Ducati: tornano le rosse a due ruote

Autore: Paolo Crepaz
Fonte: Città Nuova

"C'è qualcosa di artigianale dietro la Ducati che dà la voglia di difenderne i valori". In queste parole del suo pilota, Loris Capirossi, c'è tutta la passione per un marchio motociclistico prestigioso tornato in corsa, dopo 30 anni di assenza, nel mondiale della classe 500 GP appena incominciato. Il ritorno della casa di Borgo Panigale è infatti una delle novità più interessanti del circuito motociclistico di massimo livello che si avvia, quest'anno più che mai, a parlare italiano, con i nostri piloti al via col favore del pronostico in tutte e tre le classi di cilindrata. I "vecchi" Cecchinello, Perugini e Giansanti della Aprilia nella 125, una classe dominata dalla presenza dei teen-agers, una covata di ben 13 minorenni, tra cui il quindicenne Simone Corsi, che corona il suo sogno di ragazzo di borgata in sella ad una Honda. Nella 250 gareggia l'unica donna, la tedesca Katja Pongsen, ma il campione da battere è un uomo, Manuel Poggiali, anch'egli in sella all'italiana Aprilia, fresco vincitore del titolo nella 125, unico ex-iridato in corsa perché tutti gli altri sono passati alla mezzo litro, la classe 500 che vede al via la bellezza di ben 10 ex-campioni del mondo, preannunciando una battaglia fra titani ma con un unico vero favorito, il nostro Valentino Rossi. I più seri candidati a rendergli difficile la conquista di un prevedibile tris sono ancora italiani: Biaggi, ora finalmente in sella ad una Honda, come Valentino, dopo anni di sofferenza con la Yamaha, e, appunto, Capirossi alla guida della Ducati, per un binomio tutto italiano che fa sognare. A dire il vero la Ducati, dal '96, è di proprietà americana, anche se al timone della sezione corse della gloriosa casa bolognese è ben saldo un bolognese doc, Claudio Domenicali, trentottenne ingegnere meccanico, un po' manager, molto progettista, anima del team, un mix di fantasia italiana e di passione per la organizzazione aziendale giapponese, al punto da andare in cerca, nelle università, di giovani e validi ingegneri col gusto di lavorare anche fuori orario. Sulle sue spalle si è caricato tutte le responsabilità del ritorno al motomondiale della casa bolognese, dopo 15 anni di trionfi (9 titoli piloti, 11 come costruttori, 193 vittorie!) in Superbike, il circuito di gare riservate a moto derivate da quelle di serie. Ma per la Ducati lanciarsi in progetti innovativi è quasi una tradizione: nel '46 l'azienda di radiotrasmettitori fondata vent'anni prima dai tre fratelli Ducati sfornò il primo motore per ciclomotori, il glorioso Cucciolo 50 a 4 tempi, il quale trovò applicazione su microbolidi artigianali che segnarono l'inizio della vocazione sportiva della casa. Dieci anni dopo dalle officine uscì la 100 Sport Siluro, un prototipo di aerodinamica che conquisterà alcuni primati mondiali, ma soprattutto venne introdotta per la prima volta su una 125 la distribuzione desmodromica, ancora oggi un punto di forza delle moto da corsa della casa bolognese. Come testimonia la Desmosedici, al debutto quest'anno, una moto che ha richiesto qualcosa come 150 mila ore di progettazione, mille ore di banco prova e ben 20 mila chilometri di test. Il tutto grazie ad un budget di 30 milioni di euro che la Ducati ha investi- to per il suo rientro in pista, giustificato dal ritorno ai motori quattro tempi; un investimento nelle corse, come ha spiegato Domenicali, "che ci dà un grande vantaggio, perché rappresenta un'attrattiva fenomenale", confermata dai sempre più numerosi fan possessori di bolidi rossi a due ruote firmati Ducati, un marchio divenuto uno costoso, ma ricercato status symbol. Quando la scorsa estate la Ducati lanciò dal suo sito Internet un referendum chiedendo quale sarebbero stati per i tifosi i piloti ideali per il ritorno ai gran premi, l'accoppiata Capirossi, tre volte iridato nelle 125 e 250, e Bayliss, australiano iridato Superbike, surclassò gli avversari. Fiducia ben riposta a giudicare dal terzo e rispettivamente quinto posto conquistati dai suoi piloti al debutto a Suzuka, dopo che Loris aveva già raccolto elogi unanimi in marzo a Barcellona, nei primi test ufficiali della stagione, facendo registrare il record di velocità con oltre 328 chilometri l'ora ed esibendo una serie esagerata di "traversi", le sbandate controllate che deliziano i tifosi. "Finalmente posso parlare direttamente, con tutte le sfumature

dell'italiano, a volte persino in dialetto, con gli ingegneri - ha confessato il bolognese Capirossi -, e la reazione è velocissima: ecco il vantaggio. Il metodo di lavoro della Ducati è basato sullo scambio continuo: una preziosa simbiosi grazie alla quale posso persino controllare i dati del mio compagno di team, cosa che mai mi era capitata in tanti anni di corse. E poi qui c'è la passione, il calore. Il cuore dei tecnici vale come quello del pilota: a questo livello è fondamentale vi sia gente appassionata, disposta a tirare le due di notte per risolvere un problema, per trovare un'idea" senza mettere il muso". Il sogno di un mondiale in 500 non è più così lontano? "Sì, nel mio cassetto c'è anche un sogno - è stata in questi giorni la sua inattesa risposta -, che non è quello di vincere con la Ducati, questo è un obiettivo, ma di avere una famiglia, con tanti figli e vivere con loro in una bella fattoria piena di animali". Per ora Ingrid, la moglie, lo segue fedele dai box, assieme alla famiglia intera di Loris: il fratello Davide, meccanico responsabile della gestione della moto, la madre che gli fa da manager, il padre che guida il motorhome e lo segue ovunque, lui che lo iniziò alle corse, portandolo a Imola a soli 4 anni con una moto costruita da lui.