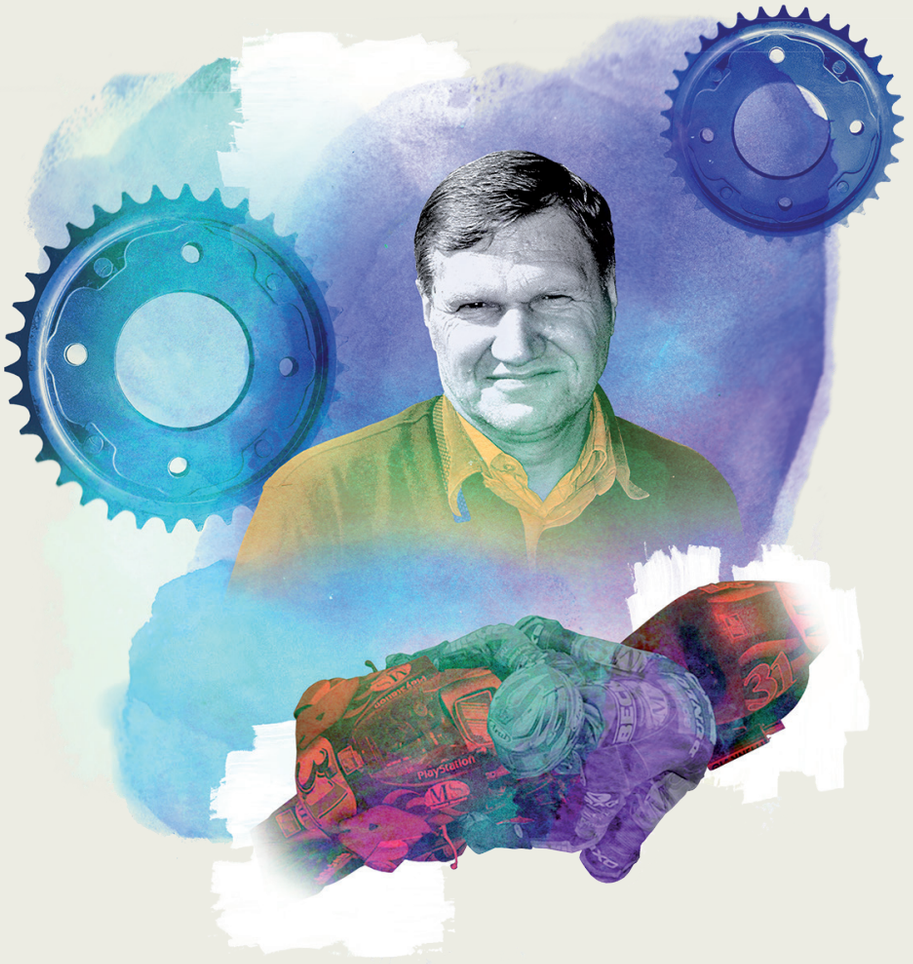
Illustrazione di **GlueKit**

Ancora oggi, nel paddock, tutti lo chiamano *l'Ingegnere*. Da giovane correva in 125 con motori realizzati con le sue mani. Insieme a marchi come Hercules-DKW, Simonini, Gilera, Bimota-Adriatica, Aprilia, Cagiva e Husqvarna ha progettato e sviluppato propulsori che hanno fatto storia. E che, soprattutto, hanno vinto 40 Mondiali tra Enduro, Motocross e Velocità.

**(TEORIA E TECNICA MOTORISTICA SPIEGATA AI PROFANI)**



# MOTOGP: A CHI MANCA COSA

## *Notizie post test: Honda è la solita secchiona, il 2015 sarà una storia tutta tra lei e la Yamaha. Ducati e la GP15. Suzuki ok, Aprilia arranca*

Dai test 2015 conferme e sorprese. La più evidente è il **vantaggio della Honda**. Yamaha aveva recuperato il gap a fine stagione ma a Sepang si è rivisto un divario significativo. Honda ha portato tre moto diverse: la vecchia 2014, il prototipo 2015, e una via di mezzo subito preferita dai piloti. **Marquez ha fatto il record assoluto del circuito** (quasi un secondo meno della sua pole 2014) e Pedrosa ha impressionato nella simulazione di gara. Il motore rimane un po' aggressivo nell'erogazione, ma fin da Valencia si è mostrato di ben 12 chilometri all'ora più veloce in rettilineo. Vuol dire che Honda ha migliorato ulteriormente il suo traction control - si può accelerare prima - e **aumentato di 15-20 cavalli la potenza**. Con un calcolo approssimativo, credo che **il loro V4 ufficiale ne abbia almeno 270 alla ruota**.

**Yamaha si conferma l'unico competitor** per Honda e il campionato si risolverà nella sfida fra i loro quattro piloti ufficiali. Con Marquez, però, sarà un confronto più equilibrato, perché Pedrosa ha ritrovato fiducia e velocità, Lorenzo è allenatissimo e Rossi è consapevole di poter lottare per il titolo. La nuova Yamaha M1, tuttavia, non sembra migliorata abbastanza e non sarà facile limare il divario con Honda. La situazione non mi sorprende: sono convinto che **Honda abbia lasciato la sua RCV211 praticamente invariata per tutta la passata stagione**. Era la più competitiva e non servivano aggiornamenti. Non hanno comunque smesso di lavorare e tutta la ricerca è servita per il progetto 2015. **La Ducati è ancora tutta da scoprire.** A Sepang s'è vista un'ultima evoluzione, più veloce, della vecchia GP14. Iannone ha fatto un gran giro con le gomme morbide e Dovizioso è andato bene con quelle da gara, ma questa moto è il passato. **Ora è il turno della nuova GP15, figlia di alcuni ingegneri ex Aprilia che conosco molto bene.** Sono certo abbiano progettato un'ottima ciclistica con un nuovo motore più compatto, tanto da essere riposizionato nel telaio e così da migliorare quell'inserimento in curva che da sempre affligge Ducati. **Improbabile sia da subito più veloce**: è completamente diversa e i piloti e i tecnici avranno bisogno di conoscerla. Un po' di rodaggio sarà normale ma credo ci sia la possibilità di raggiungere Honda e Yamaha entro fine stagione. **Mi sbilancio: con la tecnologia Audi e l'impegno di fornitori come ZF, per il cambio seamless (ancora lontano da quello Honda), potrebbe anche superare le giapponesi**. A Ducati, Aprilia e Suzuki, infatti, sono concessi più aggiornamenti e un maggior numero di test durante il campionato, oltre che più motori e più benzina nel serbatoio. Inoltre, i tempi di Dovizioso e di Iannone sono già buoni ed era dai tempi di Stoner che non si vedeva una Ducati tanto vicina a Honda e Yamaha.

**La vera sorpresa, però, è Suzuki**. Sulla veloce pista malese ha girato abbastanza forte nonostante un motore poco potente. Valutando il divario di velocità massima, mancano non meno di 25, 30 cavalli e ci vorrà tempo per trovarli con un 4-in-linea, configurazione più difficile del V4. Evidentemente la ciclistica funziona già bene e piace ai piloti per la sua maneggevolezza. **Non si può dire altrettanto di Aprilia**. Il frettoloso rientro in MotoGP, la discutibile scelta dei piloti (Melandri voleva la SBK), il ritiro-non ritiro-rientro in SBK hanno creato confusione. **Il primo esemplare MotoGP portato a Sepang è stato bocciato da entrambi i piloti**, che preferisco usare la derivata dalla Superbike. È strano perché le Aprilia hanno sempre avuto ottimi telai e grande guidabilità. Va meglio al motore: ancora non c'è il seamless ma il V4 derivato dalla SBK con valvole pneumatiche è già abbastanza potente, pare vicino a 260 cavalli! **Sarà una stagione complicata, perché Aprilia deve fare quattro lavori:** sviluppare la moto 2015, progettare quella nuova per il 2016, con un nuovo motore e un telaio per le gomme Michelin, aggiornare la SBK e gestire la pressione delle critiche. Sarà un compito durissimo.