

Misano Classic Weekend



Non ci eravamo mai presentati così rilassati a una gara, sapevamo di correre liberi da ogni pensiero, senza calcoli, col titolo già in tasca e in un circuito vero. L'evento era stato per una volta molto pubblicizzato, locandine ovunque, gli articoli sulla stampa specializzata promettevano team e piloti provenienti da tutta Europa e tanto pubblico. Invece niente di tutto ciò, una partecipazione sensibilmente inferiore alle tappe valevoli per il campionato italiano, ma tante moto in più in esposizione, collezioni private di rara bellezza, non capita tutti i giorni di sentire in moto una Guzzi 8C del '57...



Siamo pochi, 26 nella gruppo 5, solo in tre nella mia classe e non facciamo in tempo a contarci che siamo rimasti in due, purtroppo Piero Di Vittorio ha rotto la catena di distribuzione della sua Honda 500 dopo soltanto un giro. Ci fanno correre tutti insieme, l'altro pilota nella classe TT è Duilio Damiani con una imprevedibile Ducati Pantah ed è subito chiaro che questa volta gli stimoli non potranno essere ricercati nella competizione, ma solo nel cronometro e nel gusto di guidare su un circuito così veloce. A Misano c'ero già stato nel 2005 con una R6 stradale e quella era stata la mia prima volta in pista. Per la

prima volta dall'inizio stagione mi trovo in un circuito che ho già visto e la cosa mi piace, mi sembra un cerchio che si chiude, anche se allora si girava in senso antiorario. Con questa moto le sensazioni sono molto diverse, i rettilinei non finiscono mai, metto le sesta in ben tre tratti. I curvoni fanno abbastanza paura, "la disperata" con telaio e sospensioni quasi di serie si muove molto e non è questione di setting. La moto è equilibrata, si lascia guidare bene, senza reazioni secche o improvvise, solo che la frenatura idraulica delle sospensioni è quella che è, il doppio curvone del rettilineo più lungo per esempio si imbecca in sesta piena, ma basta tirare fuori il ginocchio per innescare delle oscillazioni che si attenuano solo parzializzando il gas, così capisco che sono io che devo adattarmi e l'unico modo di non farla muovere troppo nei tratti veloci è non sporgersi, rimanere aderenti al serbatoio, come si guidava quarant'anni fa. Le sensazioni di guida

migliorano giro dopo giro, turno dopo turno, ma i tempi non più di tanto. Anzi comincia a verificarsi un problema mai riscontrato prima, perlomeno con effetti così importanti: un calo prestazionale del motore al salire delle temperature. Gli stampati con l'analisi dei tempi confermano le sensazioni, perdere oltre 10 km/h di velocità di punta vanifica i miglioramenti di guida e alla fine il tempo è sempre quello.

In gara il calo è stato così evidente che mi ha fatto temere di non finire la corsa, ma "la disperata" ce l'ha fatta anche stavolta: seconda di classe (sì, su due, lo so!) e sedicesima assoluta, con la soddisfazione di aver comunque messo dietro moto di classi superiori fra cui due sbk92, due 250 2t e persino una 500 2t. Non sarebbe cambiato nulla nella classifica generale, ma voglio usare questa pagina per chiedere scusa proprio a lei, "la disperata", col senno di poi sarebbe stato certamente meglio montarle dei rapporti più lunghi per salvaguardarne la meccanica. Farle fare dei tratti così lunghi sul filo del fuori giri e a volte oltre è stato quantomeno irrispettoso per un motore che in una stagione e senza interventi si è fatto: 3 giornate intere di test a Magione, 4 turni + gara a Varano, 4 turni + gara ad Adria, mezza giornata + 2 turni + 2 gare a Battipaglia, 6 turni + gara a Modena e 4 turni + gara a Misano! Paolo, puoi esserne orgoglioso!



Mai come questa volta ci sono stati tanti amici nei paddock.



Col team Carlains abbiamo diviso ancora una volta il box e partecipato ai festeggiamenti per la loro vittoria di classe e del campionato endurance. Chissà se l'anno prossimo faremo qualcosa insieme, durante il weekend abbiamo fantasticato abbastanza, ma aspettiamo impazienti il regolamento dell'anno prossimo, pare che ci saranno parecchie novità. Speriamo che la federazione ci pensi per tempo, magari con un occhio all'europeo che vanta una partecipazione straordinaria, è fondamentale che le regole si conoscano il prima possibile per farsi trovare pronti al primo appuntamento.

Poi c'era Peppe, sempre più bravo e professionale, Valerio che ha salvato la corsa di una moto a cui si era spezzato il telaio. Con la saldatura che ha magistralmente eseguito potranno correrci una stagione intera! C'era Carlo che sembrava un telemetrista, ma in realtà scaricava le foto sul pc, c'era Franco "Ipercoppe" che ha portato una mortadella di una bontà commovente. C'erano Davide e Federico, che non ci vedevano girare dai tempi dei test a Magione, c'erano Elena e Massimo che speriamo di ritrovare come avversari per l'anno prossimo e che già fanno respirare aria buona al loro bellissimo figlio. Ci hanno confidato che Massimo ha messo a dieta un Morini 500 per l'inverno e chi li conosce bene ha già scommesso sul fatto che Elena non starà a guardare! Poi c'era Cesare che non dormiva da tre notti per completare e portare al debutto la sua Honda super sperimentale, c'erano Massimo e Maurizio, anche loro fra i premiati del campionato, Samuele e Marta che hanno mollato lo stand di Pesaro per venirci a sostenere, Cristian e il suo papà, il pusher di pezzi speciali Manfroi, "Lalethor" del forum Gigler, Gianni, Stefano "Otonero", Riccardo e Laura che non ho

nemmeno ringraziato per essere andati a comprare il pane di domenica mattina e infine Marco: anche se non è così, mi piace pensare che l'insolita presenza di qualche ombrellina fosse in qualche modo legata a lui...

La stagione è finita, l'impegno è stato notevole, le soddisfazioni l'hanno ripagato in pieno. La soddisfazione più grande sarebbe però riavvicinare qualcuno alle corse, solo così aumenterebbe davvero il gusto di gareggiare. In tanti durante la stagione hanno manifestato la voglia e l'intenzione di provarci e ora sta arrivando l'inverno, stagione apparentemente ostile ai motociclisti, in realtà ideale per sognare e necessaria per dare vita ai propri sogni. Fantasie, dal Greco "phantazo" che tradotto significa "faccio apparire, rendo manifesto". Una accezione ben più concreta di quella odierna. Ed è in questa accezione che auspico che le fantasie che prendono forma nei piccoli e freddi garage abbiano le sembianze di tante nuove moto da corsa. Buon inverno a tutti, un inverno all'insegna della santa regola:

"ora et elabòra"...

tommyfast

