante la prova speciale accade qualcosa che non auguro a nessuno, la moto di colpo inizia a spegnersi senza motivo! Ogni volta che andavo sopra ai 30km/h si spegneva, preso dall'ansia mi fermo e controllo tutti i fusibili, tutto sembra ok quindi penso che c'è qualcosa di grosso, forse la benzina sporca che ottura l'iniettore. Decido di proseguire andando a 30 km/per avvicinarmi il più possibile a fine prova. A 20 km dalla fine inizia un cordone di dune enormi e la moto muore. In totale panico cerco l'aiuto del pubblico per caricare la moto su un pick-up e percorrere il resto della speciale in modo da prendere i waypoint. Ovviamente

“ Procedo così tra cadute, tentativi e aggiramenti **fino a mezzanotte e mezza quando mi perdo completamente, non ho la più pallida idea di dove sono** ”

ero fuori di testa perché convinto che la mia Dakar fosse già finita. Solo dopo essermi messo tranquillo, inizio a smontare la moto e tra gli spettatori in quel punto accade una coincidenza allucinante, viene un ragazzo da me e mi dice "bel numero il 172", un po' scoccato visto che ero in preda al panico gli chiedo perché? Lui mi fa vedere il suo cappellino dove c'è scritto il suo nome con il logo della Dakar 2011 e il numero 172, da non crederci».

Ti sei fatto aiutare dal pubblico quindi?

«Ammetto che è stata una grazia del destino perché lui ha chiamato subito il suo meccanico che era qualche duna più avanti a guardare la gara, ha preso la moto ed è venuto subito ad aiutarmi. Grazie a loro abbiamo scoperto che un filo sotto la sella con le vibrazioni si pizzicava e faceva spegnere la moto, ho sistemato tutto e sono riuscito a chiudere la tappa anche se quasi ultimo».

Però il tuo ritmo in gara è stato ottimo, a parte qualche eccesso di foga.

«Sì, il giorno dopo nella prima metà di speciale sorpasso qualcosa come 40 piloti ma al rifornimento il fisico e la testa mi cedono, andare al massimo per oltre 300 km non è facile, soprattutto di testa è molto impegnativo rimanere concentrati sui percorsi

argentini pieni di insidie. Nella seconda parte combino disastri perdendomi in continuazione. Bollito arrivo a fine tappa anche questa volta alle 19 in 90esima posizione. Finite le poche gomme che mi ero portato, vado in giro per il paddock alla ricerca di qualcuno che me le venda a poco prezzo. Emanuele Ravazzini e Paolo Ceci del Team Bordone Ferrari si offrono di aiutarmi regalandomi a fine di ogni tappa le gomme utilizzate (vi assicuro che spesso erano praticamente nuove!)».

E migliora nei giorni il tuo piazzamento nella classifica generale.

«Guido in modo molto sciolto...

■ Continua su **Moto.it**

Il logo di Mika Ahola per ricordare il campione di enduro

La famiglia di Mika e il team HM Honda Zanardo ringraziano gli appassionati per la vicinanza e offrono ai piloti il logo da applicare sulla moto o sulla maglia. [Scaricalo qui](#)

Marika Ahola insieme alla famiglia di Mika e al Team HM Honda Zanardo ringraziano tutte le persone che hanno dimostrato il loro affetto e vicinanza per la triste scomparsa dell'indimenticato 5 volte campione del mondo finlandese. Marika informa inoltre che i team o i piloti che volessero ricordare Mika, possono richiedere senza alcuna spesa all'indirizzo mail info@blackbirdracing.com il logo commemorativo che potrà essere applicato su moto o maglie da gara. I piloti che partecipano al Campionato del Mondo di Enduro esporranno sulla moto o sulle maglie il logo. Un modo per ricordare tutti insieme il grande Mika. [Scarica il logo di Mika Ahola](#) 





Supercross. Villopoto vince a San Diego

Il campione in carica dopo la vittoria di Anaheim conquista il gradino più alto anche a San Diego. Nella classe Lites vittoria di Dean Wilson

Villopoto, terzo alla prima curva, ha subito attaccato e già durante il terzo giro è riuscito ad insediarsi al comando. Dalla testa della corsa ha provato a smuoverlo Chad Reed, ma senza successo. I due hanno dato spettacolo durante gli ultimi giri con un duello fino agli ultimi metri che ha infiammato il pubblico di

San Diego. Dopo la bandiera a scacchi la classifica generale vede Villopoto, alla sua terza vittoria nel 2012, a sei lunghezze di vantaggio su Reed. I due al momento sembrano i favoriti per la vittoria finale anche perché, se si guardano i tempi si scopre che il terzo a San Diego, Ryan Dungey, è arrivato con 20" di ritardo. James Stewart causa una caduta senza conseguenze non ha potuto combattere per le posizioni di testa ed ha concluso 15esimo.

Lites

Nella classe Lites Dean Wilson ha portato un altro oro in casa Kawasaki. **M**

Nasce il Team Bordone Ferrari Enduro

Dopo il grande esordio alla Dakar del Team Bordone Ferrari (3 piloti nei primi 10!), nasce ora il team per il mondiale di enduro con D'Ambrosio, Manzi e Oldrati



Dopo i rally è la volta dell'enduro!

Prima, il Bordone-Ferrari Racing Team Rally. Dopo, la Bordone-Ferrari, una Moto tutta Italiana, di cui si parla da un po' e che ha già sfrenato le fantasie degli appassionati, non solo di arte e di design italiani. In mezzo, nell'attualità

del presente, il Bordone-Ferrari Racing Team Enduro, presentato ufficialmente a Milano, nella sede di Viale Forlanini, venerdì 10 Febbraio. Nicoletta Elisa Altieri Bordone, Presidente, e Renato Ferrari, General Manager hanno di recente dato vita al progetto Rally, ed ora tocca all'Enduro.

Il Bordone-Ferrari Racing Team Rally ha appena concluso la sua prima Dakar Argentina-Cile-Perù, riportando da Lima i galloni di un successo roboante. Jordi Viladoms quarto assoluto, Gerard Farres settimo, Alessandro Botturi ottavo e miglior rookie della storica competizione, Paolo Ceci 18°. Tre piloti nella top ten, ma



soprattutto: quattro Piloti alla partenza, e quattro all'arrivo. Nessuno è riuscito a fare tanto!

Bordone-Ferrari Racing Team Enduro

L'Enduro, Sport in forte crescita tecnica e di consensi, unisce fascino e tradizione con i valori della pura passione e dell'etica sportiva. Sono gli stessi valori alla base della nascita del Bordone-Ferrari Racing Team e che ne regolano l'attività, ai quali si aggiunge il proposito di dar vita alla prima Squadra Corse ad Impatto Zero. L'obiettivo è quello di rinforzare ulteriormente il legame della disciplina con la componente ambientale che la caratterizza in modo irripetibile: la natura.

Il Bordone-Ferrari Racing Team Enduro è una fucina di Campioni, e per questo concentra la sua attenzione sulla valorizzazione dei giovani Piloti. Edoardo D'Ambrosio, Jonathan Manzi e Thomas Oldrati fanno parte di un Progetto a lungo termine, e parteciperanno alle gare del Campionato del Mondo, massima espressione dell'Enduro Moderno. Solo il Campionato Italiano per Massimo Mutti, e per Alessandro Botturi quando gli impegni nei Rally lo permetteranno. La guida tecnica del Bordone-Ferrari Racing Team Enduro è affidata ad Alessandro Belometti. ■



Al via i trofei KTM Enduro e Motocross 2012

Le iscrizioni ai trofei KTM, appuntamento fisso per tutti gli appassionati di fuoristrada, che sia motocross o enduro, sono ancora aperte. A scaldare per primo i motori il trofeo Enduro, al via il 25 marzo ad Albenga

Si avvicina l'inizio della stagione del Trofeo KTM Enduro, aperto anche ai possessori di Husaberg. Novità: nel kit verrà fornito un porta targa enduro estraibile originale Hominox. I trofei KTM sono un appuntamento fisso per tutti gli appassionati del fuoristrada, che sia Motocross

o Enduro i piloti trovano ad ogni prova tracciati e percorsi studiati alla perfezione, per far divertire tutti in piena sicurezza, con la massima facilità. Il Trofeo Enduro, nato nel 2006, si prepara ad affrontare la sua settima stagione con un calendario di sei gare che partiranno il 25 marzo ad Albenga (SV), per poi proseguire il 6 maggio a Firenzuola-Mugello (FI), 27 maggio Attiggio (MC), 10 giugno Viano (RE), 22 luglio Priero (CN), con gran finale il 23 settembre a San Marino. Come sempre molto ampia la possibilità di partecipare nelle diverse classi e categorie (dalla Under 18 alla Over 50, alla Gentleman che completano solo due giri del percorso invece dei

classici tre). Come sempre, la partecipazione al Trofeo Enduro è aperta anche ai piloti con moto Husaberg, marchio "di famiglia" per KTM. Per quanto riguarda il Trofeo Motocross, per il 2012 sono previste quattro prove su altrettanti circuiti di prestigio in Italia. La grande festa di chiusura dei Trofei, che vedrà uniti i partecipanti al Trofeo Enduro e Motocross nello stesso weekend, si terrà il 23 settembre nello storico impianto "La Baldasserona" di San Marino. Sono numerosi i dettagli che distinguono i Trofei KTM: ad iniziare dal kit fornito all'iscrizione, quest'anno ancora più completo grazie alla collaborazione con Pirelli che metterà a disposizione di tutti i piloti un set di gomme, e - ultima notizia che riguarda il Trofeo Enduro - la fornitura nel kit di iscrizione anche di un sistema portatarga enduro estraibile originale Hominox. Si aggiungono come sempre materiali e abbigliamento di valore, come un caso Airoh integrale per i partecipanti al Trofeo Motocross, due maglie gara, un pantalone gara FM, occhiali Ariete, oltre a kit lubrificanti dello storico partner Motorex e le validissime cinghie portamoto Clacson. Sempre ricco anche il montepremi per tutte le categorie, sia in buoni acquisto che in materiale, a sottolineare lo spirito promozionale dei Trofei e la volontà precisa di KTM di supportare concretamente l'attività amatoriale di base. Per iscriversi ai trofei KTM 2012 basta semplicemente compilare il modulo di iscrizione on-line che si trova sul sito www.ktmportitalia.it. #



Editore:

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

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

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