

Numero **77**
02 Ottobre 2012
105 Pagine

MX delle Nazioni

Cairoli sbanca il Nazioni! Vittoria finale ai tedeschi, terzi gli USA



Anteprima

Peugeot supertrike
Onyx Concept Scooter
Beta Rally 450
RR Atacama



MotoGP Aragon

La gara, le interviste e le pagelle
da pag. 74 a 109



| PROVA TOURER |

Triumph Trophy 1200

da Pag. 2 a Pag. 17

PROVA
SCOOTER
BMW C650GT

All'Interno

NEWS: Honda In arrivo le sorelle maggiori delle NC700 | **M. Clarke** "La tecnologia dei cilindri" | **Dal 2016 ABS** di serie per gli oltre 125 | **MOTOGP: Jan Witteveen** e i segreti della MotoGP | **SPORT: Sei Giorni 2012** bronzo per gli azzurri

TRIUMPH TROPHY 1200

PREGI ● Motore esuberante e fluido

DIFETTI ● Peso avvertibile a bassa velocità

PREZZO da 17.999 €

PROVA TOURER

Una vera GT... triple!

di Andrea Perfetti | La Casa inglese torna protagonista del segmento GT. Merito di una guida facile e di un "triple" fantastico a ogni regime. Proposta in due versioni, con prezzi a partire da 17.999 euro, ha una dotazione completa. L'abbiamo provata in Scozia

Triumph Trophy 1200. Una vera GT... triple!

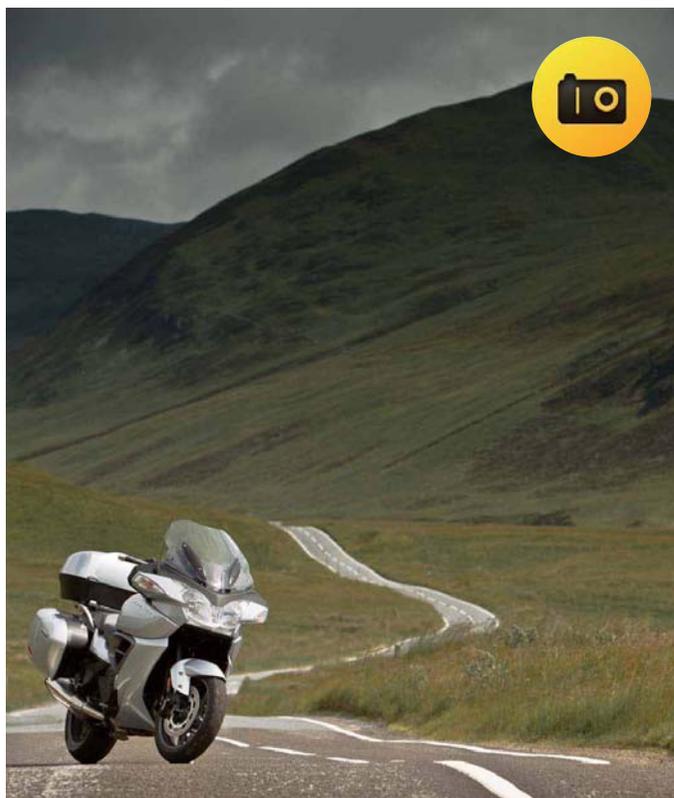
La Casa inglese torna protagonista del segmento GT. Le due versioni della Trophy, standard e SE (dotata tra le altre cose delle sospensioni regolabili elettronicamente), costano rispettivamente 17.999 euro e 19.900 euro. David Lopez è uno degli ingegneri responsabili dei collaudi su strada e in pista di tutti i nuovi modelli di Hinckley (vanta prestigiosi trascorsi sportivi nei campionati Supersport e Superbike). E' lui a spiegarci le ragioni che hanno spinto la Casa inglese a riproporre la Trophy dopo dieci anni di assenza dal mercato. «Come sai bene, il nome Trophy è legato al nuovo corso della Triumph. E' stato infatti il primo modello introdotto negli anni '90, nella nostra nuova era. Sino a oggi non avevamo altre risorse per sviluppare la nuova Trophy, eravamo concentrati su altre moto. Appena abbiamo avuto il tempo di sviluppare questo concetto di moto, l'abbiamo fatto. E' questo che ci

chiedeva il mercato. La Trophy è una Triumph in tutto e per tutto, grazie al motore a tre cilindri che le regala un comportamento unico a ogni regime e grazie al nuovo telaio in alluminio, che pesa solo 11 chilogrammi».

La storia della Trophy 1200

Dopo quasi una decade di assenza, ritorna una Trophy nella gamma della Casa britannica. Il nome Trophy, infatti, è stato molto significativo per la storia del leggendario marchio inglese, che chiamò così la sua prima bicilindrica realizzata per correre in fuoristrada, trial e regolarità (oggi enduro) in particolare, con predilezione per la famosa Sei Giorni Internazionale di regolarità, alla quale nel 1964 partecipò ufficialmente anche il grande Steve McQueen, naturalmente con una Trophy, la TR6. Ma la prima Trophy nacque nel 1949, basandosi naturalmente sulla mitica Speed

Twin creata da Edward Turner nel 1937 attorno al neonato motore a due cilindri verticali paralleli da 500 cc. Una moto che ebbe una vita longeva, durata fino al 1973, passando ovviamente attraverso svariate evoluzioni con motori da 500 e 650 cc, compreso un'interessante modello prettamente scrambler, il TR5T 500 denominato Trail e successivamente Adventurer, con il quale Triumph partecipò con 8 piloti dei team GB (che chiuse al secondo posto) e USA (al quinto) alla Sei Giorni statunitense del '73. Quel modello riapparve poi nell'81 con motore da 750 cc, ma col nome Tiger Trail. L'ultima Trophy uscita dal celebre stabilimento Triumph di Meriden fu dunque la TR6VC, una bella scrambler stradale (antesignana dell'attuale Scrambler 860), con cambio a 5 marce. Il nome Trophy rimase nel cassetto fino al 1990. Cassetto che venne aperto da Sir John Bloor, che rilanciò fortunatamente il mitico marchio nel 1990, dopo averlo rilevato nel 1983 dal fallimento





della cooperativa di lavoratori di Meriden che l'aveva gestito fino all'ultimo. La prima Trophy del nuovo corso Triumph – classificata come granturismo, ma in realtà più vicina all'idea di sport-tourer - esordì all'Ifma di Colonia del settembre 1990 assieme ad altri cinque nuovi modelli, declinata in due versioni esteticamente gemelle, ovvero una 900 a tre cilindri, e una 1200 quadricilindrica da 125 cv: la prima della storia Triumph, se si esclude il famoso prototipo Quadrant realizzato nel '74 su base Trident, esposto al museo di Birmingham. Solo quattro anni dopo, il nome Trophy andava a contraddistinguere una bella e confortevole granturistica equipaggiata di tutto punto, che rimase in catalogo fino al 2003, sempre con doppia motorizzazione: 900 (885 cc effettivi) e 1200 (1.180 cc) rispettivamente da 100 e 110 cv circa.

La Trophy oggi. 134 cavalli e oltre 10 Nm a partire dai 2.000 giri

La nuova Trophy mantiene l'identità di quella che l'ha preceduta, oltre alla cilindrata, inglobando però in un solo modello le

peculiarità motoristiche delle due versioni precedenti, ovvero un motore da 1200, ma tricilindrico. Inutile dire che stiamo parlando della poderosa unità da 1.215 cc, con contralbero antivibrazioni, che ha esordito pochi mesi fa con la Tiger Explorer: le sue generalità parlano di 134 cavalli (98,5 kW) a 8.900 giri e di un valore di coppia massima di 12,2 kgm (120 Nm) a 6.450 giri, valori dunque praticamente sovrapponibili con quelli dichiarati per la "endurona". È dunque più che naturale, a maggior ragione, dato il segmento di appartenenza, che la trasmissione finale sia rimasta ad albero cardanico, dotato di sistema di smorzamento torsionale affidato ad un ingranaggio ammortizzato; in aggiunta a quest'ultimo, all'interno del cardano è collocato il meccanismo "metalastic", che previene strappi indesiderati: il tutto al fine di rendere l'erogazione la più dolce possibile, e di conseguenza altrettanto fluida la guida. Logico pure che l'elettronica sia anche qui gestita dall'acceleratore Ride by Wire, stavolta però abbinato al controllo di trazione e al cruise control, sempre graditissimo dai divoratori di chilometri. La nuova Trophy sfoggia anche il parabrezza

regolabile elettricamente e le sospensioni a controllo elettronico sulle versioni SE. Immane l'ABS, comunicante tra ruota anteriore e posteriore, e pure il sistema di controllo automatico della pressione degli pneumatici. Una valvola consente inoltre di ripartire la frenata sulla ruota anteriore quando si pigia con forza sul pedale del freno posteriore; con una lieve pressione sul pedale, invece, si aziona solo il disco dietro. Si tratta di un sistema dal

Moto.it. La prova su strada della Triumph Troph...

condividi ▾ Altre info



La nuova Trophy **mantiene l'identità** di quella che l'ha preceduta, oltre alla cilindrata, **inglobando** però **in un solo modello** le peculiarità motoristiche **delle due versioni precedenti**, ovvero un motore da 1200, ma tricilindrico



funzionamento semplicemente perfetto, specie quando si richiama il freno in curva per correggere la traiettoria, senza per questo voler pinzare anche i dischi anteriori. La Trophy dei giorni nostri è dotata di serbatoio da 26 litri. Un grande lavoro è stato svolto sulla protezione aerodinamica e dagli agenti atmosferici. Il parabrezza, regolabile elettronicamente, può alzarsi di 164 mm, ed è dotato di memoria che lo riporta nella posizione desiderata ogni volta che si riavvia la motocicletta. Il comfort di pilota e passeggero viene garantito da una gamma di selle che includono l'opzione riscaldamento. La sella del pilota può essere regolata tra gli 800 e gli 820 mm.

Due versioni, standard ed SE

La Trophy sarà disponibile in versione standard ed SE, entrambe nei colori Pacific Blue o Lunar Silver. Completano l'equipaggiamento di serie il cavalletto centrale, fari regolabili elettricamente e sella del pilota regolabile in altezza, il vano con presa ausiliaria a 12 Volt, e l'esclusivo sistema Triumph Dynamic Luggage System (TDLS) con motovaligie basculanti. Sistema già usato sulla Sprint 1050 e sulle Tiger, che aiuta a mantenere bilanciata la motocicletta anche quando le borse sono cariche grazie a un meccanismo che permette loro di seguire la traiettoria della moto oscillando





da una parte all'altra sino a cinque gradi. La capacità di carico delle borse laterali è di 31 litri ciascuna. È inoltre possibile montare il bauletto posteriore denominato "Top and Play", facile da installare e da rimuovere senza ricorrere all'utilizzo di fili elettrici, e a sua volta corredato da presa ausiliaria a 12 Volt che consente di ricaricare qualunque apparecchio anche quando si è in movimento. La Trophy SE ha un potente impianto audio con tecnologia Bluetooth, presa USB e compatibilità per iPod e MP3. Di serie anche le sospensioni regolabili elettronicamente. Il conducente, grazie

ad un solo pulsante, può selezionare tre opzioni, Sport, Normal e Comfort a seconda di come sta viaggiando (solo, solo più bagagli, con passeggero e via dicendo), tutto tranquillamente controllabile sul display Lcd della strumentazione di bordo. La SE beneficia anche del controllo di pressione degli pneumatici (TPMS); inoltre il passeggero stesso può usufruire di un'ulteriore presa di corrente in caso di necessità. Gli intervalli di manutenzione della Trophy 1200 scadono ogni 16.000 chilometri, con il tagliando principale fissato a 32.000 chilometri.

Estetica e finiture

La Trophy è una motona imponente, contraddistinta da una sezione frontale massiccia. Di persona, più che in fotografia, sfoggia una linea equilibrata e decisamente piacevole. Molti appassionati del marchio inglese l'hanno accusata di assomigliare alla rivale per eccellenza, la BMW R1200 RT. E l'osservazione è in parte vera per la faccia (i due fanali simmetrici) e gli specchietti (inglobati nella parte bassa della carena). Ma le similitudini non vanno oltre, soprattutto quando si ha modo di vedere dal vivo la moto inglese.

E, a dirla tutta, apprezziamo la scelta di Triumph di mettere in quel posto gli specchi: la soluzione è ottimale dal punto di vista estetico e anche da quello funzionale, visto che in questo modo aumenta la protezione del pilota dalle intemperie. Il doppio faro simmetrico è invece una scelta stilistica che rimanda giustamente alle origini della Trophy. La vista laterale è dominata dalla grande presa d'aria che convoglia all'esterno l'aria calda proveniente dal motore. Le finiture sono in generale molto buone. I cavi che partono dal manubrio sono in vista, ma debitamente raccolti e ordinati. Sono belle anche le piastre che reggono le pedane e la vernice è robusta e protetta da film 3M nei punti strategici (borse e zona di contatto della carena con le ginocchia).

Strumentazione e comandi radio

La strumentazione è una delle più complete viste negli ultimi anni su una moto touring. Sono presenti due quadranti analogici (tachimetro e contagiri), divisi da un ampio schermo che presenta davvero tutte le informazioni utili al viaggiatore (due trip, dati di consumo, temperatura esterna, quantità di benzina residua e

persino consumata (!), allarme ghiaccio, pressione delle gomme e info del sistema audio sulla SE). La visibilità dei dati mostrati è ottima. Il manubrio ospita i blocchetti elettrici, che sono robusti e badano al sodo. Il cruise control è di serie, mentre il sistema audio (di serie solo sulla SE) ha i comandi sul blocchetto di sinistra. Bisogna togliere la mano dalla manopola per gestirli, ma si rivelano immediati e semplici da utilizzare (e la loro posizione evita che, nell'azionarli, si pasticci con il clacson e le frecce). Il sistema audio della Trophy SE merita una menzione speciale: ha un



funzionamento superlativo e regala un suono nitido e pulito anche a 150 km/h (quando con la RT già a 120 km/h la musica è sovrastata dai fruscii). Le borse laterali, il cruise control, l'ABS e il controllo di trazione sono di serie. Sulla SE troviamo in più le sospensioni elettroniche, il sensore della pressione degli pneumatici e il sistema audio. Optional sono le manopole e la sella riscaldate, il bauletto centrale e la borsa da serbatoio.

Ergonomia e comfort. Viaggi da... Regina

Excellent, così la definirebbero i bikers britannici. Sulla Trophy si possono passare ore in sella senza avvertire un indolenzimento o un sia pur piccolo fastidio. In Scozia, nei nostri 400 km di strade secondarie, non ci siamo fatti mancare le nuvole basse e lunghi scrosci d'acqua. Il risultato? Non ci siamo bagnati nemmeno i guanti grazie a una protezione senza eguali del parabrezza (meso sulla posizione più alta disturba solo un po' il capo del pilota con qualche turbolenza di troppo). La sella è regolabile su due posizioni (800 o 820 mm, ma esiste anche ribassata a 760 o 740 mm), mentre il manubrio si trova alla giusta distanza dal pilota (il sottoscritto è alto 185 cm). Il peso si avverte nelle manovre da fermo e a bassa velocità, ma non disturba ed è allineato alla migliore concorrenza (239 kg a secco, 301 in ordine di marcia). Complice la bassa

temperatura incontrata in Scozia (tra i 10 e i 16°), non abbiamo verificato la presenza del tallone d'Achille delle ultime tre cilindri. Il calore proveniente dal motore non ci ha mai dato fastidio, anzi è stato del tutto assente. Merito anche della nuova carena, che nasconde una serie di paratie che dovrebbero deviare il flusso d'aria calda dalle gambe del pilota.

La prova su strada di Moto.it

Il nostro test parte da St Andrews e punta dritto alle mitiche Highlands scozzesi, 400 km di spazi selvaggi e incontaminati. La natura qui torna regina incontrastata del paesaggio. Guidremo la nostra Trophy 1200 SE Silver tra boschi e pascoli che si aprono al viaggiatore come una tavolozza dalle mille tonalità di verde. Se amate la natura e gli animali (impressionante la quantità di fauna vista, purtroppo anche sulla strada, investita dalle auto di passaggio), segnate sull'agenda dei viaggi da fare la Scozia. In moto è una meta favolosa. In città e fino a circa 80 km/h la Trophy non è la prima della classe alle voci agilità e maneggevolezza. D'altra parte la configurazione del motore tre cilindri non lo consente, alzando il baricentro e rendendo la moto un po' dura da buttare giù in curva. Si guida comunque bene e, a memoria, è persino più agile della sorella (condividono il motore e la trasmissione) Explorer. Merito



del nuovo e leggero (solo 11 kg) telaio in alluminio realizzato appositamente per la nuova GT di Hinckley. La Trophy 1200 sfoggia una gommatura decisamente sportiva. Al classico 120/70-17 anteriore fa da spalla il gigantesco 190/55-17 posteriore. La Casa inglese ha scelto per il primo equipaggiamento le Pirelli Angel, ritenute il miglior compromesso tra handling, tenuta di strada e percorrenza. La frizione a comando idraulico richiede uno sforzo modesto, mentre la leva del cambio si manovra senza problemi, offrendo una risposta leggermente contrastata solo quando si cambia a bassi regimi. La rapportatura del cambio è identica a quella della maxi enduro se si fa eccezione per la sesta marcia, che qui è di tipo overdrive. A 120 km/h si è a soli 4.200 giri (contro i 4.400 della Tigerona). Il consumo di benzina risulta contenuto, visti la mole e la potenza della moto, grazie anche all'impiego del sistema ride by wire che sovrintende alla gestione dell'acceleratore e della centralina. Il dato dichiarato è di 5,2 litri per 100 chilometri alla velocità di 120 km/h. Al crescere della velocità la Trophy 1200 sfoggia un comportamento da GT sportiva. Più si forza la mano e più lei si mostra stabile come una roccia e precisa nell'eseguire i comandi impartiti. Dove la concorrenza inizia a esibire un avantreno leggero e a tratti ballerino (oltre i 120 orari per intenderci), la tre cilindri segue la traiettoria impostata con un rigore direzionale assoluto. In piega è una lama. Imperturbabile. Per rendere meglio l'idea, aggiungiamo che bisogna guardare - e spesso - il tachimetro: pensi di essere a 100, 110 orari e l'inglesona è invece a 150, 160 come se nulla fosse. Persino in presenza di pioggia e vento laterale (due costanti del nostro test in Scozia). Prova che il telaio è azzeccato e che le sospensioni lavorano egregiamente. I tecnici Triumph hanno fatto un ottimo lavoro sulla forcella a steli rovesciati e sul





1



2



3

1 Il doppio faro simmetrico è invece una scelta stilistica che rimanda giustamente alle origini della Trophy.

2 Vano con presa ausiliaria a 12 Volt.

3 La strumentazione è una delle più complete viste negli ultimi anni su una moto touring.



mono ad azionamento progressivo. La SE vanta la regolazione elettronica; abbiamo apprezzato molto il setting Comfort sui numerosi avallamenti incontrati sulle strade di montagna, mentre sui curvoni veloci lo Sport regala un assetto rigido come non si vede nemmeno su certe naked dall'immagine bellicosa. Ma, come sa bene chi ha guidato una moto "triple", il protagonista assoluto dell'esperienza di guida su una Triumph è il motore a tre cilindri. Il tre della Trophy mostra i muscoli già al minimo e fino a 3.000 giri spinge come e più dei concorrenti. La coppia massima è di 120 Nm a 6.450 giri (ma i 10 Nm si superano già a soli 2.000 giri!). A 4.000 giri sembra prendere una piccola pausa di riflessione, che prelude all'impennata di carattere (solo quello, la Trophy ha di serie l'anti-wheeling) che ha inizio a 5.000 giri. Il rumore di scarico a questo punto è una base musicale sovrastata dall'urlo soffocato dell'aspirazione. La crescita di giri si interrompe un bel po' dopo (a 9.500 giri) e permette al pilota e passeggero di affrontare i sorpassi anche in salita e a pieno carico in poco tempo, vale a dire in grande sicurezza. Un cenno infine va alla frenata. Il comando anteriore ha tutta la potenza che serve e richiede un intervento deciso sulla leva per arrestare la moto in spazi brevi. Il posteriore ha, come accennato nella descrizione della moto, un funzionamento particolare

e molto "originale". Triumph ha infatti realizzato un sistema ingegnoso e davvero valido che sfrutta una valvola che ripartisce la potenza frenante.

A una leggera pressione sul pedale destro corrisponde l'intervento del solo disco posteriore (perfetto quindi nelle manovre a bassa velocità o nella correzione della traiettoria in curva); una pressione via via maggiore sul pedale comporta l'intervento anche delle pinze anteriori che di pari passo è sempre più importante.

All'atto pratico il funzionamento è perfetto e rende la guida della nuova Trophy ancora più appagante sui percorsi ricchi di curve. **M**

A me piace
Mi sembra una bella GT. ha tutto come da manuale "Gran GT" e anche di più, ma ha anche l'originalità del 3 cil. e del marchio "diverso" dai soliti noti.
ivan r. - 11/09/2012

Leggi e partecipa ai commenti »



TRIUMPH
Trophy 1200
€ 17.999

SCHEDA TECNICA
Tempi: 4
Cilindri: 3
Cilindrata: 1215 cc
Disposizione cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 134 cv (98,5 kW) / 8900 giri
Coppia: 12,2 kgm / 6450 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 320-282 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 239 kg
Lunghezza: 2235 mm
Larghezza: 975 mm
Altezza: 800 mm
Capacità serbatoio: 26 l
Segmento: Gran Turismo

BMW C650GT

PREGI ● Doti dinamiche

DIFETTI ● Alcune finiture non all'altezza di prezzo e blasone

PREZZO da 11.450 €

PROVA SCOOTER

Granturismo automatico

di **Edoardo Licciardello** | Dopo la prima presa di contatto a Madrid abbiamo messo alla prova il maxiscooter BMW in maniera intensiva. Ecco le conclusioni

B MW C650GT

La "serie C" di BMW Motorrad è stata una delle novità clou del 2012. Il rientro della casa di Monaco nel settore della mobilità urbana dopo l'innovativo, ma sfortunato, esperimento C1 si è basata su premesse ben più solide anche se forse più convenzionali ma alla presentazione dell'EICMA, e al successivo lancio dinamico a Madrid, sono rimasti davvero pochi dubbi rispetto alle qualità dei due maxiscooter con il "roundel" bavarese sullo scudo. Li abbiamo dovuti aspettare più a lungo del previsto, ma

alla fine i due modelli – C600 Sport e C650GT – sono finalmente arrivati. Con soddisfazione dei clienti ma anche nostra: abbiamo potuto approfondire la conoscenza con i due modelli dopo la presentazione spagnola – completa ma giocoforza limitata nel tempo – per capire meglio come si comportassero nell'uso quotidiano, partendo dalla proposta più turistica delle due, ovvero il C650GT.

Dotazione sibiritica

BMW ha l'abitudine di coccolare la stampa facendole apprezzare i propri prodotti negli allestimenti più completi disponibili, e il nostro C650GT non fa eccezione. Manopole e sella riscaldati nonché coperta per le gambe integrata e personalizzata non ci sono stati utilissimi in questa torrida estate, ma il bauletto posteriore completo di valigetta interna in neoprene, i fari diurni e soprattutto il plexiglass regolabile elettricamente sono tocchi allettanti ma soprattutto utili nell'uso quotidiano. La visibilità dei proiettori aggiuntivi a LED in città è notevole sia per il pilota che per il traffico circostante, ma ricordate: nell'uso extraurbano è obbligatorio



tornare agli anabbaglianti. Restano purtroppo finiture approssimative per quanto riguarda la copertura plastica del manubrio, i cassettini laterali (lodevole invece la chiusura integrata di quello di sinistra) e la fusione del blocco trasmissione. Niente di funzionale né di realmente grave, sta però di fatto che chi vuole un maxiscooter BMW oggi debba accettare un colpo d'occhio su questi particolari poco gratificante a fronte di un prezzo allineato a proposte meglio rifinite. Lode per tutto il resto, dal completo cruscotto alla qualità dei comandi e delle verniciature; eccellente l'illuminazione del vano sottosella e la luce di cortesia "Way Home" ottenuta accendendo i fari diurni per qualche secondo all'atto dello spegnimento del motore.

In città

Nel traffico il C650GT può contare su un'agilità non indifferente e si districa bene in tutte le situazioni. Gli ingombri lo limitano un

po' quando si tratta di sfilare fra colonne di auto ferme, ma non appena ci si mette in movimento si riesce a sgusciare con buona confidenza e senza grossi tempi di apprendistato. Serve invece qualche tentativo prima di capire bene come gestire lo spazio sottosella nello stivare i caschi, perché la foglia irregolare – pur in un contesto di capienza eccellente – richiede qualche ragionamento prima di trovare la collocazione giusta per caschi (specie integrali o modulari) ed oggetti



ingombranti. La risposta dolce all'acceleratore soprattutto nella prima fase viene in aiuto, perché anche su fondi scivolosi ed irregolari perdere aderenza con il posteriore richiede errori di valutazione a dir poco marchiani. Gli specchietti offrono una buona visibilità e i freni sono pressoché perfetti – diversamente da quanto riscontrato all'epoca della presentazione l'ABS non entra in funzione praticamente mai, pur con decelerazioni grintose e progressive. A questo proposito vale la pena di segnalare come il problema di scarso mordente segnalato in occasione del lancio si ridimensioni profondamente con il rodaggio di dischi e pastiglie: il posteriore resta un po' fiacco, l'anteriore ora offre prestazioni irreprensibili. Le sospensioni sono piacevolmente morbide sui dissestrati fondi cittadini senza però trasformarsi in trampolini sulle sollecitazioni di maggiore entità o alle alte velocità: anche su tangenziali o statali di immediata periferia dove il passo si fa più svelto il GT resta composto, intuitivo e sicuro.

GT non a caso

Il generoso bicilindrico che spinge il C650GT non va certo in debito di fiato nell'uso extraurbano, quindi ci è sembrato più che opportuno affrontarci un bel viaggio di piacere sulla costa ligure. Il trasferimento autostradale, anche sul più noioso dei rettilinei, scorre via in maniera piacevole: la posizione di guida è comoda, il motore ronfa tranquillo alla velocità codice (lasciando ampio margine di spinta per i sorpassi) e se proprio aveste fretta potreste scoprire che il BMW C vi consente agevolmente di... farvi



ritirare la patente anche sui tratti a limite nazionale diventando un po' ballerino, complice il bauletto, solo quando il tachimetro inizia ad avvicinarsi al fondoscala. Potete giocare un po' con il parabrezza regolabile trovando ad ogni andatura l'altezza che fa per voi: nella posizione di massima estensione siete protetti quasi completamente anche se a seconda della vostra statura – specialmente con il bauletto montato – potreste riscontrare qualche vortice che spinge in avanti spalle e testa. E anche quando avrete trovato la giusta posizione, il pulsante sul blocchetto sinistro vi permetterà di giocare con il computer di bordo e lanciarvi in qualche estemporanea prova di consumo. Per quanto ci riguarda possiamo dirvi che a velocità costante il consumo istantaneo si attesta attorno ai 3.6 litri per 100km, valore grossomodo confermato dai rifornimenti e migliore di quanto rilevato all'atto della presentazione grazie ad un propulsore decisamente più slegato dalla

percorrenza. Il valore peggiora con guida brillante e nei centri urbani, ma l'autonomia non è mai scesa sotto i 200km. E' facile farsi prendere un po' la mano e consumare di più, perché quando il rettilineo si fa misto veloce il C650GT diventa gratificante quasi come "una moto vera". Le curve della Serravalle, non a caso teatro di tante (troppe) sparate motociclistiche sono un piacere da affrontare sul GT, con l'unica accortezza di spostare un po' avanti il peso del corpo rispetto alla posizione più rilassata, pena incorrere in qualche accenno di sottosterzo specialmente in discesa. L'assetto resta sempre composto e sicuro, ed offre tanta confidenza in percorrenza sul veloce pur restando comodo e lontano dalle rigidità di proposte più sportive.

E sul misto?

Perché no? Abbiamo visto un accenno delle doti dinamiche del





GT in autostrada, sarebbe un peccato privarci di un bel test sulle curve del misto appenninico. In questo frangente al C650 riesce il gioco di prestigio ben noto a chi conosce le moderne BMW: il peso sembra dimezzarsi, e la brillantezza della guida che ne deriva trascende ampiamente i limiti che dovrebbero gravare su un mezzo di tale massa e ingombri. Si piega sereni – ma attenzione a gobbe e buche, non ci si mette moltissimo prima di toccare con il cavalletto – grazie a sospensioni morbide ma composte e alle Metzeler Feelfree di primo equipaggiamento, e le velocità a centro curva non fanno rimpiangere troppo la già citata “moto vera”. L'uscita dalle curve è meno gratificante per la risposta morbidissima di motore e trasmissione – quella dolcezza che in città viene in aiuto “fuori” richiede di cambiare un po' stile di guida, con un'apertura del gas più decisa ed anticipata di quanto non verrebbe naturale fare. Ma si tratta pur sempre di uno scooter di impostazione turistica, per quanto prestante, e non ci si può certo lamentare del suo essere intuitivo ed accessibile. Anzi, onore al merito di un mezzo che si presta, anzi spinge, per essere valutato secondo i tradizionali canoni di un mezzo dalle ambizioni ben più sportive.

D'obbligo, in questo caso, la posizione di guida più avanzata e i piedi all'indietro sul bordo delle pedane.

Il passeggero

Coccolatissimo l'occupante della parte posteriore della sella, che può contare sul riscaldamento indipendente ma soprattutto su una superficie ampia e comoda su cui poggiare le terga. Qualche limite c'è solo nella sistemazione dei piedi che costringe a qualche interferenza con i fianchetti, ma per il resto la vostra compagna rimpiangerà di non aver insistito per farvi prendere l'auto. **M**

Soddisfatto
Io il gt ce l'ho da circa dai primi di luglio, vengo da un adventure 1200 (grande moto), ho fatto circa 2000 km e per ora devo dire che sono supersoddisfatto è comodissimo.
Nick_Fari - 24/08/2012

■ Leggi e partecipa ai commenti »



BMW
C 650 GT
€ 11.450

SCHEDA TECNICA
Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 647 cc
Raffreddamento: ad acqua
Avviamento: E
Potenza: 60 cv (44 kW) / 7500 giri
Coppia: nM / 6000 giri
Marce: AV
Freni: DD-D
Misure freni: 270-270 mm
Misure cerchi (ant./post.): 15" / 15"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 249 kg
Lunghezza: 2218 mm
Larghezza: 916 mm
Altezza: 795 mm
Capacità serbatoio: 16 l
Segmento: Scooter Ruote basse



BMW HP4. Il video della nostra prova in pista

Abbiamo provato la punta di diamante della Casa dell'elica nel circuito di Jerez de la Frontera. La BMW HP4 non ha deluso le aspettative regalando emozioni davvero "spettacolari". Ecco il video on-board

Un estratto dalla nostra prova:

Il quattro cilindri, manco a dirlo è un portento; fatico a notare le modifiche apportate per migliorarne il tiro ai medi, ma rimane una spanna sopra la concorrenza. Il cambio elettronico inserisce le marce in sequenza, una dietro l'altra, accompagnata dal suono dello scarico che "spara" ad ogni interruzione di corrente verso

l'accensione. Gli appoggi e il grip offerto dai nuovi pneumatici trovano un limite solo dentro la mia testa. Le Diablo Superbike riescono ad annullare la tendenza sottosterzante in uscita di curva che era emersa in precedenza, mentre prendere la corda della curva implica meno impegno fisico e la precisione dell'avantreno è ora millimetrica. Anche abbassando le regolazioni del DTC è difficile vedere lampeggiare il led sul cruscotto che ne indica l'entrata in funzione, mentre le sospensioni dotate di DDC si adattano perfettamente e consentono di guidare la HP4 al meglio. Il lavoro di evoluzione dell'elettronica che già era presente sulla "RR" e le novità esclusive della HP4, aprono nuovi scenari, almeno nel settore delle moto di serie. È davvero difficile delinearne i confini ma è facile prevederne sviluppi davvero affascinanti.

[Leggi il resto della prova](#) **M**





Suzuki Inazuma 250. Svelati i prezzi

A partire dal 1° ottobre 2012 sarà disponibile a listino la nuova Suzuki Inazuma 250, una bicilindrica a quattro tempi ed iniezione elettronica. Un mezzo versatile ideale per i neofiti che cercano una valida alternativa agli scooter

A partire dal 1° ottobre 2012 entra in vigore il nuovo listino prezzi di Suzuki Italia Motocicli che vede l'ingresso della nuova Inazuma 250, una bicilindrica a quattro tempi ed iniezione elettronica. Il suo carattere user friendly la rende un mezzo ideale per i neofiti ed un'ottima alternativa agli scooter per districarsi nei

trafficati centri cittadini. I consumi contenuti, le ridotte emissioni di CO2 e i bassi costi di gestione uniti ad una guida divertente e poco impegnativa ne fanno un mezzo versatile in grado di soddisfare un'ampia clientela. Suzuki Inazuma con la sua aggressiva livrea color nero sarà in vendita al prezzo di Euro 3.990 che passano a 4.290 Euro per la Inazuma Plus, la versione accessoriata di cavalletto centrale e bauletto da 27 litri munito di piastra e supporto. L'altra novità del listino riguarda invece il Burgman 400: il maxi-scooter di casa Suzuki che combina perfettamente stile, praticità e comfort a prestazioni senza pari, sarà in vendita al nuovo prezzo di 5.990 Euro nella versione standard e TwoTone, e di 6.590 Euro

nella versione con ABS. La Inazuma dal vivo ha un aspetto importante, merito di proporzioni corrette e del doppio scarico cromato che dà peso al tre quarti posteriore. Spinta da un motore bicilindrico di 249 cc (di cui non si conosce ancora la potenza), arriverà in Italia entro l'estate per soddisfare le esigenze di chi deve muoversi in città e nell'extraurbano con un occhio di attenzione ai costi.

Suzuki Inazuma 250, come sarà

Si chiama Inazuma – letteralmente “fulmine”, nome peraltro già usato in precedenza da Suzuki, per esempio sulla naked GSX750 – la simpatica bicilindrica che questa mattina ha debuttato a Roma, a Motodays 2012.

La cilindrata 250 è interessante per chi voglia spostarsi facilmente senza troppe pretese, e questa Inazuma, vista appunto nell'ottica dell'utilizzo utilitaristico anche quotidiano, potrebbe esserlo a maggior ragione rispetto a proposte più sportive con carena e semi-manubri. Per lo sviluppo della nuova Inazuma sono stati posti obiettivi importanti, quali un elevato livello qualitativo e prestazioni interessanti: per raggiungerli, l'R&D Suzuki ha ovviamente utilizzato le tecnologie e l'esperienza maturate nello sviluppo di motorizzazioni di grossa cilindrata.

Motore bicilindrico

Il nuovo bicilindrico fronte marcia, bialbero in testa, ha una cilindrata di 249 cc, e gode di un innovativo sistema di raffreddamento a liquido, che aiuta a produrre bassissimi livelli di emissioni, garantendo elevate performance. L'alimentazione è a iniezione elettronica, mentre il cambio è a 6 marce, rapportato in modo da sfruttare al meglio l'erogazione ai bassi e medi regimi. Da notare che il serbatoio tiene 13,3 litri, mentre il piano della sella è a 780 mm da terra. Quanto allo stile, alcuni spunti richiamano alla poderosa B-King e alle GSR (più la 600 che la 750, vedi serbatoio). **M**



LA NUOVA BETA RALLY 450 RR ATACAMA

Al Pharaons Rally correranno anche le tre Beta 450 by Boano. A guidarle saranno due piloti giapponesi e un italiano. Koji e Junichi saranno alla guida di due Atacama 450cc e l'italiano Luciano Pegoraro su una Atacama 498

Beta Rally 450 RR Atacama

E' ormai iniziato il conto alla rovescia per l'edizione 2012 del Pharaons Rally. L'edizione 2012 segnerà anche la quinta partecipazione da parte di Beta, tramite la struttura Boano, al Rally Egiziano. Partecipazioni che hanno portato

ad un progressivo sviluppo delle moto Made in Italy per arrivare oggi alla ultima nata, la Beta RR ATACAMA by Boano. La moto, presentata ad inizio anno, è stata ulteriormente sviluppata e testata arrivando così ad avere un mezzo leggero performante ed esteticamente aggressivo. Ben tre saranno le moto portate in gara per questo debutto internazionale. A guidarle saranno due piloti giapponesi e un italiano. Ikematsu Koji e Ichinomoto Junichi saranno alla guida di due Atacama 450cc e l'italiano Luciano Pegoraro su una Atacama 498cc. Jarno Boano: " Finalmente ci siamo dopo tanto lavoro il debutto. Se vogliamo un debutto un po'



particolare, due giapponesi su due moto italiane, ma se la moto piace anche ai giapponesi vorrà dire che non è male. La terza moto sarà nelle mani dell'esperto Pegoraro che l'ha scelta per il suo ritorno sul terreno Africano. L'obiettivo principale di questa gara per noi sarà portare alle fine tutte e tre le moto chiudendo così una lunga fase di sviluppo e preparazione. Sicuramente il prossimo obiettivo sarà anche il risultato sportivo. Al momento il nostro scopo era ottenere una moto da Rally completa leggera facile da guidare in ogni condizione anche dai piloti amatori che non hanno ambizione di classifica ma, come obiettivo principale il portare a termine, le gare. Pensiamo di aver centrato l'obiettivo e questo Rally spero ce ne possa dare la conferma. Non vi nascondo che piloti di alto livello che hanno provato la moto ci hanno confermato che è comunque un mezzo che nelle giuste mani può arrivare in alto." **M**



supersportiva, grazie alla possibilità di passare da una posizione di guida scooteristica, nella modalità "urbana", a una motociclistica, nella modalità "sportiva". In modalità "sportiva" la posizione di guida è più inclinata in avanti con i piedi che andrebbero ad appoggiarsi sulle pedane posteriori, vicino alla ruota, assumendo così una posizione più aerodinamica e più vicina a quella di una moto sportiva. In configurazione "urbana", il pilota assume una posizione di guida più naturale con i piedi che poggiano comodamente sulla parte anteriore delle pedane e quindi più idonea all'uso cittadino. Non sappiamo ancora se la casa francese sia intenzionata a produrre questo divertente mezzo a tre ruote o se rimarrà soltanto un divertente concept. **M**

Peugeot supertrike Onyx Concept Scooter al salone di Parigi

Peugeot ha presentato in anteprima mondiale, al Salone di Parigi 2012, il supertrike Onyx Concept Scooter. Un concept a tre ruote dalla doppia anima, grazie alla possibilità di potersi trasformare da scooter a moto

Al Salone dell'Auto di Parigi 2012 Peugeot ha presentato in anteprima mondiale il suo concept di scooter a tre ruote, il Peugeot supertrike Onyx Concept Scooter. Si tratta di un modello con alimentazione ibrida con al posteriore un pneumatico da moto supersportiva dalle dimensioni di 200/50-17, che garantisce al guidatore un'ottima stabilità e sicurezza di guida. Il design innovativo e le linee aggressive vengono esaltate ancor di più grazie alle fiancate dello scudo di color rame. Peugeot supertrike Onyx Concept Scooter è spinto da un motore termico di 400 cm³ associato a un motore elettrico che permette alla ruota posteriore di muoversi. La velocità massima di questo caratteristico mezzo a tre ruote dovrebbe aggirarsi attorno ai 150 km/h con una potenza di 60 CV. Questo concept Peugeot nasconde un animo da



Cresce l'attenzione ai consumi Suzuki dichiara quelli della gamma moto

I motociclisti sono giustamente sempre più attenti ai consumi della moto. D'altra parte bruciare meno benzina è l'unico rimedio oggi disponibile. Suzuki ci dà una mano e rende noti i consumi medi dei suoi modelli

Cresce l'attenzione dei consumatori ai consumi. Suzuki dichiara quelli della gamma moto

I motociclisti sono giustamente sempre più attenti ai consumi della moto. D'altra parte bruciare meno benzina è l'unico rimedio oggi disponibile. Suzuki ci dà una mano e rende noti i consumi medi dei suoi modelli. Nella scelta di una nuova moto, oltre alle prestazioni e all'estetica, il consumo di carburante sta diventando un fattore sempre più discriminante. Lo dimostrano le vendite di moto in questi primi mesi del 2012. Accanto alle solite best sellers, sono comparsi modelli inediti, che fanno proprio dei bassi

consumi la loro arma migliore. Pensiamo alla Honda NC700X che ha già venduto 1.717 moto (la seconda più venduta dell'anno) o alla rinnovata Suzuki V-Strom 650 (724 pezzi) che ha puntato su consumi più contenuti nella definizione del modello rivisto nel motore e nell'estetica. Il ritorno delle cilindrata contenute (250, 300 e 350 4 tempi) è l'ulteriore dimostrazione di quanto il consumo di benzina sia un fattore decisivo nella scelta della nuova moto. In quest'ottica Suzuki Motor Corporation ha scelto di comunicare accanto alle caratteristiche tecniche delle proprie due ruote anche i dati relativi al consumo di carburante. Per la rilevazione dei consumi è stata seguita la procedura WMTC (World Motorcycle Test Cycle), che tiene conto di diversi tipi di percorso sia urbani, sia extraurbani e autostradali, delle modalità di guida più rappresentative dell'utilizzo reale di una moto e dello stile di guida di un motociclista, caratterizzato da fermate frequenti, forti accelerazioni e velocità di una certa entità nei tratti dove consentito. Inoltre questi test vengono realizzati su una moto dal peso standard, priva di ulteriori equipaggiamenti.

Tra i dati forniti dalla Suzuki, spunta il risultato della nuova Inazuma 250 in grado di percorrere 30,4 km ogni litro di carburante. Viceversa, come è lecito aspettarsi, la moto che ha un consumo di carburante più elevato è la GSX-R750. **M**



Dati sul consumo di carburante

Modello	Litri/100 km	Km/litri
Inazuma GW250	3,290	30,4
V-Strom DL650A 2012	3,972	25,2
Gladius SFV650	4,191	24,0
GSR750	4,671	21,4
GSR750A	4,671	21,4
GSX-R600 2011-2012	5,134	19,5
GSX-R1000 2012	5,161	19,4
GSX-R750 2011-2012	5,240	19,1

Honda: “Arriveranno le sorelle maggiori delle NC700. E vinceremo alla Dakar”

di Maurizio Tanca | Durante il suo discorso sulle tendenze di Honda nei prossimi dieci anni, il CEO Takanobu Ito ha preannunciato l'arrivo di nuovi modelli ispirati alla famiglia NC700, ma di maggior cilindrata. Il primo entrerà in produzione nel febbraio 2013

Come già da noi anticipato parlando dell'arrivo della nuova superbike stradale Honda, il CEO Takanobu Ito lo scorso 21 settembre ha tenuto una gremita conferenza stampa a Tokio, durante la quale ha parlato degli orientamenti produttivi per i prossimi dieci anni. Ito San naturalmente ha parlato a tutto campo, riferendosi quindi sia alle motociclette che alle auto ed ai Power Products (motori marini, generatori elettrici, rasaerba, e via dicendo), sottolineando ovviamente l'impiego di tecnologie di altissimo livello, con la massima attenzione alla riduzione sempre maggiore delle emissioni di CO2. E facendo presente all'ampia platea che al 31 marzo 2012 (scadenza dell'anno fiscale in corso, per Honda), i clienti del marchio alato saranno più di 23,9 milioni in tutto il mondo, 15 milioni dei quali motociclisti, 5,8 utenti dei Power Products, e 3,1 milioni gli automobilisti. E anche che alla fine di marzo del 2017 – si parla dunque di triennio fiscale, e di piani a

medio termine – i clienti Honda nel mondo saliranno a 39 milioni, con l'obiettivo di superare i 25 milioni di moto vendute. Questo soprattutto grazie alla crescita di alcuni importantissimi mercati di riferimento per i grandi numeri: i cosiddetti “mercati emergenti”, quali l'India (che in particolare assorbirà parecchi veicoli da 100 cc, un segmento di mercato enorme laggiù), dove il nuovo stabilimento ormai completato, il terzo, diventerà operativo nel primo semestre del 2013; la Cina e la Thailandia, mercati fortissimi, dove continua a crescere sia la produzione di moto finite che quella della componentistica da fornire ad altri mercati; il Brasile, dove Honda lavora a spron battuto fin dal 1976 sfornando modelli di media e grossa cilindrata, senza logicamente trascurare lo zoccolo duro costituito da modelli-chiave quali sono i piccoli monocilindrici CG125 e 150. «Honda, inoltre -ha sottolineato Ito- si appresta ad entrare anche in nuovi mercati in crescita, sia in Sud America che in Africa, cui fornire specifici modelli strategici». Ma non è tutto: oltre ad aver anticipato l'arrivo della nuova ammiraglia supersportiva, il cui compito primario presumibilmente sarà quello di controbattere la fortissima concorrenza europea (ma anche giapponese, vien da dire oggi) nel mondiale Superbike, il CEO di Honda ha annunciato anche l'arrivo di una nuova generazione di veicoli di grossa cilindrata costruiti secondo un nuovo concetto, che sarebbe praticamente il medesimo che ha portato alla realizzazione delle tre bicilindriche NC700 (Integra, 700X e 700S). Dunque mezzi facili e comodi, pensati per l'utilizzo quotidiano come per il turismo, contraddistinti da uno stile particolare e dotati di motori ricchi di coppia, selle basse per agevolare la guida e le manovre, ed un'elevata stabilità. Il primo di questi nuovi modelli andrà in produzione il prossimo febbraio nello stabilimento di Kumamoto (dove nasce una VFR1200 ogni 90 secondi), e verrà venduto in anteprima sul mercato nord americano. Il che potrebbe anche far pensare a qualcosa di vicino ad una custom di cilindrata medio alta, logicamente dotata di cambiata servoassistita.



Il CEO di Honda ha annunciato l'arrivo di una nuova generazione di veicoli di grossa cilindrata costruiti secondo un nuovo concetto

Honda torna alla Dakar

Il signor Ito ha poi confermato il ritorno in veste ufficiale al Dakar Rally del prossimo gennaio, per la prima volta dopo 24 anni di assenza: l'ultima vittoria Honda alla mitica competizione risale infatti al 1989, ad opera di Gilles Lalay e della sua NXR820 bicilindrica, preceduto nell'88 da Edi Orioli e, nell'87 e '86, da Cyril Neveau, con le NXR750. Il prototipo che sta girando da tempo - e che vedremo già all'opera nel prossimo Rally del Marocco dal 28 ottobre al 4 novembre prossimi – è nato sulla base della CRF450X, e a quanto pare si sta comportando alla grande, sia a livello prestazionale che di affidabilità. Ed è superfluo sottolineare che «Honda sta lavorando duro per fare in modo di vincere il Dakar Rally fin dal suo rientro in questa specialità». ■



La tecnologia dei cilindri - parte seconda

di Massimo Clarke | Le canne riportate sono molto diffuse, specialmente in campo automobilistico. Ecco gli schemi possibili, per quanto riguarda la loro installazione e le modalità costruttive

Per lungo tempo la soluzione impiegata pressoché diffusamente, quando il blocco cilindri era in lega di alluminio, prevedeva l'impiego di canne riportate in ghisa. La soluzione è ancora molto utilizzata, ma altre tecnologie stanno guadagnando terreno. Nei motori motociclistici di alte prestazioni

dominano infatti le canne integrali con riporto al nichel-carburo di silicio, mentre tra le auto (oltre ai blocchi cilindri in ghisa con canne integrali, tuttora largamente impiegati per ragioni economiche) si stanno diffondendo i basamenti in lega di alluminio ad altissimo tenore di silicio e i riporti al plasma. I blocchi cilindri con canne integrali sono monolitici (più un eventuale riporto superficiale di spessore estremamente ridotto), mentre quelli con canne riportate sono eterogenei. C'è però una soluzione "intermedia", ovvero quasi-monolitica, che trova alcune interessanti applicazioni in campo auto e prevede l'impiego di canne in lega di alluminio ad alto tenore di silicio, che vengono piazzate nello stampo

per essere incorporate nel blocco cilindri all'atto della fusione. Ciò consente di realizzare il blocco stesso con una lega di alluminio più agevolmente colabile e lavorabile (e anche meno costosa). La superficie esterna delle canne si lega metallurgicamente oltre che meccanicamente con la lega del blocco. In pratica è come se si ottenesse un forte arricchimento di silicio proprio dove serve, ovvero nelle zone destinate a lavorare a contatto con i pistoni e i segmenti. Impiega questa soluzione la Mercedes-Benz nei suoi basamenti pressofusi in lega al 9% di silicio realizzati con tecnologia Silitec (le canne, ottenute per sinterizzazione, sono in lega di alluminio al 25% di silicio).

Albond e preforms

La soluzione proposta dalla Mahle e denominata Albond prevede che all'atto della fusione nel basamento venga incorporata l'intero gruppo delle canne, costituito da un'unica struttura, dotata di pareti esterne molto scabrose per aumentare la superficie di contatto. Un'altra tecnologia quasi-monolitica prevede l'impiego

di "preforms", strutture altamente porose generalmente realizzate con fibre di allumina (ossido di alluminio, materiale ceramico dalla elevata durezza) più eventualmente particelle di silicio. Questi preforms vengono incorporati nel blocco cilindri per impregnazione; la pressofusione in questo caso non è possibile (i preforms verrebbero distrutti all'arrivo del metallo liquido) e la tecnica fusoria impiegata è lo squeeze casting, che prevede un ingresso a bassa velocità della lega fusa nello stampo e una successiva messa in pressione.

La Honda ha impiegato i preforms in alcuni motori motociclistici, adottando una colata in conchiglia a media pressione (HNDC) per la realizzazione del basamento.

Canne in lega d'alluminio

Le canne riportate nella maggior parte dei casi sono in ghisa; non mancano però, in particolare nei motori di alte prestazioni, le canne in lega di alluminio (a elevato tenore di silicio o dotate di riporto superficiale al nichel più particelle dure), più leggere e dotate di una superiore conduttività termica. Le canne possono essere riportate "in umido", ossia venire lambite direttamente dal liquido di raffreddamento, o essere incorporate nel blocco cilindri in modo da contattare esclusivamente la lega di alluminio che lo costituisce (canne riportate "a secco"); in questo secondo caso possono essere prese di fusione (CIP, ovvero Cast In Place) o venire installate con interferenza. Le canne riportate in umido hanno avuto una considerevole diffusione in campo automobilistico in quanto rendono più agevole il lavoro di fonderia e possono godere di un eccellente raffreddamento; inoltre l'effettuazione degli interventi meccanici è più semplice in quanto le canne possono essere installate e rimosse con grande facilità. Il bordino di appoggio del quale sono dotate può essere



piazzato superiormente o inferiormente. Nel primo caso la struttura del blocco cilindri è closed deck, mentre nel secondo è open deck; il blocco, incorporato nel basamento, si riduce alle sole pareti esterne e ha pertanto una struttura estremamente semplice.

Basamento in lega d'alluminio

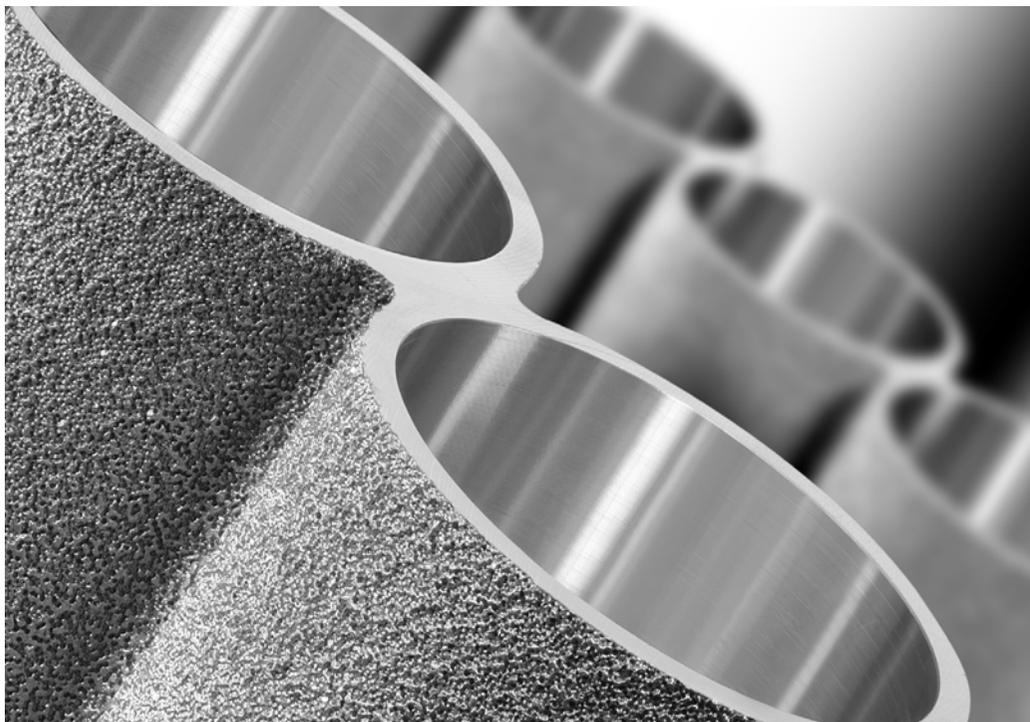
Le canne, che devono avere pareti di considerevole spessore, dato che vengono sottoposte a un sensibile sforzo di compressione dopo il serraggio delle viti della testa, possono essere installate e rimosse addirittura a mano. Il basamento, in lega di alluminio, può essere ottenuto anche per pressofusione. La soluzione che prevede un blocco closed deck con canne munite di bordino di appoggio superiore consente di ottenere una maggiore rigidità strutturale. Le canne possono avere pareti di minore spessore in quanto è il solo bordino ad essere sollecitato a compressione. In campo automobilistico i blocchi cilindri con canne riportate in umido hanno avuto una considerevole diffusione in passato, ma oggi vengono impiegati solo in misura limitata. Tra gli esempi più significativi di canne appoggiate in basso ci sono i motori Alfa Romeo bialbero a quattro cilindri degli anni Sessanta e Settanta, il V6 della stessa casa e svariate realizzazioni Peugeot e Renault.



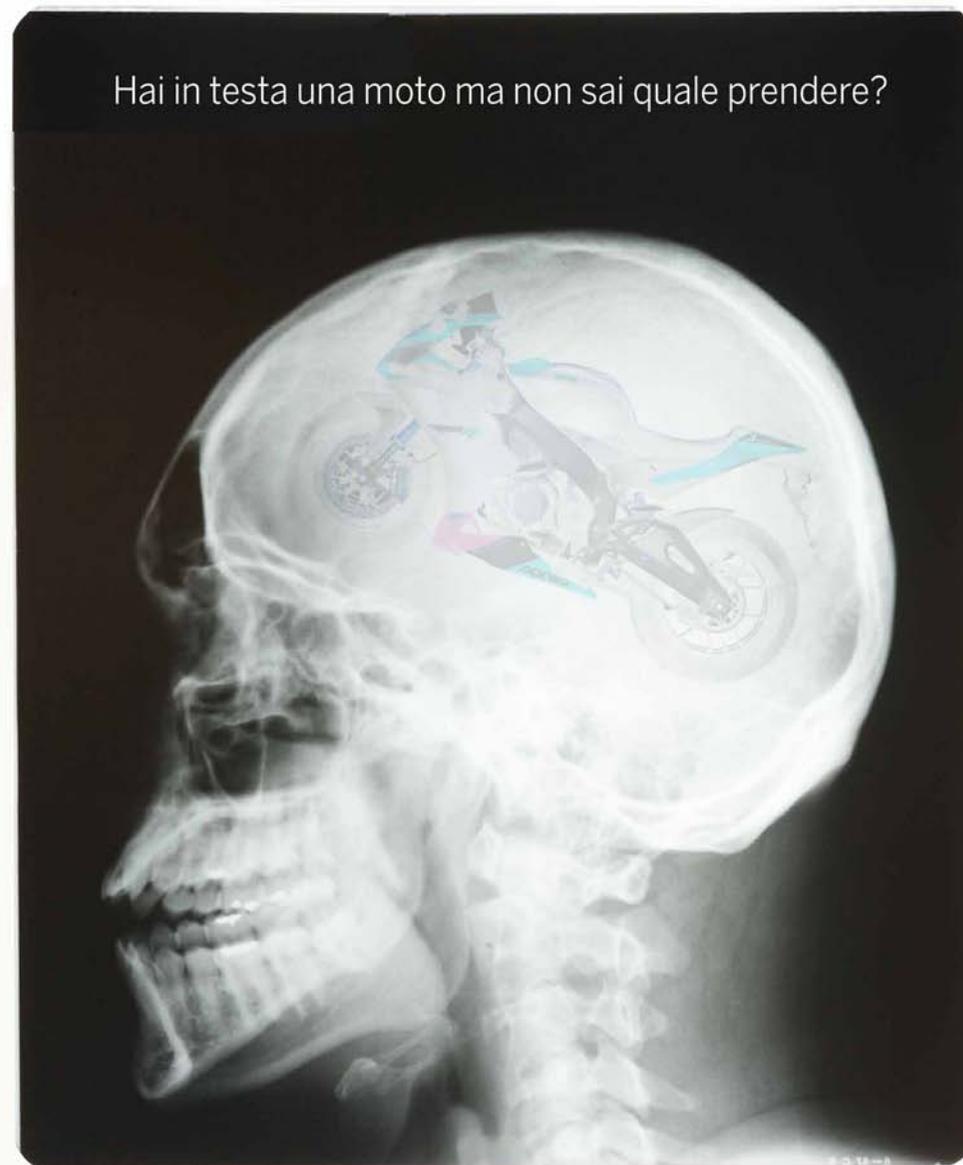
Canne con bordino di appoggio superiore

Le canne con bordino di appoggio superiore, che da anni vengono impiegate in quasi tutti i motori degli autocarri pesanti (che sono dotati però di blocco cilindri in ghisa), hanno avuto una ampia utilizzazione sui motori di Formula fino a tutti gli anni Novanta. Tra i motori di serie questa soluzione non è mai stata particolarmente diffusa; vanno comunque ricordati almeno il V8 Aston Martin e un quattro in linea prodotto dalla Peugeot. La Maserati e la Ferrari hanno privilegiato, e adottano tuttora, una soluzione che prevede una disposizione intermedia del bordino di appoggio. In campo moto le canne umide sono piuttosto rare; quelle con appoggio in basso vengono impiegate sui tricilindrici Triumph e sui bicilindrici Aprilia a V di 450 cm³, mentre quelle con appoggio in alto vengono adottate dai bicilindrici di 1200 cm³ della Morini e della Ducati (Superquadro 1199). Come già detto, le canne riportate a secco possono essere installate con interferenza (ovvero con forzamento, dato che il loro diametro esterno è leggermente superiore a quello dell'alloggiamento) o essere incorporate nel blocco cilindri all'atto della fusione. Nel primo caso vengono inserite utilizzando una pressa o facendo ricorso al metodo termico. Quest'ultimo prevede un vigoroso raffreddamento delle canne, ottenuto ad esempio

mediante azoto liquido o ghiaccio secco, in modo da far diminuire il loro diametro esterno, e/o un riscaldamento del blocco cilindri, in modo da fare aumentare il diametro degli alloggiamenti. Una volta che le due parti (canne e blocco) tornano alla temperatura ambiente, si ottiene la prevista interferenza (che è stata calcolata con grande accuratezza in fase di progetto). Canne secche Per ottenere una salda e intima unione tra i due componenti, indispensabile per non ostacolare che in misura minima il passaggio del calore, le superfici di contatto devono essere dotate di una elevata finitura superficiale. Le canne secche installate con



interferenza hanno avuto una straordinaria popolarità in passato in campo motociclistico, ove hanno dominato a lungo la scena. I quadricilindrici sportivi giapponesi le hanno impiegate fino agli anni Novanta. In campo automobilistico la loro diffusione è stata minore. Le canne secche prese di fusione sono oggi largamente impiegate in campo auto; le adotta infatti la maggior parte dei blocchi in lega di alluminio attualmente in produzione. Si tratta di una soluzione economica e molto razionale dal punto di vista costruttivo. Le canne, dotate in genere di una superficie esterna "grezza" o munita di risalti o incavi per migliorare l'ancoraggio e aumentare la superficie di scambio termico, vengono piazzate nello stampo prima della colata della lega di alluminio fusa. Quest'ultima poi solidifica e si contrae, "afferrando" con forza le canne stesse. In campo motociclistico le canne secche prese di fusione sono largamente impiegate, in particolare dalle industrie giapponesi, che le utilizzano per modelli di prestazioni non elevate. Nei motori di piccola cilindrata prodotti per i mercati orientali la loro adozione costituisce la soluzione più diffusa. **M**



Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Dal 2016 ABS di serie per gli oltre 125 e moto più "pulite"

Salgono i parametri dell'Unione Europea in materia di sicurezza e inquinamento. Dal 2016 per gli oltre 125 sarà obbligatorio l'ABS. I motorini invece dovranno montare il sistema di frenata combinata. Più difficile truccare i motori

Moto più sicure e pulite dal 2016

Saliranno i parametri Ue di sicurezza e anti-inquinamento dei motoveicoli: dal 2016 su tutti i mezzi oltre 125cc sarà obbligatorio il sistema di frenata ABS. I motorini, compresi gli scooter fino a 125cc, invece dovranno essere dotati del più economico sistema di frenata combinata Cbs. Per le emissioni, le grandi moto dovranno rispettare lo standard Euro4 dal 2016 e l'Euro5 dal 2020. Euro3 per i motorini dall'1 gennaio 2016. E' il compromesso raggiunto oggi tra Parlamento e Consiglio Ue. L'accordo è stato raggiunto oggi, in anticipo sui tempi previsti, dai negoziatori di



Parlamento e Consiglio sul testo di una direttiva per avere motoveicoli (oltre trenta milioni quelli in circolazione in Europa tra moto, motorini, tricicli tipo 'Ape' e mini-car) più sicuri e verdi. Il testo tra due settimane sarà sottoposto al voto della Commissione mercato interno, prima di passare all'esame della plenaria di Strasburgo a novembre. La proposta iniziale della Commissione, in discussione da un paio d'anni, prevedeva che il sistema di frenata ABS fosse obbligatorio su tutti i motoveicoli a partire dal 2013, una misura contro la quale si è battuta l'associazione dell'industria di settore (Acem) che la considerava inutilmente costosa soprattutto per i motoveicoli sotto i 125, destinati ad un uso cittadino. "Sono felice dell'accordo raggiunto con il Consiglio" ha commentato il relatore parlamentare, l'olandese dei Popolari Wim van de Camp, sottolineando che sono state previste anche nuove norme per evitare che siano 'truccati' i motori. ■

SPECIALE MOTOGP IL GRAN PREMIO DI ARAGONA





Pedrosa vince il GP di Aragon

di Giovanni Zamagni | Trionfo di Dani Pedrosa, davanti a Jorge Lorenzo e a un grintoso Andrea Dovizioso, per la sesta volta sul podio in questa stagione. Ottavo, staccatissimo, Valentino Rossi dopo un dritto al primo giro

T rionfo di Dani Pedrosa, davanti a Jorge Lorenzo e a un grintoso Andrea Dovizioso, per la sesta volta sul podio in questa stagione. Ottavo, staccatissimo, Valentino Rossi dopo un dritto al primo giro. Paura per Nicky Hayden, volato oltre le barriere, fortunatamente senza conseguenze. Dopo due giorni di freddo e pioggia, finalmente è arrivato il sole e, come era

stato previsto dai piloti alla vigilia, si è corso con la dura anteriore (mai provata prima, nda) e la morbida posteriore. Una variabile che avrebbe potuto creare qualche scompenso, ma che, in realtà, non ha inciso sul risultato finale, in una gara ancora una volta purtroppo noiosissima, con pochissimi sorpassi. Quello decisivo è arrivato al settimo giro, quando con una manovra da grandissimo campione ha consentito a Pedrosa di saltare Lorenzo e di portarsi al comando. La lotta per la vittoria è purtroppo finita qui, con il campione della Honda che si è involato solitario fino alla bandiera a scacchi.

RIMPIANTI IRIDATI

Così non rimane che rammaricarsi per quello che avrebbe potuto

essere e invece, difficilmente, sarà: un finale iridato da cardiopalma. L'incidente di Misano priva purtroppo il campionato di una sfida che avrebbe potuto rendere avvincente e incerto il campionato, ma con 33 punti di vantaggio, Lorenzo può prendersela relativamente con calma. Certo è che se Pedrosa non fosse stato costretto a partire dall'ultima posizione, per poi essere centrato da Barbera, Dani avrebbe probabilmente conquistato quattro successi consecutivi, per una striscia vincente che, al di là della classifica, alza – e di molto – le quotazioni dello spagnolo della Honda, soprattutto in prospettiva futura.

DOVIZIOSO-CRUTCHLOW: BELLA SFIDA

Con Pedrosa imprevedibile, Lorenzo si è limitato a portare la sua Yamaha al secondo posto, mentre alle sue spalle si è scatenata la bagarre tra Spies, Dovizioso e Crutchlow per il terzo posto. Nonostante una moto teoricamente migliore di quella dei rivali, Spies è stato prima infilato da Dovi, quindi da Cal e i due sono arrivati in volata sotto alla bandiera a scacchi, con una bella serie di sorpassi e controsorpassi nei due giri conclusivi. Bravo Andrea, che torna così sul podio dopo due gare non troppo entusiasmanti.

DISASTRO ROSSI-HAYDEN

Partito dalla terza fila, Valentino Rossi ha vanificato ogni possibilità di effettuare una gara discreta al primo giro, quando ha sbagliato in modo fin troppo evidente una frenata: arrivato all'ultima curva a una velocità nettamente superiore a quella di Jonathan Rea che lo precedeva, Valentino ha dovuto tirare dritto per non tamponare il sostituto di Stoner sulla Honda. Rossi è tornato in pista al secondo giro: Nicky è rimasto in sella alla moto ed è arrivato fino a contro le barriere, colpevolmente senza air fence. L'impatto è stato violento e Hayden è stato catapultato al di là delle barriere: si è temuto il peggio ma, fortunatamente, tutto si è risolto con un grande spavento.

I PRIMI COMMENTI

Pedrosa: "È stata una buona gara, al termine di un fine settimana difficile. Dopo quanto era successo a Misano non era facile mantenere la concentrazione; poi ieri sono caduto e questo ha complicato ulteriormente la situazione. Ma alla fine è venuta fuori una buona gara: in staccata il cambio non scalava perfettamente, ma la moto si guidava bene: ho potuto essere costante fino alla fine. Bello vincere in Spagna".

Lorenzo: "Pedrosa è stato velocissimo, mentre io dopo tre giri, nei quali avevo forzato moltissimo, mi è calata l'energia, assieme alla gomma posteriore. Loro erano più forti di noi, era impossibile batterlo: è stata una gara di attesa, con la speranza di poter lottare per la vittoria nella prossima gara".

Dovizioso: "Dovevo assolutamente tornare sul podio: ne avevo già nostalgia... Non ero veloce, facevo una gran fatica, ma con una buona strategia sono riuscito a battere sia Crutchlow sia Spies. In alcuni punti perdevo tanto, ma ho tenuto duro: bella la lotta con Cal, sono contento di questo terzo posto". **M**



Dovi: "Podio fondamentale" Rossi: "Un mio errore"

di Giovanni Zamagni | Andrea felice per il terzo posto, ma rammaricato per non riuscire a essere veloce nei primi giri. Valentino ammette lo sbaglio, ma non giudica completamente negativa la sua gara

Un altro podio per Andrea Dovizioso, un'altra delusione per Valentino Rossi: dopo la parentesi di Misano, i due piloti italiani della MotoGP tornano nelle loro posizioni "tradizionali" di questa stagione. "Non sono troppo contento dopo una gara così: ho ottenuto un buon risultato grazie alla strategia, ma

mi manca velocità", si rammarica il Dovi. "Senza l'errore al primo giro, me la sarei giocata con Bautista: il sesto posto era il nostro massimo potenziale su questa pista", è la sintesi di Vale, realista e, naturalmente, nemmeno lui troppo contento.

DOVIZIOSO: "FONDAMENTALE TORNARE SUL PODIO"

E' vero, Pedrosa e Lorenzo vanno più forte, ma Dovizioso, in ogni caso, ha guidato bene, ottenendo un risultato sicuramente soddisfacente.

"Tornare sul podio era fondamentale, per tanti motivi. Stiamo

lavorando bene, ma non basta: in tante curve ero più lento di Spies e Crutchlow, faticavo a stare insieme a loro. Ho lottato e sono stato favorito da Ben, che ha rallentato Cal che era più veloce di me, poi con una buona strategia sono riuscito a conquistare il podio, ma devo fare di più. Purtroppo non sono veloce come Pedrosa e Lorenzo con le gomme nuove, bisogna migliorare sotto questo aspetto. Le prossime due piste - Motegi e Sepang - a me favorevoli potrebbero aiutarmi a fare un passo in avanti anche se, obiettivamente, in questo momento battere il pacchetto Pedrosa-Honda è veramente difficilissimo".

Raccontaci un po' la gara.

"All'inizio non ne avevo, faticavo tantissimo ma, fortunatamente, Crutchlow non è riuscito a superare Spies. Con il passare dei giri ho preso più confidenza, ma in molte curve perdevo tanto: sono però riuscito a passarli e a impostare la mia gara. Quando ho visto sulla lavagna che dietro di me c'era Crutchlow ho cercato di spingere al massimo negli ultimi cinque giri, per prendere un po' di vantaggio, senza però riuscirci. L'ultimo giro è stato molto duro, ma corretto: Cal nella lotta ravvicinata è forte, ma non fortissimo. I sorpassi si possono fare in tanti modi, si vede chi è bravo a superare. Lui ci ha provato al penultimo giro e ha fatto bene, perché se

riusciva la sua manovra avrebbe allungato: sono stato bravo a replicare immediatamente".

Così è arrivato il sesto podio stagionale.

"Sì ed è un grande risultato, specie se si considera che li sto ottenendo con una moto satellite. Ma è solo la conferma che posso fare questo, ma, purtroppo, non sono abbastanza veloce per combattere per tutta la gara".

Adesso Stoner è a soli 7 punti: ci pensi al terzo posto?

"Certamente, anche se bisognerà vedere quando tornerà Stoner (sicuramente in Giappone, NDA) e in che condizioni sarà. Batterlo a Phillip Island



è praticamente impossibile, ma l'obiettivo deve assolutamente essere il terzo posto nel mondiale: se devi partire con un'altra idea, è meglio stare a casa...".

ROSSI: "E' STATO UN MIO ERRORE"

Un errore macroscopico al primo giro ha costretto Valentino Rossi a una rimonta dalla 21esima (e ultima) posizione, conclusasi con un ottavo posto: è l'unico elemento positivo di una gara al di sotto delle aspettative. "All'inizio ho avuto un problema con Rea: ero più

veloce di lui, ma non riuscivo a passarlo e stavo perdendo tanto tempo e anche Hayden era riuscito a superarci. Ho provato a superarlo all'ultima curva, ma Rea ha frenato un po' troppo presto e, non potendomi vedere, mi ha chiuso: per non centrarlo ho dovuto tirare dritto. Poi, però, sono riuscito a tenere un buon passo: senza quell'errore avrei potuto lottare con Bautista per la sesta posizione. Nel warm up abbiamo fatto delle modifiche che ci hanno aiutato a usare meglio la gomma posteriore: è l'aspetto più positivo del GP, considerando che è la seconda gara consecutiva che accade. Sia sull'asciutto sia sul bagnato qui soffrivamo troppo in accelerazione: in gara è andata un po' meglio, ma dobbiamo fare un passo in avanti. In ogni caso, degli ultimi GP, questa era sicuramente la pista più ostica per noi: speriamo a Motegi, dove nel 2011 ero andato bene in prova, anche se poi ero caduto in gara, di fare un po' meglio. Guardando quello che hanno fatto Dovizioso e Crutchlow, per lottare per il podio ci manca ancora qualche decimo al giro: decimi che si potrebbero guadagnare da una pista all'altra a seconda dell'adattamento mio o della GP12" **M**





Lorenzo: “Impossibile battere Pedrosa”

di Giovanni Zamagni | Dani si compiace per un successo al termine di un fine settimana difficile. Jorge ammette: “in questo momento lui e la Honda sono superiori”

Non c'è stata sfida: troppo netta la superiorità di Dani Pedrosa. Eppure, Jorge Lorenzo era scattato meglio dalla pole position e nei primi giri aveva tentato la fuga, senza però riuscirci. Poi, quando Pedrosa l'ha passato alla grande al settimo giro, Lorenzo si è arreso, complice anche una paurosa sbandata nel passaggio successivo.

Molto meglio accontentarsi del secondo posto, che comunque gli garantisce un margine in classifica di 33 punti. Certo è che questo Pedrosa va davvero forte ed è un vero peccato che quanto successo a Misano – di cui Dani non ha nessuna colpa – abbia tolto parecchia incertezza al finale del mondiale.

PEDROSA: “NON VOGLIO AIUTI”

Pedrosa ripercorre un fine settimana difficile, ma concluso alla grande.

“E' stata molto dura, perché da quando sono arrivato in circuito giovedì, tutti mi facevano le stesse domande, si è continuato a parlare di quanto accaduto a Misano. Non era facile per me rimanere

concentrato e la situazione è peggiorata sabato dopo la caduta: ho distrutto una moto, costringendo i meccanici a fare gli straordinari. Ho cercato di mantenere la calma, ma non era facile, anche perché qui c'era tutta la mia famiglia e un sacco di gente per festeggiare il compleanno: insomma, c'erano tutti gli elementi per perdere la concentrazione, c'era troppa confusione attorno a me. Lorenzo è partito forte, ma sono riuscito a stare con lui, passarlo e prendere un po' di margine. La moto scivolava tanto, non era perfetta, ma era comunque più che competitiva”.

Trentatré punti da recuperare sono troppi?

“Non ci penso. Devo continuare come nelle ultime gare, pensare solo a guidare e a divertirmi. Non sono assolutamente frustrato per quanto successo a Misano, penso solamente a fare meglio che posso”.

In Giappone dovrebbe rientrare Stoner: ti aspetti un aiuto?

“Il campionato lo vinci se sei più bravo, non perché un altro ti aiuti. Non so quando tornerà Stoner, ma lui è un vincente e vorrà chiudere al meglio la sua carriera: va bene se mi aiuterà, ma io

sicuramente non gli chiedo nulla”.

Durante la gara non hai mai pensato di rallentare per cercare di mettere in mezzo qualcuno tra te e Lorenzo?

“Questa tattica la puoi fare in Moto3 e Moto2, ma non in MotoGP”.

Quando la Bridgestone ha portato la nuova gomma anteriore, voi piloti Honda eravate molto critici; adesso si può dire che è competitiva anche per voi?

“Sicuramente va meglio, ma non ci si può dimenticare che noi abbiamo cambiato telaio



per sfruttare meglio la copertura”.

Non è che forse quest'anno sei partito troppo prudente? Forse hai compromesso il mondiale.

“Nella prima parte della stagione avevamo una moto di 4 kg più pesante rispetto a quella dei test (per un cambio regolamentare, NDA), con tanto chattering. Poi è cambiata la gomma anteriore e, complessivamente, Lorenzo era più veloce di noi. Passo dopo passo

abbiamo modificato il bilanciamento della moto, abbiamo cambiato telaio e siamo diventati più competitivi. All'inizio del mondiale, inoltre, non volevo commettere errori, l'ho presa con calma, mentre adesso spingo al massimo”.

LORENZO: “IMPOSSIBILE BATTERLO”

Come suo solito, Jorge Lorenzo non cerca scuse per giustificare la sconfitta subita.

“In questo momento, Pedrosa e la Honda sono più forti di noi: era impossibile batterlo. Ho provato a prendere un po' di vantaggio, ma non è stato possibile, perché la moto scivolava tanto dietro. Quando mi ha passato ho provato a seguirlo, ma dato che era impossibile mi sono detto: ok, va bene il secondo posto. Adesso il vantaggio in classifica si è un po' ridotto, ma io devo continuare sempre come ho fatto fino adesso, provando a vincere e accontentandosi di un piazzamento quando non è possibile”. **M**





Le pagelle del GP di Aragon

di Giovanni Zamagni | Eccellente Pedrosa, 9,5, seguito da Lorenzo e Dovizioso, 8 a entrambi. 4,5 per Rossi incapace di fare la differenza dopo l'errore commesso al primo giro

9,5 DANI PEDROSA Dopo quanto successo a Misano avrebbe anche potuto demoralizzarsi o non essere concentrato al 100%. Ma in questo momento, Pedrosa è fortissimo, più forte di tutti gli avversari e delle avversità: indubbiamente, il miglior Dani di sempre. All'inizio del campionato sembrava un gradino sotto a Lorenzo, adesso è un

gradino sopra. Mezzo punto in meno per la caduta in prova durante le qualifiche: un errore che, fortunatamente, non ha influito sul risultato.

8 JORGE LORENZO Pole in prova e secondo in gara: ogni pilota sogna una fine settimana così "negativa". Insomma, non si può certo criticare Lorenzo, specie considerando che quella di Aragon è una delle piste più difficili per lui. Da qui alla fine del campionato può anche permettersi il lusso di accontentarsi (con tre terzi e un secondo posto è matematicamente campione, anche se Pedrosa le dovesse vincere tutte), ma un campione come lui sarà disposto a

continuare a "prenderle" dal rivale? E' forse proprio questo l'unico, vero ostacolo tra Lorenzo e il secondo titolo in MotoGP.

8 ANDREA DOVIZIOSO Torna sul podio dopo due gare (Brno e Misano) non troppo esaltanti. Con una moto satellite sta ottenendo risultati straordinari, che lo confermano pilota di assoluto valore. Come ammette lui stesso, non basta per battere Pedrosa e Lorenzo, ma nelle prossime piste potremmo vedere Dovi ancora più vicino ai primi. Sta comunque disputando una stagione più che positiva.

7 CAL CRUTCHLOW Era più veloce del compagno di squadra, ma non gli è bastato per batterlo. Conferma però di essere un pilota in crescita e non ci si può dimenticare che è solo la sua seconda stagione in MotoGP.

5 BEN SPIES Ancora una volta, è l'ultimo tra i piloti Yamaha al traguardo, nonostante la sua M1 sia superiore a quella di Dovizioso e Crutchlow. Molto aggressivo all'inizio della gara, si perde con il passare

dei giri: un'altra prestazione al di sotto delle aspettative.

5 ALVARO BAUTISTA Misano doveva segnare una svolta, invece ad Aragon lo spagnolo è tornato nell'anonimato. Ma non è tutta colpa sua: le Showa, che utilizza solo lui, sono sicuramente inferiori alle Ohlins e creano parecchi problemi.

6,5 JONATHAN REA In prova, quando si è girato piano, è riuscito a contenere il distacco a 1 secondo dai migliori, mentre in gara il divario è aumentato. Alla vigilia sognava un GP insieme ad altri



piloti, invece, come a Misano, si è ritrovato da solo. Ha comunque dimostrato un buon potenziale, riuscendo anche a controllarsi, cosa che non gli riesce spesso in SBK.

4,5 VALENTINO ROSSI Un errore non da Rossi nel primo giro: non sarebbe cambiato granché, ma senza il dritto per evitare di tamponare Rea gli avrebbe consentito di lottare con Bautista. Ha effettuato una bella rimonta dalla 21esima posizione,

ma nel finale ha fatto un altro errore, finendo sull'erba sintetica in una curva. Ad Aragon non ha mai fatto la differenza e non l'ha fatta neppure questa volta.

4 KAREL ABRAHAM Ha preso 13 secondi da Rossi nonostante il dritto di Valentino. Come dire, un disastro.

7 ALEIX ESPARGARO Guida bene Aleix e, ancora una volta, è stato premiato come miglior pilota CRT al traguardo. E' uno da tenere in considerazione: nel 2010, aveva fatto vedere buone prestazioni anche con la difficilissima Ducati.

4 HECTOR BARBERA Cade a ripetizione, pensa solo ad attaccarsi ai rivali in prova, è lento in gara: basta per giustificare un 4?

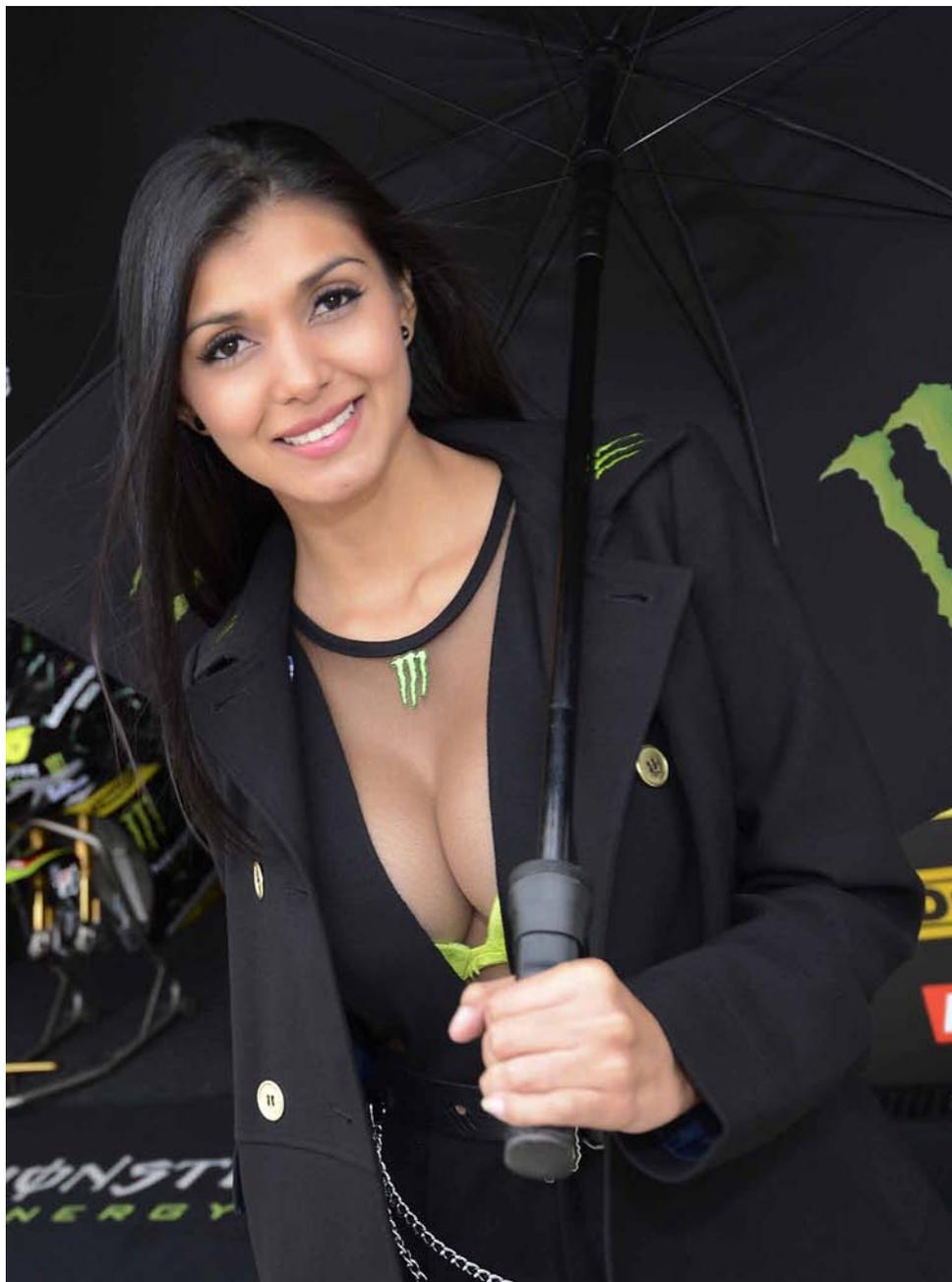
5 STEFAN BRADL E' caduto al quinto giro, poco dopo aver infilato con un bel sorpasso Spies e aver conquistato la terza posizione. Un peccato, perché sembrava avere un buon potenziale: ha forzato, ma gli è andata male. Giusto però provarci.

4 NICKY HAYDEN Un altro fine settimana difficilissimo per Nicky: fortunatamente non si è fatto nulla finendo oltre le barriere per un'uscita di pista al secondo giro mentre era settimo.

9 HONDA In questo momento sembra la moto nettamente più competitiva: ci fosse stato Stoner in pista, ci sarebbero state due Honda ai primi due posti.

8 YAMAHA Continua a essere una moto equilibrata, ma è leggermente inferiore alla Honda: una differenza difficile da colmare da qui alla fine del campionato.

5 DUCATI Si aspettava questo GP come una verifica importante dopo il secondo posto di Misano: la realtà è che il divario con le giapponesi rimane elevato. Inferiore rispetto all'inizio dell'anno, ma comunque significativo. **M**



MotoGP Aragon



Classifica

Pos.	Pilota	Punti
1	Dani PEDROSA	25
2	Jorge LORENZO	20
3	Andrea DOVIZIOSO	16
4	Cal CRUTCHLOW	13
5	Ben SPIES	11
6	Alvaro BAUTISTA	10
7	Jonathan REA	9
8	Valentino ROSSI	8
9	Karel ABRAHAM	7
10	Alex ESPARGARO	6
11	Randy DE PUNIET	5
12	Hector BARBERA	4
13	Yonny HERNANDEZ	3

Classifica Generale

Pos.	Pilota	Punti
1	Jorge LORENZO	290
2	Dani PEDROSA	257
3	Casey STONER	186
4	Andrea DOVIZIOSO	179
5	Cal CRUTCHLOW	135
6	Valentino ROSSI	128
7	Alvaro BAUTISTA	128
8	Stefan BRADL	115
9	Nicky HAYDEN	93
10	Ben SPIES	88
11	Hector BARBERA	64
12	Randy DE PUNIET	53
13	Alex ESPARGARO	51





I segreti delle corse svelati da Jan Witteveen

di Giovanni Zamagni | Cos'è il chattering? La configurazione a "L" del motore è un limite per la Ducati? Le MotoGP potrebbero essere guidate senza elettronica? Perché i piloti della SBK non sono (quasi) mai veloci in MotoGP?

Tutti ne parlano, ma cos'è il chattering? La configurazione a "L" di 90° del motore rappresenta un limite per la Ducati? Le moderne MotoGP potrebbero essere guidate senza elettronica? La zavorra di 6 kg è effettivamente un grave svantaggio per le

bicilindriche di Borgo Panigale in SBK? Perché i piloti della SBK non sono (quasi) mai veloci in MotoGP? A tutte queste domande risponde per Moto.it l'ingegner Jan Witteveen, una quarantina di titoli mondiali vinti tra enduro, cross (Cagiva) e velocità (Aprilia).

COS'È IL CHATTERING?

«Il chattering è una frequenza delle masse rotanti. Le ruote e tutte le masse rotanti hanno una frequenza propria e questo genera chattering. Quando la massa rotante è bilanciata, la frequenza

arriva fino a un certo livello, ma quando non è bilanciata, come nel caso delle ruote in una moto, mai perfettamente bilanciate al 100%, il pilota avverte chattering sul manubrio. Questa vibrazione può venire dalla gomma posteriore, trasferita tramite il telaio, oppure da quella anteriore tramite la forcella. Quando il pneumatico è fatto in modo tale da "ammortizzare" la frequenza, il problema viene "nascosto", ma quando questo non avviene, la frequenza arriva attorno ai 20 hertz e questa piccola vibrazione viene amplificata dallo sbilanciamento della massa. Il pilota l'avverte e dà fastidio ai polsi e alle braccia: dopo un po' si perde forza e feeling. Tecnicamente, il problema è che questa vibrazione crea un contatto vibrante tra pneumatico e asfalto, con conseguente diminuzione del grip e della durata. Avere una gomma in grado di assorbire il chattering e una ruota bilanciata dinamicamente e staticamente è piuttosto difficile: per questo è così complicato eliminare questa vibrazione. Quando ce l'hai in pista, puoi solo cercare di far lavorare il pneumatico diversamente, cambiando il carico, oppure utilizzando una carcassa di durezza differente; ma oggi, con il monogomma, non puoi utilizzare una copertura con una struttura differente. Si lavora quindi sull'assetto della moto per cambiare il carico sul pneumatico, che di conseguenza si comporta diversamente: quando sei fortunato va meglio, altrimenti la situazione addirittura peggiora: si può minimizzare, ma quando c'è il chattering il problema tra gomma e asfalto rimane, con conseguenze sulla durata in gara.

[Ascolta l'audio integrale dell'intervista.](#)

LA DUCATI FATICA A CAUSA DEL MOTORE A "L"?

«Secondo il mio punto di vista, il motore Ducati va bene: costruttivamente non lo vedo limitativo per la competitività della moto.

Un "V" di 90° ha degli aspetti positivi, soprattutto per quanto riguarda l'aspirazione, che essendo più diretta ha una efficienza superiore; inoltre, la distribuzione desmodromica consuma meno energia, con vantaggi sul consumo e, quindi, maggiori prestazioni; poi, con un motore con questa architettura non serve il contralbero; infine l'ingombro non è tale da compromettere l'efficacia della ciclistica. Motoristicamente quello Ducati è secondo me il riferimento della MotoGP: non è quello l'handicap per essere competitivi con Honda e Yamaha».

[Ascolta l'audio integrale dell'intervista.](#)

UNA MOTOGP POTREBBE ESSERE GUIDATA SENZA ELETTRONICA?

«Sì, come peraltro si faceva una volta. L'elettronica, però, è molto importante per la sicurezza e ha praticamente eliminato il problema degli

high-side, che si vedono raramente solamente quando la parte elettronica non funziona bene. Sicuramente questo rappresenta un passo in avanti per il pilota. Una MotoGP ha oltre 240 cv: controllare questa potenza senza avere la possibilità di tagliare le prestazioni o addolcire l'erogazione è fattibile, ma ci sarebbero molte più cadute. Aumenterebbero i problemi anche per la durata degli pneumatici: insomma, si può guidare senza elettronica, ma diventa un'altra competizione».

[Ascolta l'audio integrale dell'intervista.](#)

SBK: 6 KG DI ZAVORRA INCIDONO COSI' TANTO SULLE PRESTAZIONI?

«Qualsiasi peso aggiuntivo rappresenta uno svantaggio: sono sei kg in più che devi accelerare, frenare, portare in giro e anche il pilota, ovviamente, sente la moto più pesante. Nella vecchia 125 o nella nuova Moto3 il peso incide di più (l'ennesima conferma che Niccolò Antonelli, costretto a zavorrare la sua FTR-Honda con ben 11 kg è fortemente penalizzato, NDA), in SBK meno, ma è comunque quantificabile con una differenza al giro di 2-3 decimi».

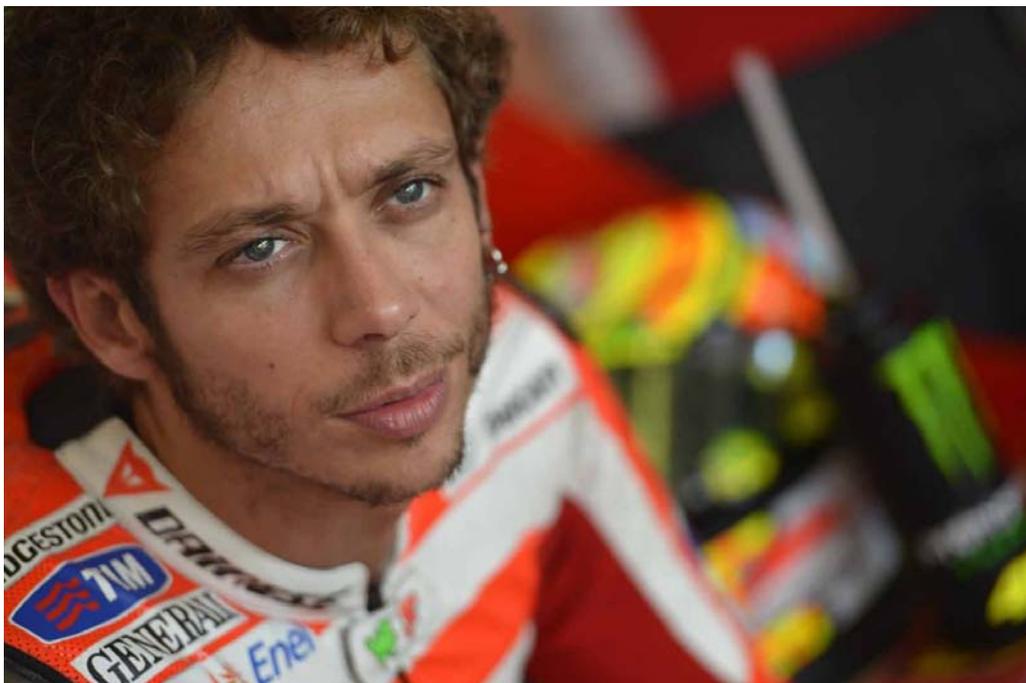
[Ascolta l'audio integrale dell'intervista.](#)

PERCHE' I PILOTI DELLA SBK FATICANO COSI' TANTO IN MOTOGP?

«E' una questione di guida. La MotoGP è una moto più performante e più leggera: la dinamica è diversa. Una SBK è più lenta, meno reattiva e di conseguenza la puoi dominare di più: quando sei al limite, o lo superi, hai più tempo a disposizione per correggere un errore. Di conseguenza è più facile andare al limite. In MotoGP, il mezzo è più reattivo e quando spingi al 100% hai meno tempo per controllare le reazioni: ecco perché è molto più difficile».

[Ascolta l'audio integrale dell'intervista.](#) **M**





Valentino Rossi contro i ducatiisti Si toglie i primi sassolini dalle scarpe

Amore finito o amore mai nato? Valentino Rossi rompe il silenzio e commenta l'astio che i ducatiisti manifestano sui social network nei suoi confronti

Valentino Rossi contro i ducatiisti. Si toglie i primi sassolini dalle scarpe

Il campione di Pesaro (che su Twitter risponde a Valentino Rossi@ValeYellow46) ha commentato in maniera seccata gli attacchi che riceve

quotidianamente su Twitter. Secondo Valentino infatti questi arriverebbero in larga misura proprio da chi dovrebbe tifare per lui: vale a dire i ducatiisti. D'altra parte Rossi proprio a Misano ha portato sul secondo gradino del podio la Desmosedici. Ma i risultati non bastano e Valentino nota che "È perlomeno curioso che il 90% delle persone che mi attacca su Twitter sia ducatiista". Non ci sorprende la sua battuta, già al WDW era emersa l'incompatibilità tra i ducatiisti e Rossi. Nel 2013 le loro strade si divideranno. Ed è forse meglio che le cose vadano in questo modo. **M**

È perlomeno curioso che **il 90% delle persone** che mi attacca su Twitter **sia ducatiista**



“Quante belle storie in SBK”

di Nico Cereghini | Da Portimao arrivano foto e parole che mi fanno pensare. Da Sykes a Rea, da Biaggi e Melandri, soddisfazioni e disperazioni. La bellezza è forse nella imperfezione delle cose?

Ciao a tutti! Guardandomi le due manche di Portimao, domenica, mi sono scaldato parecchio. Belle gare, piene di adrenalina, e soprattutto largamente incomplete. A cominciare dal pilota che ha svettato su tutti fin dalla prove, cioè Tom Sykes. Mi piace come guida quell'inglese: pulito che non sbaglia una linea, coraggioso e velocissimo. Tutte quelle pole dicono che è veloce anche a prendere le misure alle piste. Sfortunato, con quel motore arrosto, un talento

così merita una moto migliore. Poi Jonathan Rea. L'ho conosciuto, mi piace, e certamente è una bella manetta. Lui ha usato anche la MotoGP, quella lasciata libera da Stoner nella gara di Misano, e in quel GP di San Marino di certo non ha fatto gridare al miracolo. Ma come poteva far bene con la testa in SBK e il sedere sulla Honda HRC? Non poteva, e ancora una volta è stata confermata la dura realtà: i prototipi sono moto molto difficili da usare, troppo difficili. E Jonathan ha rischiato di andare in tilt. E gli italiani di punta, Biaggi e Melandri. In difesa e piuttosto brillante Max, in crisi profonda Marco che è incappato nella terza caduta consecutiva. Entrambi come tutti sanno vengono dalla MotoGP, dove hanno avuto carriere belle ma complicate: hanno fatto molto bene, poi sono andati male, non sono stati brillantissimi nel curare affari e relazioni; e alla fine sono emigrati e hanno trovato grosse soddisfazioni nella SBK. Checché se ne pensi, io sono stato amico di Biaggi fin da quando esordiva sull'Aprilia 250, ho raccontato con passione le sue prime

La SBK ha oggi molte **più storie** da raccontare **della MotoGP**

vittorie; poi ci sono state scintille e oggi gli mando un mucchio di sms per complimentarmi con lui quando fa i figli e le gare più belle. Non mi risponde ma non importa, so che li apprezza. E per gli amici che ho all'Aprilia, a cominciare da Dall'Igna, sono felice che le cose si siano messe bene. Con Marco Melandri non c'è mai stato un gran feeling, ma naturalmente non è obbligatorio che ci sia, e tutte le volte che ha fatto delle belle imprese l'ho debitamente sottolineato con piacere, anche sul nostro sito. E adesso mi dispiace che sia crollato sul più bello.

Vedendo le loro avventure di Portimao, belle e brutte, mi è venuto da pensare ancora una volta che la SBK abbia oggi molte più storie da raccontare della MotoGP.

Storie appassionanti. Perché è un mondo imperfetto. Mortificato dalla tecnologia e dall'elettronica, proiettato verso la luccicante F1, il mondo dei prototipi ha perso il filo e deve tornare alla radice delle cose. Se può. **M**





Il mondiale Superbike 2013: team e piloti che vedremo in pista

di Carlo Baldi | In attesa dell'ormai prossimo calendario delle gare SBK 2013, facciamo il punto sulla situazione di team e piloti. Restano dubbi sul secondo pilota Suzuki, mentre per Biaggi e Checa manca solo la firma. Ritorna Neukirchner

Il mercato della Superbike ha ormai emesso tutti i suoi verdetti più importanti. Alcuni hanno già avuto una conferma ufficiale, mentre per altri si attende solo il comunicato. Moto.it ha già anticipato tutte le novità del prossimo anno, ma

per maggiore chiarezza facciamo il punto della situazione squadra per squadra.

Team Aprilia

Squadra che (forse) vince non si cambia e quindi Max Biaggi ed Eugene Laverty resteranno al loro posto. L'inglese ha ancora un anno di contratto mentre Max deve firmare il rinnovo per il prossimo anno, ma come sia lui che Dall'Igna hanno più volte affermato, ormai è solo una formalità.

Team BMW Motorrad Motorsport

Marco Melandri ha ancora un anno di contratto. Al suo fianco Chaz Davies che vuole confermarsi tra i top rider della Superbike. La squadra di Melandri è già fatta mentre Davies si porterà dietro qualche tecnico ex ParkinGo.

Team Kawasaki

Confermati sia Tom Sykes che Loris Baz e prenotati molti test invernali per far fare alla Ninja ZX-10R il definitivo salto di qualità.

Team Althea Ducati

Anche il team di Genesis Bevilacqua non cambia i propri piloti confermando Carlos Checa e Davide Giugliano e sperando che la nuova 1199 Panigale sia competitiva sin dalle prime gare. Anche per loro programmati molti test il primo dei quali il 27 e 28 a Misano.

Team Pata Honda

Jonathan Rea accantona ancora una volta le sue ambizioni di MotoGP e al suo fianco troverà un Leon Haslam in cerca di riscatto.

Sino ad ora la CBR1000RR è andata forte solo con Johnny. Riuscirà Leon a dimostrare il contrario?

Fixi Crescent Suzuki

Confermato Leon Camier i cui risultati sono migliorati di pari passo con la GSX-R1000 del team inglese, resta il dubbio di chi sostituirà il deludente Hopkins. Esistono due possibilità legate più che altro al reperimento di eventuali sponsor. Se il budget lo consentirà potrebbe essere Sylvain Guintoli a far compagnia a Camier, mentre in caso contrario si cercherà di lanciare un giovane.

Team Ducati Germany

Probabilmente non sarà questa la denominazione definitiva della squadra che consentirà a Max Neukirchner di tornare nel mondiale Superbike nel 2013. E' certo invece che il tedesco porterà in pista una Ducati Panigale nel team organizzato dal suo ex manager (ed ex pilota) Mario Rubatto.

Team Red Devils Roma

A Portimao Michel Fabrizio ha firmato il contratto che lo legherà alla squadra italiana che quest'anno ha debuttato nella massima categoria proveniente dalla Stock 1000.

Definito il pilota, resta da definire con quale moto correrà Michel. Le trattative si svolgono su più tavoli ma già a Magny Cours dovremmo saperne di più.

Team Kawasaki Pedercini

Piace lo svedese Alex Lundh mentre per conoscere il nome del suo compagno si deve attendere la fine della Stock 1000 che vede Bryan Staring ancora impegnato nella lotta per il titolo (anche se con poche speranze, ma nel motociclismo mai dire mai). L'obiettivo è quello di promuovere il talentuoso australiano in Superbike, ma come sempre la famiglia Pedercini dovrà mettersi al lavoro per trovare il budget necessario, visto che Bryan non ha sponsor.

Team ParkinGo

La squadra di Giuliano Rovelli ha perso Chaz Davies, ma lo sponsor resta e con lui la voglia di continuare a competere in Superbike, magari lanciando un altro talento. Il team avrà un solo pilota e guiderà una BMW. Sappiamo che il manager lombardo è molto ambizioso e sembra che stia guardando a qualcuno dei piloti scontenti delle CRT.

Team Grillini Progea Superbike

La squadra italiana sta lavorando per continuare a partecipare al mondiale Superbike.

Per quanto riguarda il pilota non dovrebbe essere confermato Norino Brignola, anche se l'ex campione italiano Superbike si è sempre impegnato al massimo ed ha portato a casa qualche punto (a Portimao è caduto quando era nono) Al momento non si conosce il nome del suo sostituto.

Team Effenbert Liberty

Potrà sembrare strano viste le vicissitudini che la squadra ha incontrato quest'anno, ma il management della squadra italo-ceca è deciso ad andare avanti e sta organizzando una squadra che dovrebbe schierare due piloti. Mai come in questo caso il condizionale è d'obbligo visti i repentini cambiamenti ai quali ci hanno abituato (a Portimao anche Berger è stato licenziato su due piedi, non senza polemiche). Unico punto fermo della squadra, che perderà il capotecnico Natale Egi, sembra il canadese Brett McCormick, mentre dovremo attendere per conoscere il nome del secondo pilota.

Team provenienti da altre campionati

Si sente spesso fare il nome del team Barni che potrebbe fare il gran salto dalla Stock 1000 alla Superbike, ma specialmente di questi tempi è molto difficile reperire il budget necessario per disputare l'intera stagione nella classe maggiore. Nel caso il team campione d'Italia Superbike riuscisse a trovare gli sponsor, Matteo Baiocco è il maggior candidato a salire sulla moto della squadra italiana che molto probabilmente sarebbe una Ducati Panigale. Chi invece potrebbe avere il budget giusto è il team Yaknich Motorsport che può contare sull'appoggio dell'azienda che per i prossimi dieci anni gestirà le gare in Russia del mondiale delle derivate dalla serie. Nel caso che la squadra passasse dalla Supersport alla Superbike il pilota di riferimento sarebbe ovviamente

il russo Vladimir Leonov. Per quanto riguarda invece le voci che parlano di un ritorno in Superbike del team Supersonic al momento le stesse sembrano non aver nessun fondamento visto che team e proprietario, Danilo Soncini, si divertono e raccolgono buoni risultati nel British Superbike e non hanno molta intenzione di tornare al mondiale. Stando così le cose, in attesa di qualche conferma e dell'eventuale arrivo di nuovi team, al momento attuale sono 18/20 i piloti che potrebbero comporre la griglia di partenza del mondiale Superbike 2013. Un po' pochini, ma la crisi economica mondiale non accenna a mollare la presa ed il motociclismo non ne è certo immune. Noi di Moto.it saremo pronti ad informarvi di ogni eventuale novità (sperando ve ne sian).





Conclusi positivamente i due giorni di test Ducati a Misano

di Carlo Baldi | Due proficue giornate di prove per il Ducati test team che assieme ad alcuni tecnici del team Althea hanno proseguito lo sviluppo della Panigale in versione Superbike. Checa e Giugliano soddisfatti dei progressi della 1199

Il meteo, contrariamente alle previsioni, non ha ostacolato i due giorni di test organizzati dalla Ducati sulla pista di Misano e Checa e Giugliano hanno potuto proseguire il lavoro di sviluppo della nuova 1199 Panigale. Al termine della due giorni sia i piloti che i

tecnici si sono detti soddisfatti del lavoro svolto. "Avevamo un nutrito programma da svolgere e ci siamo riusciti - ci ha dichiarato Ernesto Marinelli responsabile del progetto Ducati Superbike - Il meteo è stato favorevole e con Carlos e Davide abbiamo lavorato sia sull'elettronica che sulla ciclistica della 1199. I due piloti hanno esigenze diverse ed hanno chiesto diverse soluzioni per adattarsi alla Panigale, ma sapevamo che i due piloti del team Althea hanno stili di guida differenti e anche questo ci è servito per proseguire con lo sviluppo della moto".

A che punto siete arrivati?

"Siamo ancora all'inizio di un lavoro che terminerà solo quando questa moto andrà in pensione, ma posso dire che stiamo lavorando su di un'ottima base e quindi siamo molto soddisfatti dei progressi che si stanno evidenziando ad ogni test"

Avete programmato altre prove?

"Saremo ancora in pista a metà Ottobre ad Aragon, assieme ad altre squadre Superbike. Anche in quell'occasione lavoreremo congiuntamente con il nostro test team ed i tecnici Althea e naturalmente con Carlos e Davide. C'è ancora del lavoro da fare, ma qui a Misano sia i piloti che i tecnici si sono detti contenti del lavoro svolto e soddisfatti di come si è comportata la moto". Niente

è trapeolato per quanto riguarda i riscontri cronometrici e nemmeno i due piloti hanno rilasciato dichiarazioni, così avevano fatto in precedenza i vari tester che si sono succeduti alla guida della Panigale nelle prove precedenti.

Cercheremo comunque di strappare loro qualche impressione a Magny Cours in occasione delle ultime due gare del mondiale Superbike 2012. ■



SPECIALE MOTOCROSS DELLE NAZIONI





MX delle Nazioni. Vittoria ai tedeschi Italia 5^a. Cairoli insuperabile!

di Massimo Zanzani | La Germania si impone per la prima volta nella gara a squadre davanti a Belgio e Stati Uniti; fantastica doppietta di Cairoli nella classe regina

Sarà anche vero che non avessero mai visto una pista del genere, e come ha detto Blake Baggett gli Europei sono stati dei veri e propri animali su di una sabbia del genere, fatto sta che un po' come era il sentore generale il gradino più alto del podio del Nazioni non è finito in mano agli statunitensi. Ed è andato addirittura ai tedeschi,

che hanno primeggiato grazie alle fantastiche prestazioni di Ken Roczen, che si è imposto nella MX2, e di Max Nagl che si è piazzato al posto d'onore della MX1 oltre al brillante 7° posto di Marcus Schiffer che è andato bel oltre alle aspettative anche considerando la pesante caduta di cui era stato protagonista pochi giorni prima della gara. La batosta più grossa gli yankee l'hanno presa però dal nostro Tonino Cairoli, che ha segnato l'ultima doppietta della stagione in barba a quanto pensava Ryan Dungey, il quale si è dovuto ricredere sin dal primo turno di prove libere MX1 del sabato dove si è visto rifulare dal siciliano ben tre secondi sul giro più veloce. È stato il primo avvertimento per la formazione campione uscente, che tra errori e una guida non all'altezza del Tempio della sabbia

sono capitati anche di fronte alla formazione belga piazzatasi al posto d'onore con il 4° di Desalle nella MX1, il 3° di De Dycker nella Open e il 10° di Van Horebeek penalizzato in Gara 2 da un problema meccanico che lo ha appiedato. Cairoli ha chiuso la sua stagione alla grande, in piena sicurezza e con quella grande lucidità che nella seconda manche gli ha permesso di tenere a freno Jeffrey Herlings che nel testa a testa con Tony entrambi in sella alla KTM 350 avrebbe fatto carte false pur di lasciarsi dietro il sei volte iridato. Invece l'olandese si è dovuto accontentare del secondo posto, ma gli va dato merito di aver fatto una grande gara in rimonta dalle ultime posizioni. Bravo anche Davide Guarneri, che in apertura se l'è cavata egregiamente terminando 5° dopo un appassionante scambio di posizioni con Justin Barcia, e nella seconda è stato autore di un bel recupero dalle retrovie dove era finito nelle prime fasi di gara a causa dello spegnimento della moto dopo un quasi contatto con un avversario. Niente da fare invece per Alex Lupino, che dopo lo stiramento del legamento del pollice destro nella gara di kart del venerdì ha corso con l'ausilio di antidolorifici ma la sua prestazione è stata ugualmente limitata e in una manche è anche caduto facendosi male ad una spalla.

[Guarda le classifiche MX Race1 e Race2](#) **M**



MX delle Nazioni. Intervista a Tony Cairoli

di Massimo Zanzani | Una vittoria a metà. felice per il risultato personale, Cairoli si rammarica per quello di squadra e rilancia la sfida al podio al 2013

Un'altra vittoria, ma senza americani.

«L'importante era portare l'Italia sul podio, purtroppo è capitato questo infortunio a Lupino...».

Tu invece hai corso alla grande.

«Io su questi terreni mi trovo benissimo e ho portato a casa il miglior risultato possibile, meglio non si poteva fare».

La seconda manche è stata un po' più dura. Hai sentito la pressione di Herlings?

«No, ho tirato i primi giri, poi ho mollato un po' il ritmo.

Non sapevo che fosse dietro, poi me l'hanno segnalato e ho aumentato di nuovo il ritmo».

Quest'anno è stato il migliore della tua carriera?

«Sicuramente è stata una stagione fantastica, speriamo di migliorare sempre e di fare ancora meglio il prossimo».

Gli americani hanno imputato tutto a questa pista che era sconosciuta per loro. Secondo te è giusto?

«Sì, è giusto. E' come se uno che non ha mai fatto Supercross vada da loro e vuole subito vincere. Loro con la tecnica e con il talento che hanno, hanno fatto del loro meglio, ma per loro è stato difficile».

Il tuo Nazioni ideale sarebbe i primi 20 americani e i primi 20 europei.

«Gli Stati Uniti hanno più talenti in generale, perché sono molto più grandi, ma se ci fosse stata una sfida America-Europa avremmo vinto più gare». **M**

Io su questi terreni **mi trovo benissimo** e **ho portato** a casa **il miglior risultato** possibile

INTERVISTA

Claudio De Carli: “Tony è un fenomeno!”

di Massimo Zanzani | All'indomani del sesto titolo iridato di Cairoli il team manager romano fa il bilancio di questa fantastica stagione MX1

Claudio, che dire: ancora un altro titolo.

«Eh sì, siamo arrivati a quota sette compreso quello di Chicco Chiodi. E' merito di tutto il team ma più che altro di questo grande pilota che è Tony, un fuoriclasse che ci ha portato sei titoli, dei quali quattro consecutivi in MX1. Davvero spettacolare, siamo al settimo cielo».

Nonostante la tua esperienza e il tuo fiuto, quando Tony è passato in MX1 pensavi che avrebbe fatto così tanto?

«In Tony ho sempre creduto, già da quando era un bambino e al mondiale aveva fatto solo

una gara, ancora più dopo il mondiale del 2004 quando è finito terzo. Certo non mi aspettavo quattro titoli consecutivi, ma sicuramente mi ero accorto da un bel pezzo di avere tra le mani un fuoriclasse. Siamo partiti per vincere già dal primo anno, e tutto il resto è venuto da sé».

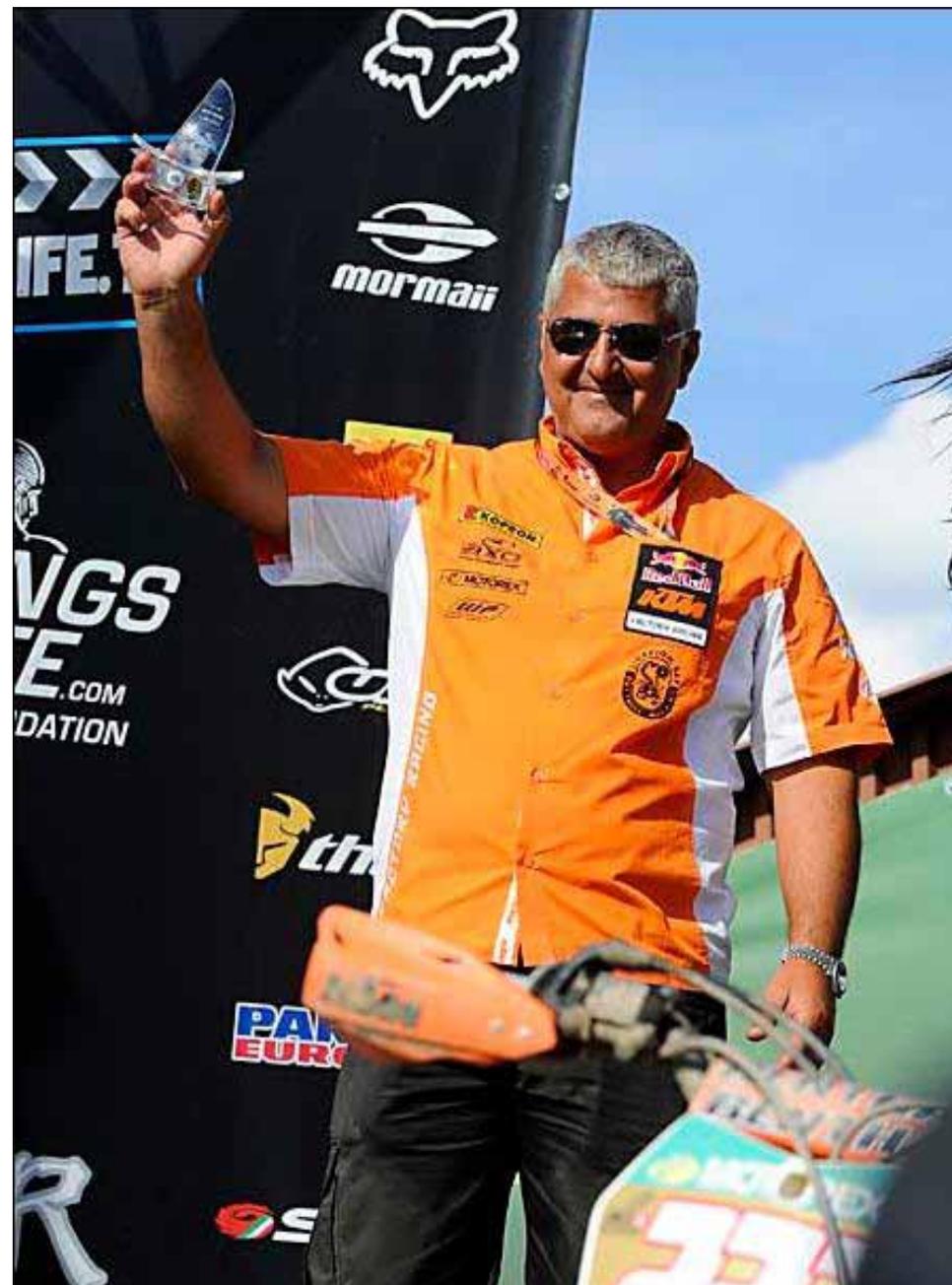
Sette titoli sono davvero tanti, ma ci si fa l'abitudine?

«L'abitudine non esiste per noi, si lavora tutto l'anno per fare sempre meglio. Un titolo è sempre un riconoscimento importante, sembra sempre come fosse il primo, ognuno ha un sapore differente e ti fa

vivere un momento bellissimo. Per questo non c'è routine».

Questo arrivato a Faenza ha avuto lo stesso sapore degli altri?

«No, perché non ci era mai successo di vincere in Italia, e anche per Tony è stata una cosa speciale. E pensare che se non avessimo perso quelle due manche in Svezia avrebbe potuto vincerle con due gare di anticipo a Lierop dove avevamo già vinto più di una volta. Invece il caso è stato che abbiamo festeggiato in Italia e quindi è stato molto emozionante. Gli stessi meccanici hanno sentito in modo particolare quella





gara, anche con molti punti di vantaggio erano molto tesi, perché tutto il pubblico era venuto per noi e per Tony».

A proposito di Uddevalla, la domenica sera del GP di Svezia dopo aver perso la leadership del campionato cosa ti sei detto fra te e te?

«Sai come sono le gare, ti aspetti sempre un imprevisto, e ho pensato che il vantaggio accumulato da Antonio era almeno servito da serbatoio di riserva. Però due manche così non mi ricordo che siano mai successe, né a me né a lui. Quan-

do l'ho visto andare in mezzo a quel fango ho capito subito che era impossibile tirare fuori la moto, ma Tony è un grande anche in questo. Già aveva che nella prima manche è stato fermo un giro intero per cercare di togliere quel sasso, non c'era niente da fare ma ci ha provato in tutti i modi. E anche vederlo cercare di estrarre la moto dal fango ti fa capire che è proprio un campione, pensa che hanno fatto fatica in tre persone a portare via la moto. Tutto il team ha comunque preso la situazione con molta tranquillità, eravamo consapevoli di aver perso

cinquanta punti ma siamo andati via sereni e non abbiamo cambiato il programma di lavoro, niente di niente. Probabilmente da lì è scattato qualcosa dentro Tony che gli ha fatto tirare fuori quella riserva che ha sempre dentro, ha dichiarato "adesso non ce n'è più per nessuno", non ha pensato più a niente e ce l'ha fatta mentre Desalle ha un po' sofferto con la rimonta di Tony».

Anche perché la differenza è capace di farla su tutto, non c'è pista in cui non riesca.

«Infatti, anche se quest'anno è

stato un mondiale particolare in quanto si è corso spesso sui fondi allentati che gli piacciono in modo particolare. Quest'anno ha anche avuto uno stimolo in più, ovvero il ritorno di Christophe Pourcel che nel 2006 ha vinto il Mondiale MX2 per pochi punti nonostante le maggiori vittorie di manche e di GP di Tony, e gli era rimasto un po' l'amaro in bocca rifacendosi però nel 2007. Antonio con Christophe però si è sempre trovato bene, a loro piace correre insieme perché sono due fuoriclasse. E quando Tony ha saputo che veniva in Europa

per disputare tutto il campionato, ha studiato il calendario guardando dove potevano essere i suoi punti deboli, ha lavorato sodo, si è preparato ed è andato forte proprio su quelle piste come a Saint Jean d'Angely, in Inghilterra o a Faenza dove Pourcel aveva vinto due manche. A Fermo si è trovato un po' in difficoltà, ma è riuscito ugualmente a vincere una manche e a finire terzo nell'altra. Dopo essere stato cinque volte campione del mondo Antonio ha quindi avuto la forza di non sottovalutare Pourcel e gli avversari, anche questo fa

capire il campione che c'è dentro di lui».

Stefan Everts trovava le motivazioni per continuare a macinare titoli iridati nei numeri e nelle statistiche, ad esempio arrivare alla 100ª vittoria GP, ecc., Tony invece dove le trova?

«Nella gran passione che ha per questo lavoro, è vero che ce l'hanno tanti altri piloti, ma lui è difficile staccarlo dalla moto più di tanto tempo. Ama anche stare nei box e nell'ambiente, gli piace avere amici alle gare e questo lo rende un atleta sotto



tutti i punti di vista. Trova motivazioni su qualsiasi cosa».

Se tu dovessi dare tre definizioni di Tony, cosa diresti?

«Per prima cosa che ha una testa esagerata, l'ha dimostrato tantissime volte con tutti noi anche fuori dalla pista. Poi che riesce ad avere una determinazione unica quando bisogna fare dei sacrifici, una volontà che va al di fuori di qualsiasi altra cosa ad iniziare dagli allenamenti. Non ho mai visto altri piloti allenarsi come lui nei momenti decisivi, se senti di aver bisogno di fare più

allenamento per raggiungere il 100% lo fa senza stare a pensarci su. Infine che è un ragazzo intelligente e umile, perché nonostante il suo successo non ha cambiato minimamente i suoi rapporti con la gente, con me e con il team. Lo dimostra il fatto che sta con noi da tanti anni, un vero record, quasi da non crederci».

Effettivamente un campione del suo calibro avrà ricevuto proposte allettanti....

«Sì, però è riuscito a essere lucido e ha saputo valutare e capire se un eventuale cambio

poteva avere risvolti non solo positivi. Evidentemente ha valutato il lavoro che abbiamo fatto sino ad ora per lui, e ha ritenuto di non farsi prendere dalla voglia di cambiare».

A proposito di allenamenti duri, tu dovresti esserci abituato perché anche Chiodi era uno che in quanto a preparazione fisica non si tirava indietro.

«Sì, però Tony ha un modo differente di affrontare le cose. Chicco era metodico, un po' più costruito, mentre Tony è più naturale e l'allenamento grazie

a lui pesa un po' meno per tutti. Arriva in pista, non guarda se il mono non è proprio a posto, se la forcella non è proprio il massimo: sale in moto, sta lì due ore e mezza, fa quello che deve fare e poi sparisce. Però quelle due ore e mezza le fa come vanno fatte. Fa sembrare tutto facile, anche se magari ha fatto due manche da 50 o una manche da un'ora. Che sia freddo o che ci sia il fango non si tira mai indietro, se è da fare si fa e basta».

Attualmente sei alla guida di un team ufficiale, ma non

vedo molta differenza da quando avevi il tuo piccolo team privato: anche questo spiega la tua forza?

«E' la forza di una squadra formata quasi vent'anni fa, gestita "a livello familiare". C'è un rapporto umano con tutti, dai meccanici ai piloti, si lavora a stretto contatto sia in pista che la sera a cena o quando c'è da divertirsi e fare bisboccia, tutti sanno quando è il momento per fare certe cose e quando non lo è. In effetti l'ambiente è quello di una squadra ufficiale ma allo stesso tempo è rimasto quello di un tempo. Anche perché

quando siamo passati a KTM Pit Beirer ha voluto che il "pacchetto team" rimanesse quello che era visto che era vincente, quindi era d'accordissimo a non cambiare una virgola di quello che era il lavoro portato avanti fino a quel momento».

Quindi questa compattezza del gruppo ti dà un ulteriore vantaggio.

«Sì, il gruppo è importantissimo perché il motocross è ancora uno sport genuino, ci sono tanti sacrifici da fare, stiamo in mezzo alla terra, in mezzo al fango, se non stai con i piedi

per terra e non ti aiuti l'uno con l'altro non arrivi a niente, qui non si fa tanto le signorine».

Tony ha avuto due maestri, prima il papà Benedetto e poi te, è stata una bella cosa visto che per un ragazzino è facile perdersi.

«Tony ha sempre avuto una famiglia che gli è stata vicinissima cominciando dal papà, per non parlare della mamma Paola e delle sue sorelle. Se ci si immedesima un attimo e si pensa ai primi passi di questo ragazzino nato in un paese lontano dal mondo del motocross e del motociclismo in generale, l'emozione è enorme. Il primo pensiero va a Benedetto, che non ha potuto fare il pilota perché suo padre gli aveva messo i paletti (finché ci sono io tu in moto non sali...) e che si è detto "quando mi nascerà un figlio maschio salirà sulla moto al posto mio". E per mantenere la promessa ha fatto dei sacrifici non indifferenti perché dovevano fare delle trasferte lunghissime per correre in continente, senza assolutamente sapere se poi Tony avrebbe mai avuto successo, se tutti quegli sforzi economici sarebbero stati inutili o avrebbero portato da qualche parte. Non deve essere stata proprio una cosa facile, e Benedetto è stato un grande».

Poi l'ha praticamente messo nelle tue mani, e tu sei stato capace di farlo crescere.

«Gli ho voluto dare una mano perché ero diventato un suo tifoso da quando lo vidi fare una gara di minicross a Mantova. Mi piaceva il modo in cui stava in moto, e quando ho avuto la possibilità di inserire nella mia squadra un giovane, ho scelto lui ed è stata la mia fortuna, anche se devo dire che me la sono anche andata a cercare, non è che me l'ha portata qualcuno su un piatto d'argento. Dopo il terzo mese che si preparava con noi avevo capito che questo ragazzino aveva un talento da far paura».

Come è cambiato Claudio De Carli nel corso degli anni da quando è team manager?

«Ho preso qualche chilo! Scherzi a parte, come sempre mano a mano che si cresce si vedono le cose con un'ottica diversa, più rilassata, e si fanno delle valutazioni più attente».

I tuoi obiettivi?

«Rimanere ai vertici e a questi livelli. E' tanto difficile raggiungerli quanto è facile perderli, per cui il mio scopo è continuare a lavorare sodo e fare sacrifici per mantenere questi livelli».

Tutti gli anni si dice: per Tony questa stagione sarà più difficile perché c'è Paulin, c'è questo e quest'altro, ma alle fine vince sempre lui.

«Allora diciamo che sarà difficile anche il prossimo anno, perché evidentemente questa

situazione gli dà la carica! Mi sa che è proprio quello che gli serve, quello che gli accende la fiamma dentro e che lo rende imbattibile».

Ripensando al GP di Faenza, cosa vi siete detti prima della prima manche?

«Il Gran Premio d'Italia è sempre un po' particolare, perché c'è tanta gente, tanta gente che ti conosce, tanti tifosi, e anche per me è difficile concentrarmi. Quindi non abbiamo avuto tanto modo di parlare assieme, soltanto un momento per parlare un attimo e scaricare la tensione. Ci siamo scambiati i soliti commenti sulla partenza, sulla gestione della gara, cose ripetitive ma che sono quello che serve. Sabato invece gli ho detto che poteva far suo il titolo anche senza vincere le due manche, che non era obbligato a vincere la prima manche, e che avrebbe potuto chiudere il campionato anche in Germania. Ma gli avevo letto nel pensiero, e sapevo che voleva vincere subito».

E quando ti sei detto: ce l'abbiamo fatta?

«Che ce l'avevamo fatta l'avevo capito appena è partito. Per Desalle, stando dietro già all'inizio, sarebbe stato difficile riuscire a scavalcare Tony, e dopo pochi giri era già chiaro che a parte qualche imprevisto che non si è verificato il titolo era suo con la prima gara. Anche

perché sabato aveva gestito con la massima lucidità nonostante il bel passo di Pourcel che in quella pista è sempre andata fortissimo. Sono convinto che Antonio ha corso pensando alla gara che doveva vincere su Pourcel e non al titolo».

Di solito si chiede al pilota, ma lo voglio chiedere anche a te: a chi dedichi questo titolo?

«A tutti quelli che sono stati capaci di stare vicino a Tony nel tempo, perché per un pilota è importante anche chi ha intorno. Ad iniziare dalla famiglia e alla mamma Paola, deceduta proprio lo stesso giorno dell'anno prima del suo sesto titolo».

Ora ti aspetta una bella vacanza e si torna al lavoro per l'inverno?

«Qualche giorno di ferie l'ho fatto, adesso c'è da già da pensare al prossimo Mondiale perché il prossimo anno parte almeno un mese in anticipo rispetto al solito, e iniziando probabilmente in Thailandia significa spedire le moto con quindici giorni di anticipo per cui per essere pronti bisogna fare un lavoro anticipato non indifferente».

Come vedi il prossimo anno?

«Lo vedo duro, come tutti gli anni quando si inizia. Non si deve trascurare niente, non si deve sottovalutare nessuno, lavorare come si è sempre fatto e a fine anno si tireranno le conclusioni». **M**





Le foto più spettacolari del GP di Germania

di **Massimo Zanzani** | Cairoli si è imposto anche nel Gran Premio di Germania nonostante fosse già stato incoronato campione. Ecco gli scatti che raccontano il week end tedesco





Sei Giorni 2012 Gli Azzurri conquistano il bronzo

Grande soddisfazione in casa Azzurri. "Siamo stati bravi ad ottenere un meritato terzo posto - ha dichiarato Paolo Sesti -. Ora il pensiero è già al prossimo anno quando ospiteremo la Sei Giorni 2013"

Sei Giorni 2012 - Gli azzurri mantengono la terza posizione e conquistano il gradino più basso del podio

I transalpini fanno loro il trofeo mondiale, lo junior e il femminile, nonché l'intero podio dell'assoluta. Ma l'Italia, a dodici mesi dalla debacle in Finlandia, risponde presente. Per la Maglia Azzurra 3° posto nel Trofeo Mondiale e la consapevolezza che solo il forfait di due piloti ha privato gli Under 23 di un ottimo risultato. Ora si



può guardare alla Sei Giorni di casa, ad Olbia tra un anno esatto, con grande ottimismo. Per la prova finale che ha chiuso l'87° Six Days di Enduro, gli organizzatori hanno scelto un percorso che potremmo definire da supermotard, un misto asfalto-fuoristrada all'interno del circuito del Sachsenring che, per onore del vero, non ha né regalato molto spettacolo agli spettatori né riscosso grandi consensi tra i piloti. Le gare sono state caratterizzate dai pochi sorpassi e, gli unici colpi di scena, sono avvenuti alle varie partenze che gli organizzatori che hanno deciso di utilizzare il cancelletto. Le gare erano a gruppi da massimo trenta piloti, sull'erba, una prima curva a destra e poi l'inserimento sull'asfalto del circuito. Tutto è filato liscio in mattinata, poi complice una rottura del cancelletto, si è proceduto nelle manche con i top rider con lo start manuale che ha portato alcuni piloti ad anticipare il via per cui ci sono state diverse partenze ripetute. La Maglia Azzurra ottiene, così, dopo questa estenuante gara di sei giorni, il 3° posto finale nel Trofeo Mondiale, un podio forse inaspettato, ma che corona meritatamente i nostri piloti alle spalle della fortissima Francia che piazza quattro piloti nelle prime quattro posizioni dell'individuale, e della sorprendente Australia. Caratteristica principale della squadra italiana è stata la costanza di rendimento e l'aver ragionato come una vera squadra sia nei momenti di gioia sia nei momenti

difficili come, ad esempio quello dopo l'inaspettato ritiro del pilota Oscar Balletti (E2 - Beta Racing) che ha dovuto dire addio alla competizione al 3° giorno per problemi alla moto. Sei Giorni da incorniciare per Alex Salvini (E2 - Husqvarna Team CH Racing) che termina al 6° posto di poco fuori dalla top five. Il pilota Husqvarna, però, chiude 3° in E2 alle spalle dei francesi Renet ed Aubert. Ottimo Trofeo Mondiale anche per Deny Philippaerts (E2 - Beta Team Beta Boano), Manuel Monni (E3 - KTM Team Farioli) Mirko Gritti (E3 - KTM MCT Motorace) che chiudono la Sei Giorni 2012 con ottimi risultati. Anche il Trofeo Junior ha visto la netta vittoria della Francia



su Gran Bretagna e gli ottimi Stati Uniti che chiudono il podio, ma la squadra azzurra esce comunque a testa alta anche da questa competizione grazie alle grandi prove offerte da Rudi Moroni (E3 - KTM - Team KTM Farioli) e Nicolò Mori (E2 - TM - Team TM) che, seppur rimasti soli dopo il forfait di Thomas Oldrati (E1 - Husaberg Team GP Sport) ottimo fino a quel momento quando dominava la classifica individuale, e Gianluca Martini (E1 - Beta Racing Team Lunigiana Enduro) entrambi per guasti alle moto, hanno onorato la maglia ben figurando. Peccato perché dopo il 1° posto nella prima giornata di gara il podio era abbondantemente alla portata della squadra azzurra. L'Italia enduristica, comunque, può festeggiare anche un secondo 3° posto, quello del Moto Club Italia che chiude al 3° posto nella classifica per club con Jacopo Cerrutti (TM Team Mefisto) che vince la classifica di categoria C1, Davide Sorrecà (CF1 - Team Beta Boano) è 2° e Nicolò Bruschi (C1 - Honda Team HM Honda-Zanardo) è 10. Si chiude, così, questa bella Sei Giorni 2012 organizzata dalla Germania, l'appuntamento è rimandato all'anno prossimo quando ci si vedrà tutti a Olbia, in Sardegna, dal 30 settembre al 5 ottobre. Paolo Sesti - Presidente della Federazione Motociclistica Italiana - "Lo scorso anno annunciavo che avremmo voltato pagina e ora posso dire che siamo sulla

strada giusta per tornare nel giro di qualche edizione nuovamente protagonisti, anche se il lavoro è ancora lungo.

Nel Trofeo siamo stati bravi ad ottenere un meritato terzo posto, il rimpianto è nello Junior dove sono certo che senza il forfait di due piloti avremmo lottato fino alla fine per qualcosa di importante. Ora il pensiero è già al prossimo anno quando ospiteremo la Sei Giorni 2013.

Sicuramente dimostreremo ancora una volta l'eccellenza della nostra organizzazione. Per quanto riguarda l'aspetto sportivo non sarà semplice, ma contiamo di recitare un ruolo da protagonisti". **M**



Ducati e l'Endurance, un vecchio amore da riaccendere

di Edoardo Licciardello | Con l'acquisizione da parte di Audi, storicamente interessatissima alle gare di durata, la casa bolognese potrebbe tornare ad impegnarsi in una specialità che in passato le diede diversi successi

E' vero: la specialità dell'Endurance, almeno negli ultimi anni, è stata dominata dai mostri sacri Suzuki SERT, Yamaha GMT94, Kawasaki SRC, con outsider come Honda TT Legends e BMW Motorrad France in forte ascesa. Di Ducati non si sente parlare da tantissimo, anche se alla 24 Ore di Le Mans il team Zone Rouge ha iscritto una

Panigale (nella open visto che la 1199 non dispone ancora di una fiche di omologazione EWC/Superbike - in foto e nella gallery) che ha si portato a termine la gara, ma in trentaduesima posizione assoluta ed incassando 135 giri di distacco dal vincitore. Niente di male, dopotutto si tratta di una squadra senza particolari pretese. E' evidente come... non ci sia il minimo supporto ufficiale. Forse però non tutti sanno come l'Endurance sia stato uno dei terreni di conquista d'elezione di Ducati. Nel 1973, il team NCR - la cosa più vicina ad un'emanazione diretta della casa, in quel periodo - portò alla vittoria la neonata 750 SS con Grau e Cannellas alla 24 Ore del Montjuich, ripetendosi poi nel 1975. In quell'anno e nel successivo l'equipaggio Cannellas/Perugini si aggiudica la 1000km del

Mugello, e fra 1980 e 1986 la squadra bolognese porta a casa cinque vittorie nella 24 ore del Montjuich, con piloti come Ferrari, Cardus e Garriga. Non solo: Ducati vinse sul tracciato spagnolo altre 5 volte, fra la fine degli anni 50 e la metà del decennio successivo, con le piccole monocilindriche da 125 a 285cc. Non a caso, Montjuich fu proprio il nome di una delle versioni speciali della 750F1 stradale di fine anni 80. L'endurance, nella fattispecie il Bol d'Or del 1986, fu anche l'occasione per il primo debutto in società del propulsore Desmoquattro. Nascosto sotto sovrastrutture praticamente identiche alla 750F1 dell'epoca pulsava il 748cc con distribuzione desmodromica plurivalvole progettato da Bordi e Mengoli, che resistette fino a notte fonda nelle mani dell'equipaggio Ferrari/Garriga/Lucchinelli prima di spaccare una testa di biella e costringere il team al ritiro - da quella moto nacque la gloriosa 851. Da lì in poi le apparizioni si sono fatte più sporadiche, e prive di impegno diretto della casa - ricordiamo solo gli esperimenti di Dario Marchetti, spesso in coppia con Marc Garcia, con qualche successo di rilievo. Si può comunque dire che Ducati non abbia partecipato direttamente a nessuna delle grandi classiche da quando ha creato il motore a quattro valvole. Al contrario, Audi è impegnatissima nelle formule Endurance, dove ha collezionato grandissimi successi oltre ad aver sviluppato diverse tecnologie utilizzate poi sulle proprie auto di serie. L'iniezione diretta FSI non è nata ma certo cresciuta sulla R8 più volte vincitrice a Le Mans, i diesel ad altissime prestazioni della serie TDI hanno dominato su R10, R15 ed R18, mentre quest'anno alla propulsione a gasolio è stata affiancata quella ibrida sulle TDI e-tron quattro, con tanto di tecnologia a

trazione integrale di nuova concezione ad attivazione elettronica e non più meccanica (come sulla precedente Quattro, con l'iniziale maiuscola). Non è un caso il fatto che fosse proprio un'Audi RS5 la Safety Car della 24 Ore corsa lo scorso weekend. Ducati sta ripetendo fino alla nausea il ritornello sul fatto che i suoi programmi sportivi, ormai definiti per la MotoGP ma ancora a dir poco nebulosi nel Mondiale Superbike, verranno resi pubblici a breve.

Al di là delle incertezze regolamentari che affliggono il campionato iridato riservato alle derivate di serie, è molto probabile che la nuova proprietà stia passando al pettine l'attività sportiva della casa di Borgo Panigale - un'attività importantissima ed imprescindibile per il marchio Ducati, ma che potrebbe essere soggetto a revisioni anche profonde da parte di Audi. La tradizione del marchio di Ingolstadt è legata più alle competizioni per derivate di serie o comunque prototipi come le LMP, piuttosto che alla F1 - la cosa difficilmente porterà ad un allontanamento di Ducati dalla MotoGP ma un impegno nell'Endurance avrebbe un fascino innegabile e, come abbiamo visto in apertura, sarebbe un ritorno verso una specialità già legata a filo doppio al DNA della casa bolognese. Siamo sicuri che ai Ducatisti piacerebbe moltissimo. ■



Trial delle Nazioni 2012. Quarto podio consecutivo per la Maglia Azzurra

La Maglia Azzurra si conferma 3° forza del mondo Trial con la conquista del quarto podio consecutivo al Nazioni 2012. La formazione azzurra mantiene un grandissimo passo ottenendo un meritato 3° posto alle spalle di Spagna e Gran Bretagna

Francesco Iolitta (Montesa - Future Team), Fabio Lenzi (Beta - Team 3D), Daniele Maurino (Ossa - Team X4 Ossa) e Matteo Grattarola (Gas Gas - Team Spea Area 51) si confermano 3^a forza del mondo Trial con la conquista del quarto podio consecutivo al Nazioni 2012. A Moutier, la formazione azzurra mantiene un

grandissimo passo per tutte le 18 zone ed i due giri preparati dagli organizzatori ed ottiene un meritato 3° posto alle spalle della fortissima Spagna e della fresca Gran Bretagna. Dopo il 6° posto ottenuto nella giornata di ieri dalle ragazze della Maglia Azzurra nel Trial delle Nazioni femminile, la giornata di domenica 30 settembre, era totalmente dedicata agli uomini con il main event del week end. A Moutier, cittadina della Svizzera francofona di 7000 anime del cantone di Berna, i migliori piloti del mondo trial sono scesi in pista per contendersi il Trofeo delle Nazioni, una delle massime manifestazioni del mondo della 'zona' a livello mondiale. Alle 10:40 la formazione della Maglia Azzurra composta da Fabio Lenzi,

Matteo Grattarola, Daniele Maurino e Francesco Iolitta è partita dal palco allestito nel Forum de l'Arc, splendido complesso polifunzionale di Moutier, all'assalto dei due giri di 18 zone preparate sui bellissimi monti che circondano la vallata della Svizzera centrale. Gli organizzatori avevano previsto delle zone molto complesse che, infatti, si sono dimostrate davvero selettive, soprattutto la zona 14 outdoor alla quale hanno pagato dazio quasi tutti i piloti ed un passaggio alla portata solo dei veri fuoriclasse. Al termine del primo giro, la Magli Azzurra aveva già messo un bel margine tra se e la Francia, consolidando il 3° posto in classifica ottenuto già nelle primissime zone, ed aveva messo nel mirino la Gran Bretagna, un po' sotto tono, ed il 2° posto, lontano solo 17 punti, che sarebbe stato un risultato storico per la compagine italiana. Purtroppo, così come nella giornata di ieri per le donne, anche per gli uomini il 2° giro è stato più complicato del previsto, complice la stanchezza ed i pneumatici resi scivolosi dal tanto fango accumulato tra i 'tasselli'. La formazione azzurra si è dovuta, allora, accontentare del 3° posto che regala al movimento trialistico italiano il 4° podio consecutivo, una grande soddisfazione e l'obiettivo, nel 2013, di puntare al 2° posto. La vittoria, come ampiamente previsto, è andata all'invincibile armata spagnola che, forte di gente del calibro di Tony Bou, Adam Raga, Jeroni Fajardo ed Albert Cabestany, in pratica 4 tra i primi 5 trialisti al mondo commette solo 45 errori e precede la fresca Gran Bretagna di Michael Brown, Jack Challoner, James Dabill e Alex Wigg che si conferma la 2^a potenza mondiale del trial. Giù dal podio la Francia e la Norvegia che chiude, così, la sua seconda esperienza tra i grandi del trial. Il Trial delle Nazioni chiude i battenti dopo un intenso week end. L'appuntamento è rimandato all'anno prossimo quando a La Chatre, in Francia a pochi chilometri da Parigi, andrà in scena l'edizione numero 30 del Trofeo. Andrea Buschi Commissario Tecnico Maglia Azzurra: «Sono davvero felicissimo di questo ennesimo podio azzurro. Per la quarta volta consecutiva abbiamo guadagnato il 3° posto ed abbiamo dimostrato di essere la terza potenza mondiale. La gara è stata davvero difficile, a tratti sofferta con zone viscidie ed il terreno, quindi, davvero complicato. Devo ringraziare i ragazzi che hanno fatto come al solito un lavoro eccezionale e gettato il cuore oltre l'ostacolo quando ce ne era bisogno, ma volevo ringraziare anche tutta la squadra: gli assistenti, i minder e tutti coloro che hanno partecipato alla strategia di gara. Dedico questa vittoria a due grandi personaggi del trial italiano scomparsi in questo 2012: Diego Bosis e Giulio Mauri con i quali avremmo di sicuro festeggiato come al solito questo ennesimo risultato importante». **M**



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
Edoardo Licciardello

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Antonio Gola
Alfonso Rago

COPYRIGHT

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

Moto.it

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