

SPORT

CORRERE LA DOMENICA

DUCATI SPEED WEEK  
CON CR&S VUN 650 E DUCATI 450

# Uno contro tutti

Due monocilindrici, uno attualissimo e l'altro d'epoca, che corrono contro moto strapotenti. Una sfida impossibile?

Per saperlo, seguitemi in Ungheria in questa gara un po' folle

di Luigi Bianchi e Riccardo Casaricone, foto Alex Photo







Oltre alle sospensioni dall'escursione cortissima, sulla Ducati bisognava fare i conti con i freni a tamburo, poco modulabili ma potenti

**Miglioramento stilistico:**  
Cassa Arco Viper GT, fuso Snyke  
Speed Tag, guanti Snyke 3-Tension  
e stivali Ötör TCS Evo R3

**V**allo a convincere il pilota che è giustifcato sfidare delle bicilindriche da 750 cc e oltre con un monocilindrico 2 valvole di 35 anni da 450 cc, con tanto di doppi ammortizzatori e freni a tamburo!

E non basta a consolarlo il piacere di portare al **debutto**, sfidando le naked frazionate più potenti in commercio, la nuova monocilindrica VUN, modernissima e raffinata di ciclistica, ma anche lei condannata a regalare ai twin 60 metri a ogni pas-

saggio sul rettilineo d'arrivo...

Poco conta se il rider era il nostro «capo tester» Riccardo Capacchione: quando cala la visiera sulla pit-lane ogni pilota torna a essere quello che vuole stare davanti a tutti, costi quel che costi, e così addio promesse di risparmiare il vecchio mono e di non rischiare la bellissima VUN al suo esordio in pista!

Ma le foto parlano da sole e dicono che ci siamo divertiti anche nella parte di Davide contro Golia, **strepazzando** una

metà degli avversari con la VUN (siamo arrivati in 7ª posizione su 16 avversari) e un'altra metà con la Ducati, che si è amesa per un banale **problema** di alimentazione a metà gara mentre si batteva in 7ª posizione. Qualcuno sarà rimasto ben male a vedersi superare senza complimenti da una nonnetta che si faceva largo a suon di decibel (dove aveva certamente il record del Pannoniaring...) o a vedersi infilare alla prima curva dalla Vun che aveva appena



vernicciato sul rettilineo!

Per capirci: sul circuito **Pannofori** - lungo 4,740 km - le SBK nelle prove ufficiali giungono in 2'02", con la VUN eravamo sul piede del 2'16", con la Ducati sui 2'25", il risultato delle prove ufficiali è stato un 7° posto in griglia per la VUN e un 9° posto per la Ducati.

Alla fine eravamo tutti soddisfatti: Roberto Crepaldi - patron della CR85 - per la bellissima figura al debutto; Luigi Bianchi - direttore di Duesse e proprietario della Ducati - per le prestazioni della sua moto (e il sollievo di riportarla a casa intesa...); Riccardo Capocchione per aver dimostrato un'abilità e una cattiveria in pista che meritavano da tempo una rinfrescata sul campo. In più la manifestazione aveva quel mix tra professionalità e taglio amatoriale che piace ai veri **appassionati**, senza considerare la pista, tortuosa, teorica e divertente. Ma diamo la parola al... pilota.

#### NASCE L'IDEA

Sguardo fisso al monitor e telefono che squilla senza sosta, le ore frenetiche della «chiusura» del giornale corrono veloci, fino alla faticosa data del visto al stampa». In questi gior-



ni il pensiero come, forse per scaricare un po' di stress, alla sella della moto. Per chi scrive, una pista dalle curve veloci, una sportiva di razza e delle gomme che «appiccicano» sono il **toccasana** per ogni... mal d'ufficio. Proprio durante una delle chiusure mensili è nata l'idea di partecipare alla Ducati Speed Week, un appuntamento irrinunciabile per chi ha il gusto della gara: ex corridori, semplici amatori dall'ottima «manetta» e anche qualche pi-

Il «sound» del moto d'epoca è esaltante e le vibrazioni intense, tanto da allentare, in prova, un semimanubrio. A destra la moto col proprietario Luigi Bianchi



Abbigliamento utilizzato:  
 Casco: Diesel Road 2, Seta Spynie  
 Guanti: Top, guanti Spyna X-Tension  
 e stivali: Inter TCS Evo RX



## Le mega potenze delle frazionate

lota in attività sono i partecipanti a questa kermesse annuale. La **scintilla** che ha riacceso la voglia di gare è stata la moto del direttore Luigi Bianchi, una splendida replica della monocilindrica Ducati da 450 cc utilizzata da Bruno Spaggiari in numerose gare della celebre Mototemporada romana che riposava sulla moquette della redazione, dopo i fasti di un giro d'Oriente al Tourist Trophy del 1998. Non ci è voluto molto a convincere il «capo», perché l'idea di sfidare

moto dalla potenza più che doppia con un'agile monocilindrica era decisamente affascinante. Come se non bastasse, una provvidenziale telefonata di Roberto Gregaldi, uno dei titolari della casa costruttrice della V4R 650, ci invitava a partecipare alla medesima competizione in sella a una versione racing dell'agile stradale a manubrio alto.

Dimostrare che si può andare forte con un mono poco potente, ma dalla ciclistica efficace è sempre stato un po' il **palino** di Gregaldi: l'occasione era ot-

tima per dimostrare la sua affermazione.

### LA PREPARAZIONE

Un paio di mesi si sono resi necessari per allestire le due moto, 60 giorni passati tra la messa a punto e un paio di uscite sul nostro circuito di **Vainano** per sgranchiare, più che le moto, i «muscoli» del pilota. L'infida «pancetta» del rider eredita mai smaltita di un inverno passato da alcuni mesi era infatti da eliminare assolutamente...

Come in tutte le gare che si ri-



La Vun va guidata su traiettorie rotande, lasciando scorrere la moto e alleggerendo il gas il meno possibile, sfruttando leggerezza e agilità della ciclistica. Nell'altra pagina, Roberto Crepaldi sulla Vun 650



## sfidate dall'agilità del mono

settimane, le gomme sono fondamentali: la Dunlop ci ha dato un impagabile appoggio, fornendo le coperture racing per la Vun e per la vecchietta che rizza delle coperture rese «granitiche» dagli anni.

Alla CR85 si sono dati da fare, accelerando l'allestimento di un kit per il motore BMW da 650 cc: un pistone ad alta compressione, albero a camme più spinto, centralina dell'iniezione modificata e scarico ad alto rendimento hanno donato più brio (circa 10 CV, per un totale di 63 alla ruota) al mono. Sono

stati anche approntati degli splendidi cerchi in lega di magnesio, firmati dallo specialista Manic, il tutto per realizzare un kit acquistabile dai proprietari più sportivi della Misto-stretto (l'altra denominazione della Vun), testandolo nella maniera più dura possibile, ovvero sul campo di gara.

La «nonnina» ha richiesto meno lavoro, dato che è stata allestita fin dall'inizio per le corse. La base di partenza, come d'uso negli anni '70, è stata la Scrambler da 450 cc (all'epoca si usava anche la 450 Desmo strada-

le), con telaio rinforzato nella parte posteriore e forcellone dotato di nervature di irrigidimento. La testata è stata preparata da **Giorgio Nepoti** della NCR, mentre l'assemblaggio e la preparazione del «sotto», è stata affidata alle abili mani dello specialista Ivo Tosi.

Una racer di razza, quindi, che oltre alla certosina cura costruttiva, poco visibile dall'esterno, sfoggia anche un co-neografico ed efficiente carburatore Dellorto-Malossi da 42,5 mm, oltre a un meraviglioso e cattivissimo megafono di sca-

## Le gomme Dunlop QUESTIONE DI GRIP

La Dunlop ha appoggiato la spedizione al Parmeniar racing fornendo i pneumatici per la Vun e per la Ducati d'epoca. La prima montava delle D009GP con mescola 750 (medio morbida) per l'anteriore 120/75-17 e mescola 360 (medio morbida) per il posteriore 160/60-17. Il grip fenomenale ha richiesto un set-up dedicato per contenere le reazioni generate proprio dalla notevole aderenza. Ottimo il risultato: con un tempo abbiamo girato nelle libere e nelle ufficiali (4 turni da 20 min), sostituito per la gara. Ottimo il rendimento delle coperture «speciali» che hanno fatto letteralmente volare la piccola Ducati. Questo lo sigla delle coperture «d'epoca»: Dunlop KR020 con mescola 564 (medio morbida) per l'anteriore e KR064 con mescola 640 (medio dura) per il posteriore. Nelle foto, l'anteriore della Vun e il posteriore Ducati.





La forcella tradizionale e le pinze radiali. Sotto, il perno eccentrico regola la catena e l'altezza del retroreno



## Ecco la **Vun**: splendida da guidare e con un look **irresistibile**

rico silenzioso... almeno un pochino!

### QUANTI AMICI AVETE?

Se non possedete un budget illimitato, per partecipare a una gara a livello amatoriale è necessario avere parecchi amici disposti a darvi una mano, meglio se **competenti**. Nel nostro caso Domenico Pettinari, un nome molto noto nell'ambiente delle gare di moto d'epoca, ci ha aiutato dando una controllata giornaliera alla Ducati prima di partire per il lontano circuito ungherese.

Una moto di questo tipo ha bisogno di mani esperte per rendere al meglio e soprattutto per non incorrere in rotture costose e difficilmente riparabili. Domenico ci ha prestato l'irrinunciabile **avvitatore** a rullo, dato che far partire questo mono, soprattutto a caldo, è un'impresa in grado di sfiancare la resistenza fisica di un atle-

ta... Fguriamoci quella del nostro responsabile del Centro Prove, Alberto Dell'Orto, eletto «ingegnere di pista» in quattro e quattr'otto durante i briefing che hanno preceduto la partenza. Il direttore invece è stato investito, in quanto proprietario della moto, del vitale ruolo di Team Manager.

La **logistica** è stata gentilmente curata dal collega tester Massimo Temponali, impegnato alla Ducati Speed Week in ben tre categorie e soprattutto dotato di grande gentilezza e di un... capiente furgone.

### FINALMENTE IN PISTA!

Il viaggio da Milano verso il circuito Pannóniaing, situato a Sarvar nei pressi del lago Balaton, è piuttosto lungo, circa 850 km; una volta arrivati scopriamo un coloratissimo paddock, dove moto di tutti i tipi e piloti di ogni nazionalità (c'era anche un **australiano**) si ap-

prestano alle prove libere in programma per il giovedì.

Il tracciato è tortuoso, caratterizzato da **saliscendi** dove curve da terza-quarta marcia vanno ricordate con traiettorie rotatorie. Terreno abbastanza adatto alle nostre mono, dato che le possibilità di allungo dei motori già potenti sono ristrette al lungo rettilineo d'arrivo (e qui son dolori...) e a pochi tratti rettilinei che interrompono la parte di misto.

La messa a punto della Vun è piuttosto semplice: la moto «verte» i click e dopo un paio di turni di «libere» optiamo per un **set-up** caratterizzato dalla taratura idraulica piuttosto libera. La Ducati richiede la regolazione della carburazione, smagrita rispetto alla taratura di base. Le prove ufficiali passano veloci, e ci piacciono a metà schiarimento in entrambe le classi. E finalmente arriva il fatidico momento del via.



Nella pagina a fianco, il motore preparato: si nota lo scarico ad alto rendimento, collaudato per la prima volta in gara. A lato, Federico Lippolis della CR&S appronta le termocoperte un'ora prima della start



A sinistra, il team CR&S: soddisfazione a mille per la prima gara della Fun! Sotto, la bella racer monocilindrica



A destra, questa Ducati a coppia coniche da 900 cc ora nostra avversaria nelle «Classiche», pur non essendo totalmente d'epoca. In basso, ciclistica artigianale e motore KTM LC4 per questa «nemica» della Vant: superandola in gara abbiamo vinto una birra al proprietario... Il clima nel paddock era quanto di più divertente: nella pagina seguente, il «Ciao-Killer», un motorino super preparato. Sotto, la Clinica Mobile del Dottor Costa, presente all'evento



#### COSÌ VAN LE CORSE...

La partenza delle «classiche» purtroppo è un disastro: la prima non vuole saperne di entrare e al momento dello start dobbiamo dare un paio di robuste spinte per poter finalmente partire, purtroppo sfilati dal gruppo. Tre giri al **fulmicotone** (che rabbia!) ci fanno risalire di quattro posizioni, e la risalita culmina con un ingresso a tutta manetta e... cervello spento nella prima svolta dopo il traguardo.

«Ce la faccio, ci sto dentro, non cado!» quasi gridiamo dentro al casco mentre ci avviciniamo alla curva, il muso della piccola Ducati si inclina puntando la corda, in quinta piena e gas spalancato. Le gomme **scivolano** al limite della caduta e lo scarico si consuma in lunghe scintille sull'asfalto, ma il miracolo accade, siamo ancora in piedi e il pilota che vedevamo da lontano è ora a portata... di niente, dato che all'apertura del gas il carburatore risponde con un lungo mugugno lamentoso.

Spento, il mono si è spento! La benzina non arriva più e il





pilota si allontana, così come i nostri sogni di gloria.

#### VOGLIA DI RIVINCITA

Parliamo bene con la Van, e a metà gara siamo assestati sulla settima posizione tra le naked (le nude corrono assieme alle 600 Supersport).

La fatica è notevole, per superare un avversario dobbiamo effettuare la manovra almeno tre volte: sorpassiamo in staccata, poi in uscita il motore più potente di «vernaccia».

Altra staccata **assassina**, passiamo di nuovo recuperando qualche metro in percorrenza (a tutto gas già prima della corda!), fino a quando riusciamo, mantenendoci in mezzo alla pista, a chiudere definitivamente la porta e guadagnare il terreno che ci permette di allungare. Così fino alla bandiera a scacchi che ci vede settimi! Roberto Crepaldi ci accoglie, raggiante e un po' commosso, al box e già pregustiamo i **racconti** epici (si sa, i piloti tendono a gonfiare un po' le storie) con cui delizieremo la redazione durante la prossima... chiusura del giornale. \*\*



## In pillole ISTRUZIONI PER CORRERE

La Ducati Speed Week è una manifestazione agonistica per piloti non professionisti (privi di licenza) organizzata dal Motoclub Aquile Desino. Da quest'anno si corre sul circuito olandese del Pannoningring, a pochi km da Sarvas. Le classi per l'edizione 2007 sono 5, in cui rientrano tutti i tipi di moto derivate dalla serie, dalle Classiche alla 500k passando per STK, Open e SS. Ogni classe prevede un massimo di 36 iscritti e la quota di partecipazione è di 290 Euro per una gara, 300 Euro per due. Tale somma dà diritto a 3 turni di prove libere da 20 min, 2 di cronometrata da 25 min, al warm-up (15 min.) e alla gara.

Per informazioni: Motoclub Aquile Desino - Via del Lariano 11, 38120 Trento. Tel. 0461/906609  
Site: [www.motoclub.it](http://www.motoclub.it) E-mail: [aquiledesino@motoclub.it](mailto:aquiledesino@motoclub.it)

