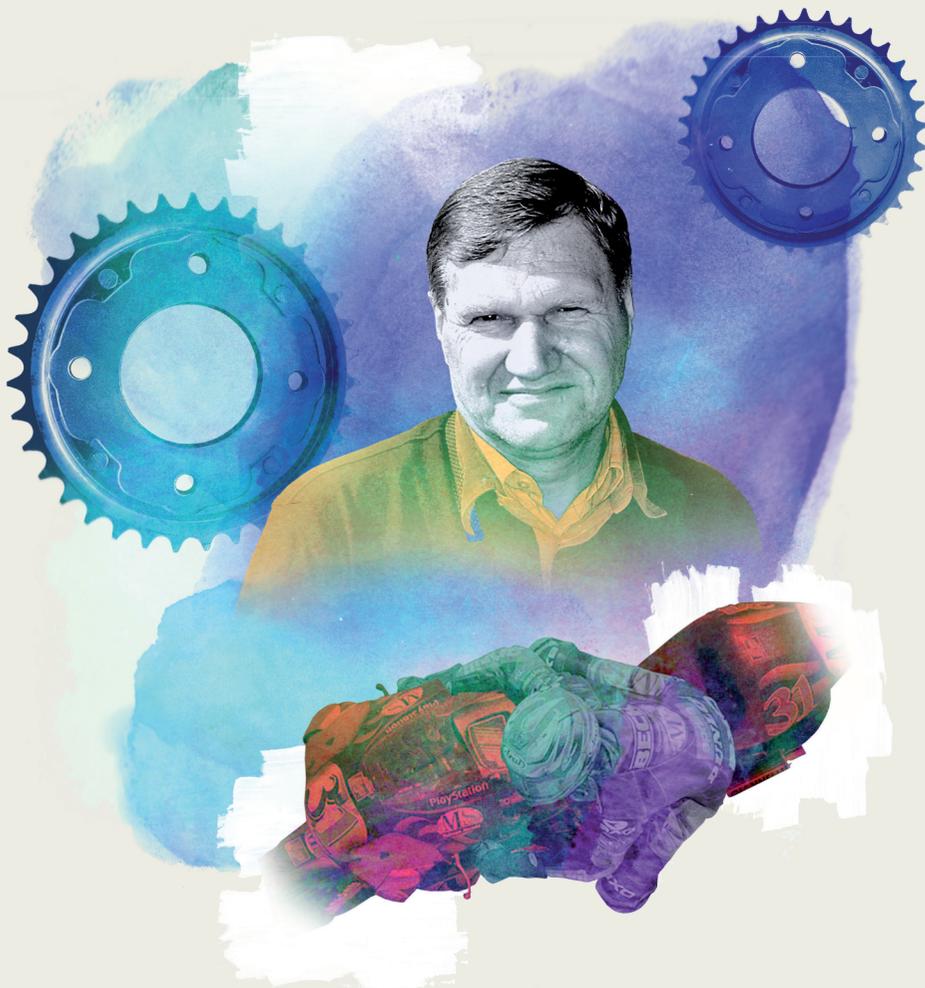


LA STANZA DEI PERCHÉ di Jan Witteveen

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)



LA MOTOGP È DIVENTATA UNO SHOW

Dorna cambia i regolamenti di continuo? Ne risente lo sport, ma almeno ci si gode lo spettacolo

Il campionato GP 2014 è cominciato in Qatar con tre gare emozionanti, a chiudere un primo weekend colmo di sorprese. Prima del gran premio è successo di tutto: l'infortunio di Marquez, le difficoltà di adattamento della Yamaha alle nuove gomme Bridgestone, **la crescita agonistica di Aleix Espargaró sulla Yamaha Open, la delusione per le prestazioni delle Honda Open vendute** e la polemica sorta sull'intelligente scelta Ducati di abbrac-

ciare la nuova categoria Open. La decisione della Ducati era logica, ma ha provocato un generale malcontento. **Dorna ha chiuso la questione con un capolavoro politico:** dopo aver immaginato la nascita di una terza categoria intermedia, che avrebbe confuso ulteriormente la situazione, il promoter spagnolo è riuscito a mettere tutti d'accordo: **ha riposizionato la Ducati nella categoria Factory** (cioè fra le squadre ufficiali), salvando così l'immagine della Open (nata per le squadre private e per calmierare i costi) ma **lasciando alla Casa italiana quasi tutti i vantaggi tecnici predisposti per la Open.** Una contropartita generosissima e incomprensibile. Perché la Ducati ha potuto rimontare sulle moto l'elettronica con software libero (concessi alle sole moto classe Factory) e **potrà continuare con tutte le altre facilitazioni della Open:** 12 motori contro cinque già punzonati, 24 litri di carburante (con soli 20, le Factory diventano scorbutiche nell'erogazione e rischiano il taglio di potenza nei giri finali), la gomma posteriore extra morbida (raramente utilizzabile in gara, ma capace di regalare almeno sei, sette decimi durante le

prove di qualificazione). Tutti questi sono vantaggi che Ducati potrebbe perdere solo parzialmente in caso di una vittoria, o due secondi posti o tre podi in condizioni di asciutto nel corso della stagione 2014 e 2015. In questo caso la capacità del serbatoio verrebbe ridotta a 22 litri. Inoltre, in caso di tre vittorie perderebbe il diritto di usare anche le gomme più morbide.

La Dorna è stata ripagata di questo blitz sui regolamenti **togliendo un anno all'attesa di avere tutte le MotoGP - Honda e Yamaha ufficiali comprese - con centralina e software unici. L'obbligo scatterà per la stagione 2016 (non più 2017)** e la Honda sembra aver accettato questa fondamentale limitazione tecnica accontentandosi di condividere la loro centralina (più avanzata, pare, della Marelli che stanno usando Yamaha e Ducati) e gli sviluppi sul software. La Casa di Tokyo si era schierata apertamente contro minacciando addirittura il ritiro se Dorna avesse introdotto questa regola. Per i giapponesi è fondamentale lo sviluppo tecnologico in un'area così importante, ma dopo il monarca per gomme, sospensioni e freni (tutti con Öhlins e Brembo, a parte il solo team Honda Gresini che sviluppa Showa e Nissin), presto arriverà il monosoft e Honda godrà di meno vantaggio. **Ecco perché in Qatar ci sono stati quattro vincitori: Miller in Moto3, Rabat in Moto2, Marquez in MotoGP e soprattutto Dorna,** che ha già ottenuto l'obiettivo di rendere più emozionanti le gare e le prove, per un campionato sempre più votato allo show e svuotato dai suoi contenuti tecnici e della logica sportiva. **Dove si tenta di penalizzare chi sviluppa e riesce ad andare più veloce e si premia chi rimane indietro e va più piano, in nome dei costi e degli sponsor** come Marlboro che, senza risultati e stimoli, potrebbero allontanarsi dalla MotoGP. Non credo sia mai accaduto nella storia della massima cilindrata - 500 prima e MotoGP adesso - che nelle prove di qualificazione il distacco fra Marquez (pole position) e Rossi (decimo tempo) fosse contenuto in sei decimi. Poi in gara li abbiamo visti arrivare uno nella scia dell'altro dopo un divertente duello. Con un controllo pieno e spregiudicato dei regolamenti, **la Dorna può quindi decidere chi favorire a seconda del momento e delle sue strategie. Non è il massimo della morale sportiva,** ma se si avrà sufficiente equilibrio potremo almeno goderci lo spettacolo. Tutto sommato in Qatar, dopo tante sorprese, hanno continuato a primeggiare i piloti migliori sulle moto migliori.