Vallelunga 22.06.2014

Mancano pochi giorni alla tappa romana, io e Paolo ci immaginiamo un paddock in festa con tanti amici, quando mi arriva la telefonata che non avrei mai voluto ricevere: Enrico non c'è più. Comincio a farmi delle domande circa l'opportunità di farla questa gara, il senso delle cose mi sta fuggendo di mano, quando Paolo, che di Enrico era un amico vero, illumina i miei dubbi: "guarda che l'unica incertezza è se sia andato su o giù, ma sono sicuro che ovunque sia ci sta guardando e sta ridendo". Allora correremo anche per te, ciao Enrico.

Venerdì – prove libere:

A partire dal pomeriggio sono previsti 12 turni divisi in 3 classi e sul sito della federazione campeggia un prezzo che mi fa venire l'acquolina in bocca: 50 euro! La mia reazione è la stessa di Fantozzi quando crede che il prezzo dell'albergo Quisisana a Capri sia mensile anziché giornaliero! In realtà il prezzo è per ogni singolo turno, ma il nostro ormai cronico ritardo nel presentarci in autodromo ci consente di comprarne solo uno. Meglio così, penso fra me e me, ho una buona scusa per non passare per taccagno! Intanto la disperata è quasi pronta, negli ultimi giorni abbiamo sospeso il progetto del motore evoluzione, il poco tempo a disposizione ha suggerito a Paolo di concentrare le energie su un motore solo. Dalle spoglie del motore rotto ad Adria e da quelle del motore di scorta con cui finii la gara col cambio bloccato è nato un motore nuovo: il fourankenstein! Sia io che Paolo siamo fiduciosi sulla sua affidabilità, lui su una base scientifica, avendo lasciato tolleranze un po' più grandi del solito, io su una base empirica, i pezzi che non sono riuscito a rompere ad Adria non dovrebbero rompersi neanche qui! Invece comincio il turno e si ripresenta il problema alla frizione già riscontrato ad Adria. Strano, quella volta avevamo ipotizzato una nostra noncuranza nella regolazione, ma questa volta tutto è stato fatto a regola d'arte, addirittura Paolo ha messo i dischi a mollo nell'olio dalla sera prima. Non essendoci il tempo per intervenire decido di completare lo stesso il turno, almeno imparo il circuito e comincio a capire qualcosa sul comportamento della moto. Il curvone dopo il traguardo è veramente impegnativo, dicono che con le nostre cilindrate si dovrebbe fare in pieno, ma la disperata si muove tanto e mi costringe a pelare sempre un po' il gas in inserimento. La doppia curva dei cimini è fantastica, ma l'anteriore saltella tanto in uscita e non mi fa chiudere la curva come vorrei. Sulla parte più lenta mi trovo molto bene, ma già so che dovrò sacrificare qualcosa, i rapporti che sto usando sono

troppo corti e con la frizione a posto dovrò allungarli.

Anche la curva Roma che immette sul traguardo mi mette in difficoltà, vorrei entrare largo per uscire sul rettilineo con più giri possibile, ma ci sono delle buche fastidiosissime che non ti fanno prendere la corda, così mi rassegno ad entrare stretto. Finisce il turno ed è ora di fare il punto della situazione con Paolo: sulla moto c'è tanto da fare, dall'assetto ai rapporti, dal problema della frizione alla pressione dei pneumatici, ma ormai conosciamo la disperata come le nostre tasche ed abbiamo le idee chiare su come intervenire. Silvio Manfroi ci porta una frizione in kevlar, così finisce che l'inconveniente diventa l'occasione per un upgrade, il pignone è già il più lungo che abbiamo, montiamo anche la corona più lunga, peccato non ci sia la rilevazione delle velocità massime, sarei stato curioso di vedere quanto fossimo vicini ai fatidici 200km/h. Io sono in vena di esperimenti e vorrei riprovare anche il pneumatico anteriore grande scartato a Varano, ma Paolo mi consiglia di rimandare la cosa al secondo turno di prove ufficiali, "sennò tocchiamo troppe cose e non ci capiamo niente". E mentre Paolo è già all'opera io torno a Perugia a prendere Elisa che oggi lavorava. Domani ci sarà anche lei.

Sabato mattina – primo turno di prove ufficiali

La frizione va finalmente bene, i rapporti sono un pelo lunghi, ma possono tornare utili con le scie, l'assetto è un po' migliorato, ma l'anteriore continua a muoversi molto. Passo i primi giri a cercare i riferimenti delle staccate, ieri con la frizione che slittava arrivavo più piano e oggi rischio sempre di essere lungo! Comincio a spingere e la moto risponde bene, c'è solo un po' troppo traffico e non riesco a fare un giro pulito, così rallento quel tanto che basta per avere un po' di spazio davanti. Sto finalmente girando pulito quando sul rettilineo di ritorno mi affianca Massimo Petrocchi, oggi la TT e la Open sono nello stesso raggruppamento e anche Elena è in pista, mentre Elisa fa da babysitter al piccolo Andrea. Gli tiro la staccata, ma lui molla i freni e si infila lo stesso. Tre curve e mi rinfilo io, altre due e ripassa lui! Lo so che sto perdendo tempo e che dovrei concentrarmi sul giro secco, ma la bagarre è troppo bella! Alla fine Massimo riesce a passare una moto prima della curva Roma, io devo aspettare tutto il tratto veloce e senza scia non riesco più a ricucire lo strappo. Però siamo lì e ho il pneumatico anteriore quasi finito, si è fatto la bellezza di Modena e Misano 2013 e Varano e Adria 2014, voglio riprovare il gommone scartato a Varano…

Sabato pomeriggio – secondo turno di prove ufficiali

Per compensare il diverso diametro della ruota anteriore abbiamo sfilato gli steli della forcella di mezzo centimetro e ammorbidito ancora un po', qui di staccate particolarmente violente non ce ne sono ed è meglio sacrificare un po' l'inserimento per avere un anteriore che copia meglio le sconnessioni dell'asfalto e che chiuda di più le curve. Come già riscontrato a Varano la moto è diventata molto più pesante e lenta nei cambi di direzione, ma qui di "esse" ce n'è una sola, mentre sul veloce l'anteriore più largo dà molta più stabilità, forse è la mossa giusta. Incontro Bacialli e mi passa sul dritto, la sua Pantah è piuttosto in forma, ma stavolta non abbocco alla bagarre, voglio fare un giro buono. Due giri tirati in cui sbaglio sempre qualcosina, sbavature che mi fanno perdere qualche decimo qua e là, ma questo giro finora sono stato perfetto, ho fatto la variante della trincea in maniera impeccabile sfruttando tutto il cordolo e mi sto fiondando alla curva del semaforo, inserisco bene la moto, ma come parzializzo sento un rumore strano. Al giro precedente avevo sentito lo stesso rumore sordo, ma avevo davanti un Ducatone e pensavo provenisse da lui. Riprendo il gas in mano e il motore non c'è più, sfrutto l'inerzia per portare la moto in un punto sicuro e mi metto ad aspettare il carro attrezzi… Nooo, non ci posso credere, si è rotto anche questo. Eppure non ero in un tratto in cui lo stessi sfruttando troppo, ad Adria avevo bucato un pistone quando ero in sesta piena. Ho in testa due ipotesi, la prima, quella più ottimistica, è di aver rotto qualcosa di elettrico, cosa che non metterebbe in discussione la corsa, la seconda è di aver toccato una valvola, le due curve precedenti si affrontano in seconda e, per non scalare a moto piegata, la marcia va messa con tanti giri motore… forse stavolta è colpa mia. Quando vado a riprendere la moto al parco chiuso il serbatoio mi sembra troppo leggero e mi viene un dubbio: "stai a vedere che ho finito la benzina?" "Impossibile - mi dice Paolo - ieri con 5 litri hai fatto 10 giri, e oggi ne avevi 7…". "Si, ma ieri la frizione slittava e io giravo sempre col gas parzializzato… e poi guarda dentro al serbatoio, a me pare che non ci sia più niente". Purtroppo il giro buono non è venuto, ma non siamo mai stati cosi contenti di aver finito la benzina in vita nostra!

Domenica mattina – gara

La pole di classe ce l'ha Gabellini con la sua Ducati monocilindrica da corsa per la quale il regolamento di quest'anno pare aver concesso una specifica deroga. Damiani ha rotto durante le prove, così le posizioni alla nostra portata sono dal secondo in poi. Martini e Bacialli sono di poco avanti, ma i tempi sono simili, mentre Tardelli stavolta è molto attardato: il forcellone posteriore della sua Morini è troppo corto per un circuito così veloce, e oltre certe velocità gli si innescano delle oscillazioni che lo costringono a chiudere il gas. Parto decisamente male, ero abituato a una frizione che continuava a slittare leggermente accompagnando la partenza, questa ha una presa marmorea e coi rapporti così lunghi mi tocca sfrizionare due tre volte per tenere il motore in coppia. Esco bene dai cimini e trovo la prima sorpresa, prendo la scia del Petrocchi e lo passo agevolmente proprio nella salita in cui il giorno prima mi passava lui. Il rettilineo è così lungo che da affiancati abbiamo modo di capirci a gesti. "Cos'ha la tua moto?" gli chiedo con le dita del guanto unite. E lui: "Non va" con l'inequivocabile gesto alternato delle dita a pistola… Poi passo Mezzone e Martini. Ieri Franco era andato molto forte, in queste prime fasi mi sembra un po' troppo attendista e infatti appena passato mi si accoda. Ho capito, oggi a sgobbare e tirare il gruppo tocca a me! Arrivo su Bacialli che invece era partito bene, lo affianco all'uscita del curvone e lo passo in staccata ai Cimini. Lui mi resta attaccato e al giro successivo prova a infilarsi al curvone, ma io tengo aperto e nonostante la traiettoria leggermente più esterna riesco a girare, mentre lui pela leggermente e si riaccoda. Ah, è così che si doveva fare in pieno? Evidentemente mi serviva la carota! Carlo mi rimane vicino come un ombra, sono sicuro che ci riproverà, ma intanto sto andando forte e in due giri sul 2:06.4 raggiungo anche la ducati 750ss di Garlassi. Lo passo sul misto e lui mi ripassa sul rettilineo due volte al giro per due giri e la bagarre mi fa perdere qualcosa sugli inseguitori, finché Luciano capisce

che deve chiudermi la porta al tornantino se non vuole che la storia continui a oltranza. Intanto dietro anche Martini ha passato Bacialli ed è praticamente tornato su di me, ma alla esse perde l'anteriore e dice addio alla sua corsa. Peccato veramente, oggi sul podio c'era posto per tutti e due e sarebbe stato bello continuare a lottare fino alla fine. Oltretutto anche Bacialli per evitarlo ha perso tempo, così gli ultimi giri penso più che

altro a controllare e a cambiare marcia un po' prima per evitare sorprese coi consumi, consci che i 12 litri con cui avevamo riempito il serbatoio fino all'orlo erano giusti giusti. Al parco chiuso c'è anche Elena che cerca con lo sguardo Arrigo Vinsani: vuole chiedergli scusa, mentre erano in bagarre al curvone lui ha pelato il gas e lei che era a gas pieno l'ha passato con una piccola spallata… Hai capito l'Elena??? Poi Vinsani al traguardo le arriverà davanti, ma il premio al coraggio oggi è suo e l'aver messo dietro persino una TT open penso le dia parecchia fiducia per la prossima gara a Magione.

E così dopo due gare a bocca asciutta siamo tornati sul podio, un bellissimo secondo posto merito anche dei tanti amici che per tutto il weekend sono stati con noi a sostenerci, ad aiutarci e a tifarci: Peppe, come sempre fondamentale nelle dinamiche del team, Ale Riccia e Salvatore Chierchi che ci hanno rifocillato portando vettovaglie in quantità (e addirittura un frigorifero!), Piero Paolucci, Marco Petrillo e Carlo Bernabei, gli amici-rivali Andrea Tardelli e il mago dei Morini Gianni, in difficoltà col mezzo, ma ciò nonostante sempre pronti a regalare buon umore, Matteo Bisconti che mi aveva offerto di condividere la sella della sua Suzuki per la gara di endurance (grazie Matteo, prima o poi una gara insieme la facciamo!), Paolo Farina che ci ha scattato delle foto bellissime, Roberto Pontiroli Gobbi di Yesterbike che si è preparato per un matrimonio nei bagni del paddock, Lorenzo Ridolfi e suo figlio, mitici personaggi del Ciborio Garage, e ovviamente te Enrico… Quando abbiamo visto che il podio era così in alto non abbiamo più avuto dubbi sul dove fossi ora.

tommyfast