



Paolo e Franco ci aspettano già da un giorno ed Elisa è con me, all'ultimo momento è riuscita a venire e mi sento particolarmente in forma e di buon umore! Franco, alias "Ipercoppe", è al debutto totale, prima gara, prima volta in pista, prima volta su quella iper Kawasaki verde comprata iper tardi...

Venerdì, prove libere:

Il "disperata style" dilaga, al mattino mi presento con dei cerchi più larghi, raggiati appena il giorno prima dal papà di Elisa, ma dai nippli spunta un po' di filettatura dei raggi che va tagliata. Il piano è ambizioso, il cerchio da 2.15 che era finora stato al posteriore deve passare davanti e con esso la gomma da 100mm, al posteriore un "enorme" cerchio da 3.00 con una gomma Continental da endurance da 130mm acquistata il giorno prima e per la quale nutro parecchi dubbi sulla possibilità che trovi sufficiente spazio nel forcellone. Occhiali, mascherina, Dremel e mi metto a molare tutte le sporgenze, intanto Paolo aiuta Franco a sostituire le carene, quelle con cui si è presentato sono state bocciate dall'allegria commissione dei registri storici! Franco è in buone mani, oltre a Paolo c'è Fausto Ricci, un ex pilota col quale si è accordato per una full-immersion di guida in pista. Ora i cerchi della disperata sono pronti, le gomme sono state montate e quella posteriore c'entra giusta giusta. Quella anteriore no, il parafanghino in vtr è troppo stretto, ma ho portato da casa un vecchio parafango originale con il quale ho fatto delle prove il giorno prima, verificando che fosse idoneo. Ovviamente il parafango è da accorciare e quando Paolo mi vede col frullino in mano non resiste alla tentazione, lo vuole fare lui! Mi chiede di dargli il cambio al muretto, c'è da seguire Franco, da prendergli un po' di tempi e vedere come sta andando. Quando torno il parafango è fatto, non si tiene in mano per quanto è tagliente! Sto per chiedere a Paolo perché non gli abbia dato almeno una limata, ma oramai lo conosco bene e, immaginandomi una sua probabile risposta, mi astengo dal farlo! Ora ci sta anche il gommone anteriore e al contrario di quanto mi aspettassi l'effetto è proprio brutto. Il "disperata style" ha sempre avuto una sua dignità, pezzi improvvisati, molati invece che torniti, finiture trascurate, ma nel profondo aveva mantenuto sempre una certa eleganza. Come quelle belle donne di cui capisci l'età solo quando ti avvicini abbastanza da scoprirne le rughe, così la disperata fino ad una certa distanza l'avevo sempre considerata bella. Ora per la prima volta la vedo



sgraziata, con quei salsicciotti sproporzionati, più da fiera tuning-sciupa-moto che da corsa. Avete presente quando dopo aver lavato la moto vi sembra che questa vada meglio? Beh non so se esiste anche l'effetto placebo al contrario, fatto sta che la moto va proprio male, è diventata pesante da inserire in curva, lenta nei cambi di direzione e il posteriore tiene, ma "galleggia"... E prima ancora della valutazione sulle gomme incappo in un problema, la frizione slitta. Provo ad allentare il registro sulla leva, ma il problema rimane, così non finisco nemmeno il primo giro e rientro ai box. Paolo mi allenta al volo il registro al carter e riparto, ma il problema non accenna a sparire. Faccio tre-quattro giri, quelli sufficienti a rassegnarmi, le gomme non mi piacciono e con la frizione così non si può girare, il turno di oggi è andato. Prima di andarcene Paolo ha rimontato la frizione vecchia e mi chiede di provare nei paddock, almeno un prima-seconda per vedere se va, ma l'unico effetto che sortiamo è una cazziata dai responsabili del circuito che si annotano addirittura il mio numero di gara, lasciando intendere possibili sanzioni per aver violato gli orari. Anche Franco ha terminato la sessione, vado al bar a prendere una birra per me e una per lui che è stravolto, sono proprio curioso di sentire le sue impressioni a caldo.

Sabato, primo turno di prove ufficiali:

Non si può definire una sorpresa perché li aspettavamo già a Varano, ma l'entusiasmo è alle stelle: è con noi la famiglia Petrocchi al completo! Massimo corre con una "Pantazzurrah 650", moto mitologica mezza Cagiva mezza Ducati, Elena invece corre in TT500 insieme a me con una Morini 500, il piccolo Andrea è il direttore tecnico della squadra! Massimo è stato particolarmente penalizzato dal nuovo regolamento che ha accorpato tutte le classi superiori a 500cc in una unica classe open, ovvio che con un 650 quasi di serie contro le mille preparate non possa fare granché. Vado al muretto a prendergli qualche tempo e rimango sbigottito: primo giro 1:40, secondo giro 1:37, alla fine del turno 1:35. Considerando che non aveva mai girato qui e un rapporto peso potenza di certo non vantaggioso è andato subito forte, più forte di me! Vado a fargli i complimenti e cominciano gli sfottò, uno come lui ci vorrebbe nella nostra categoria, almeno ci si diverte. Poi considerando che un 500 ben preparato va certamente meglio di un 650 quasi di serie, spero che questa ipotesi la prenda presto in considerazione. Io nel frattempo ho fatto smontare i gommoni e ho rimesso le fidate Heidenau, la solita 3.00 anteriore e una 110/80 al posteriore su di un cerchio da 2.50. La 100/90 non si può più montare, quel canale oramai è su un mozzo anteriore. Parto e finalmente ritrovo il feeling, la frizione va bene, l'assetto e i



rapporti sono perfetti e con la posteriore un centimetro più larga ho ancora più trazione e stabilità senza perdere nulla in maneggevolezza. Mi sembra di andare forte, di guidare bene, mi volto e vedo Andrea Tardelli col suo Morini che si avvicina, esco forte dall'ultima curva e lui mi passa sul dritto senza nemmeno prendermi la scia. Poi lui rientra e mi lascia da solo a continuare a forzare. Gli ultimi giri, nonostante non abbia mai smesso di tirare, vedo con la coda dell'occhio che si sta avvicinando anche Bacialli con la sua Pantah. L'anno scorso lo passavo agevolmente sul dritto, mentre con Tardelli le velocità erano identiche... Saranno loro ad aver guadagnato cavalli o la disperata ad averli persi? Un'idea me la sono

fatta, 1:36.2 quando l'anno scorso ero arrivato a 1:36 netto in prova e 1:34.9 in gara... il contagiri non è preciso, ma mi sembra di non prenderli tutti. Ad un certo punto mi trovo anche a girare con Elena, lei guida bene, ma la sua Morini sul dritto è parecchio più lenta delle mia Hondina. Nonostante questo fa tempi interessanti, la sensazione è che con qualche cavallo in più darebbe fastidio a qualche maschietto, magari proprio a suo marito che in questo momento è al muretto, mentre Elisa e il piccolo Andrea sono ai box a discutere di assetti e carburazione. Credo.

Domenica mattina, secondo turno di prove ufficiali

La pista è un po' più lenta, provo a spingere già dal primo giro, ieri la moto calava parecchio al salire delle temperature, vorrei fare il tempo subito. Primo giro 1:36.8, strano non ho sbagliato una curva; inizia il secondo giro, quarta, quinta, sesta... sono quasi al punto di staccata e la moto comincia a rallentare da sola vibrando notevolmente; mi volto e la nuvola di fumo non lascia spazio a interpretazioni e speranze. Prendo la via di fuga e spingo la moto fino ai box con tutte le mie forze, ma i commissari sono intransigenti e mi dicono che devo portarla al parco chiuso. La corsa contro il cronometro comincia ora, altro che in pista. Abbiamo il motore di scorta, quello che nei test a Magione si era dimostrato appena un po' meno performante, forse non tutto è perduto.



Sfiliamo il motore rotto e cominciamo a predisporre il trapianto. Prima però c'è da mettere il nuovo motore in fase, ad Arezzo Paolo gli aveva tolto l'ingranaggio dell'asse a camme per montarlo sul motore buono. Paolo mi fa notare che non abbiamo un goniometro, dobbiamo farlo ad occhio. Io gli faccio notare che nel motore di scorta non c'è l'asse a camme, che è peggio! Sconforto collettivo... Inizia una seduta di studio per capire sulla carta se l'asse a camme del motore rotto può essere montato su quello di scorta. Paolo è pessimista, in questi motori le tolleranze fra pistoni e valvole sono ridotte al minimo e basta una fasatura leggermente diversa per farli toccare. Recuperiamo un po' di dati via internet e all'improvviso Paolo sentenzia un rassicurante: "ma allora ci sta!" e poi continua con un meno rassicurante: "male che vada

rompiamo anche questo". Ci rimettiamo al lavoro, una mole immensa quella svolta da Paolo in così poco tempo, io contribuisco come posso con piccole cose. Ci fermiamo solo per seguire le gare di Ipercoppe nella sbk92 e Massimo nella open.



La gara di Franco la seguo tutta dal muretto, fa quello che può, anche troppo per essere alla sua prima esperienza. E' schierato in ultima posizione, ma parte bene e riesce a fregarne uno in partenza. Poi viene ripassato e presto anche doppiato, quando il gruppo di testa è ancora compatto e la situazione è un po' critica, ma se la cava benissimo. Alla fine il distacco è pesante, ma ha ampi margini di miglioramento, non dico per arrivare a girare come i primi, che in tutta franchezza hanno spaventato anche me, ma la metà del gruppo scommetto che sarà presto alla sua portata, di certo ha bisogno di girare tanto, cosa che

nelle prime fasi di apprendistato è molto più importante di gomme, preparazione, assetti e quant'altro.

La gara di Massimo invece ha del rocambolesco: hanno appena chiamato ai cancelli il raggruppamento, ma la "Pantazzurrah" non ne vuole sapere di accendersi. Io corro a prendere batteria e cavi, Paolo armeggia sulle candele, la moto parte per un attimo a uno, poi a due; Massimo ci salta sopra impennando mentre il gruppo è nel giro di allineamento. E qui succede l'incredibile, non lo fanno entrare! Non perché è in ritardo, ma perché un moto con il suo stesso numero, ma della gruppo 4, si è infiltrata nello schieramento al posto suo.



Parte anche il warmup lap e incredibilmente continuano a tenerlo al semaforo della pitlane. Finalmente i commissari si accorgono dell'intruso, ma la soluzione che propongono al Petrocchi ha del tragicomico. Gli dicono: "ora tu parti dai box, noi facciamo partire il pilota sbagliato e al primo giro gli diamo bandiera nera". Massimo è incredulo, questa follia per non fermare l'intruso e ripetere il giro di allineamento? Sono pazzi. Paolo è al muretto e cerca di far ragionare il direttore di gara, facendogli notare quanto è piccolo il Pantah rispetto al Petrocchi: "Guarda che questo scende dal motorino e ti dà due labbroni!". Niente, ormai l'ardito piano si sta compiendo, Massimo parte dai box col dente avvelenato! La moto ha ripreso a zoppiare, questi due giri mancati, fermo al semaforo col motore acceso, li sta pagando cari in termini di imbrattamento delle candele. Nonostante i singhiozzi rimonta come una furia, tre sorpassi in altrettanti giri, ma mentre tutti stavamo pregustando il sapore del rimontone, la moto completa l'opera



di imbrattamento e lo costringe al ritiro. Peccato, Paolo a fine gara ci racconta ridendo che nella discussione i commissari e la direzione gara avevano candidamente ammesso non solo quell'errore, ma almeno altri 3-4 episodi analoghi, Massimo giustamente ha meno voglia di ridere, ma gli passerà presto, sta per partire la gara di Elena, che poi è anche la mia.

A 20 minuti dalla gara il motore di scorta si accende, Paolo ha fatto l'ennesimo miracolo. Però è senza radiatore dell'olio, il bullone della flangia si è spanato, lui è un po' perplesso e mi fa: "Se vedi che ne hai per giocartela provaci, se si rompe pazienza, ma se gli altri sono lontani lascia perdere, cerca di arrivare in fondo". Io invece mi sento molto tranquillo, immotivatamente ottimista.

Il giro di allineamento mi fa subito capire che le prestazioni ci sono, va meglio del motore che si è rotto, che evidentemente era già calato tanto. Parto benissimo e già allo stacco della frizione supero quelli della fila avanti a me; insisto a gas aperto quando gli altri cominciano a staccare, ritardo tantissimo la frenata e in inserimento riesco a infilarmi. C'è tanta confusione, ci hanno mischiato con tante 2 tempi di altre categorie, e non riesco a interpretare la mia posizione nella classifica di classe fino al secondo giro, quando mi passa Damiani che era in pole position di classe. Considerando



che partivo settimo, ho fatto una partenzona e la maggior parte degli avversari diretti per il campionato sono dietro. Le posizioni si stabilizzano, io continuo a spingere come se fosse una qualifica, la moto va benissimo e sto guidando bene. Davanti ci sono Damiani e Gabellini a giocarsi la vittoria, io sono in lotta con una Seeley per il terzo posto. Stiamo girando più o meno sugli stessi tempi, se mi avessero detto che avrei girato in 1:34 basso col motore di scorta non ci avrei creduto! Dietro ho tanto margine sugli inseguitori e ho il tempo di studiare la situazione. A tre giri dalla fine sono molto vicino, ma lui si volta e comincia a forzare tutte le staccate. Non sarà facile, anche perché ho la sensazione che anche questo motore stia calando e non si può certo dire che lo abbia risparmiato. Passo sul traguardo al penultimo giro quasi rassegnato a lasciare perdere, la Seeley si è allontanata di qualche decimo, mi sa che mia accontento e finisco la gara in scioltezza, ma quando vado a scalare il cambio si blocca in quarta. Provo a sbloccare la leva con la mano e con il piede, ma non c'è niente da fare, ho solo le ultime 3 marce. Uscire dalle curve lente diventa difficile, mi attacco spesso alla frizione (scusa Paolo!) e cerco di girare più tondo possibile. Questi ultimi due giri



sembrano non finire mai, ma con il margine che avevo guadagnato fino a quel punto riesco a difendere il risultato e quando taglio il traguardo esulto come se avessi vinto. Da come si era messa è stata come una vittoria, per me, per Paolo e per Elisa che è venuta a tifarci! Al parco chiuso ritrovo Elena, che ha finito la gara e che prenderà anche una coppa come miglior debuttante! Si è divertita, le leggo negli occhi un misto di

stanchezza, soddisfazione e serenità, facciamole un motore serio e darà filo da torcere anche a noi, vero Massimo?



Paolo mi conferma che aveva iniziato a fumare anche il secondo motore e il giorno successivo mi manda delle foto che non hanno bisogno di commenti. Ha già smontato entrambi i motori e la prognosi è riservata! Dimenticavo: ora siamo secondi in classifica generale; non so con quale motore riusciremo a venire a Vallelunga, ma so che ci saremo, disperati come sempre e il 22 giugno il Moto club d'Epoca Roma vi attende numerosi!

tommyfast

