

MOTOCICLISMO

Il Campionato Italiano 2007



A cura di
Claudio Porrozzì

Testi di
Celso Pallassini
Alessio Biancucci
Diego Mancuso
Federico Porrozzì

Fotografie di
Fabrizio Porrozzì
Agenzia Oliver
Alessandro Catalano
Giuseppe Ferri
Studio Zac

Grafica ed Impaginazione
Cromografica Roma s.r.l.

© 2007, Sport Promotion, Rimini

Tutti i diritti riservati. Nessuna parte del presente volume può essere riprodotta in nessuna forma, senza la preventiva autorizzazione scritta dell'Editore e/o degli Autori.



Paolo Sesti, Presidente della Federazione Motociclistica Italiana

Sono state necessarie tutte le sei prove in calendario, per assegnare tre dei quattro titoli in palio. E se il Campionato avesse previsto altri appuntamenti, chi sa quante altre sfide sarebbero occorse, per conquistare alcune delle vittorie finali.

Anche nella 125, la classe cenerentola del 2006, che molti davano per finita, tornata invece dodici mesi dopo ad essere fonte di passione e spettacolo da spellare le mani agli appassionati. Eccolo qua, il CIV. Una serie di gare che ogni anno si rinnova e ogni volta riesce ad essere più coinvolgente. Non importa dove si corre e chi ci corre: lo spettacolo è comunque assicurato, ogni volta più bello, più valido, con protagonisti sempre più bravi. Tanto è vero che ad ogni fine stagione ci si interroga su chi dei protagonisti riuscirà a passare nel mondiale la stagione successiva. Vuol dire che chi corre l'Italiano è bravo, che il CIV è un'ottima vetrina per mettersi in mostra, che qualcuno riesce davvero a sfruttare il migliore "trampolino di lancio" esistente in Italia nella velocità.

E allora, lasciatemi esprimere la totale soddisfazione per come vanno le cose. La "soluzione CIV" è stata individuata ormai tanti anni fa: una proposta assolutamente nuova per l'Italia, un'intuizione che il Consiglio Federale dell'epoca aveva capito e fatta sua, dando inizio ad una nuova era nelle nostre gare di velocità, che dimostra ancora oggi una vitalità e una validità senza tema di smentite.

Ma la soddisfazione non è sufficiente. Compito della Federazione non è solo quello di vigilare che tutto si svolga "secondo le regole". A noi interessa che lo spettacolo si mantenga ai massimi livelli, spronando il Promotore a non accontentarsi, a tenere alta l'attenzione, a proporre a piloti, appassionati ed addetti ai lavori sempre il meglio possibile.

È per questo che la FMI è pronta ad affiancare e sostenere gli organizzatori, nei confronti dei gestori degli impianti, nel supporto con i mezzi di comunicazione generale, nella promozione, fino a favorire l'arrivo in Campionato di altre Aziende e di nuovi piloti.

Un lavoro d'insieme che produce da tempo risultati di cui va dato sinceramente atto alla Sport promotion, partner ormai "storico" della FMI in quello che molti considerano il più bel Campionato Italiano. Non so se la definizione sia corretta: non sta a me dirlo, e non posso essere tifoso di una soluzione o di un'altra. Ma posso e voglio, con orgoglio, ascrivere questo risultato al lavoro che svolgiamo tutti i giorni a favore del motociclismo nazionale.

Presidente
Federazione Motociclistica Italiana

Un altro anno è passato e mi ritrovo qui a cercare di raccontare questa settima stagione con il CIV, una stagione che non ha assolutamente vissuto la temuta crisi del "settimo anno" di matrimoniale memoria, anzi il rapporto fra il sottoscritto e il Campionato Italiano di Velocità è più saldo e vivo che mai. La stagione 2007 si era presentata ai nastri di partenza senza novità tecniche di rilievo e per questo qualcuno aveva storto la bocca, ma poi perché avremmo dovuto inserire novità? Prendiamo altri sport, magari i più popolari, sia individuali che di squadra: alcuni sono decenni che non cambiano regolamenti e non per questo soffrono di vetustà e calo di interesse sia da parte degli addetti che del pubblico. Non è detto che ogni anno si debba cambiare per tenere vivo l'interesse su un evento, se la formula è indovinata perché modificarla? Certo, in futuro alcuni aggiustamenti si dovranno fare, magari si potrà arrivare a cambiare anche le classi o a inserirle di nuove, ma sarà la legge del mercato a richiedere questo e quindi Federazione e organizzatore dovranno adeguarsi. In fin dei conti il nostro campionato è anche una fucina di sperimentazione, vedi capitolo pneumatici per esempio, dove le case testano materiali e nuove mescole: del resto se non avessero la possibilità di farlo qui, dove altro potrebbero farlo visto che a livello mondiale non è possibile? È vero, come qualcuno obietta che questo fa lievitare i costi, ma è risaputo che la sperimentazione costa, giova però ricordare che è grazie a questa, se la tecnologia (e quindi il mondo) si migliora, progredisce e va avanti.

Molti i punti a favore di questo anno, partendo dalle gare, talmente combattute ed avvincenti che tre titoli su quattro sono stati assegnati all'ultima prova. Abbiamo sopperito all'uscita di scena dell'autodromo di Imola, per la ristrutturazione a cui è stato sottoposto: con le doppie trasferte a Misano e al Mugello, due autodromi che hanno ospitato le gare della Moto GP; a questi si sono aggiunti i consueti Monza e Vallelunga, anch'essi protagonisti iridati in Superbike. Ovviamente ci aspettiamo di poter tornare presto sulle rive del Santerno, magari già dal 2008: sarebbe veramente bello inaugurare il nuovo "Enzo e Dino Ferrari" con il CIV; un sogno? Non si mai, a volte i sogni si avverano.



Sotto l'aspetto prettamente sportivo il dato che ci ha fatto più piacere, a noi e ovviamente anche alla Federazione, è stato l'aumento dei piloti nella 125 G.P. Da tempo non si vedeva la ottavo di litro con lo schieramento al completo come è accaduto in questa stagione, anzi spesso al termine delle qualifiche alcuni sono rimasti fuori dalle griglie. Si vede che gli sforzi congiunti fatti negli ultimi tempi da FMI, Case e promotore stanno dando risultati concreti. L'auspicio è che la strada intrapresa prosegua anche in futuro, del resto la 125 è e rimane un importante trampolino di lancio verso traguardi maggiori. Non a caso anche quest'anno alcuni dei "nostri ragazzi" sono stati promossi nel mondiale come wild card in vista di una loro presenza stabile nel 2008.

Nelle altre classi si è sempre registrato il tutto esaurito, compresa la prova finale, quella che tradizionalmente soffre sempre di qualche assenza. In queste, il livello agonistico è veramente alto, in particolare nella Supersport e nella Superstock che annoverano molti protagonisti di primo piano del mondiale. Un commento lo meritano anche le numerose e importanti presenze che nel



corso del campionato si sono avute come wild card compresi alcuni stranieri, in particolare: spagnoli, francesi, svizzeri, tedeschi e anche qualche emergente dell'est europeo. Questo conferma, se mai ce ne fosse stato bisogno, che il Campionato Italiano è e rimane, un punto di riferimento anche per gli altri paesi. Ovviamente il mio auspicio, così come quello della federazione, è che questo trend prosegua anche in futuro. La visibilità che ha ormai raggiunto il CIV sui media, a tutti i livelli, è veramente ampia e questo sicuramente grazie agli sforzi congiunti fatti da tutte le componenti interessate. Negli ultimi anni gli investimenti economici in questo settore sono aumentati notevolmente fino a divenire un capitolo importante del bilancio. Uno sforzo che, alla luce dei fatti, sta dando i risultati sperati.

Quanto sopra è un bilancio molto parziale e relativo alla stagione da poco conclusasi, per un'analisi più ampia e approfondita, rimando al prossimo libro, quello del 2008 che chiuderà il quadriennio di questa affascinante e importante esperienza della mia vita.

Alberto Fantini

PBR EK
ENUMA CHAIN

www.motociv.com

OMARVIC

www.motociv.com

www.motociv.com

RAPiD
BIKE

www.motociv.com

MARVIC

www.motociv.com

GIANNELLI
SILENCERS

www.motociv.com

KT
BIKE

www.motociv.com



www.motociv.com

NICKEL&D

www.moto

RAPiD
BIKE

www.moto



www.motociv.com

NICKEL&D

YAMAHA

concessionaria
Autopista
FORLÌ CESENA RIMINI

www.motociv.com

BYE

www.moto

www.motociv.com

 **Mavic**

www.motociv.com



NICKEL&D

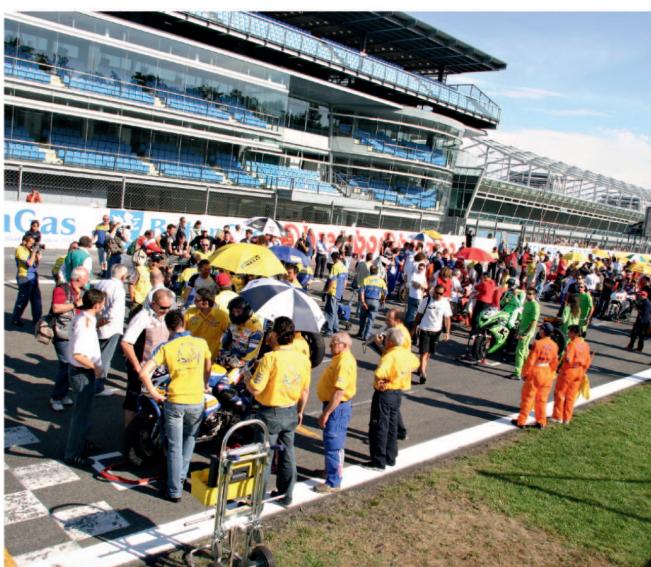


Marco Borciani (Ducati)
Superbike

Roberto Lacalendola (Aprilia)
125 GP

Italiani 2007

Cartoline dal C.I.V.

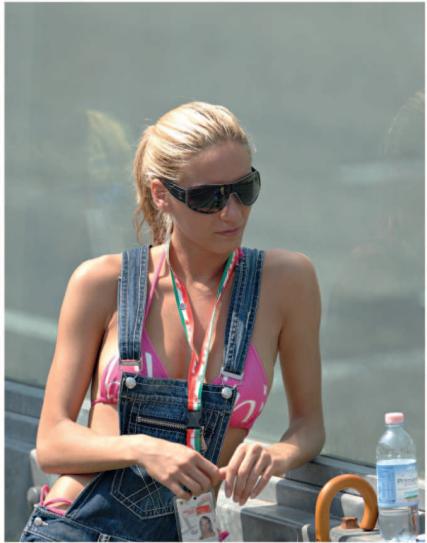


Dove non si vedono soltanto moto e piloti, ma anche...



AMBIENCE







Size: 230 x 330

SUPERBIKE



Size: 230 x 330

Marco Borciani

Grazie a un fantastico poker iniziale Marco Borciani poteva mettere al sicuro il secondo titolo consecutivo già alla seconda tappa di Misano, ma una scelta sbagliata delle gomme, come lui ha detto a fine gara e un irriducibile Norino Brignola, lo hanno costretto ad aspettare l'ultima prova del Mugello per infilarsi il casco tricolore 2007.

Una gara attenta, ma non rinunciataria, almeno nella prima parte, poi giustamente spazio agli altri e mantenere la massima concentrazione per ottenere una sicura posizione fino alla bandiera a scacchi.

“Fare attenzione a ogni curva, a ogni avversario che ti si avvicina troppo e che potrebbe cadere, trascinandoti in una frazione di secondo, dalle stelle alle stalle, questo è stato il mio pensiero nella seconda parte della gara. Nonostante questa massima attenzione c'è veramente mancato poco che accadesse il patatrac proprio all'ultima curva, sarebbe stata una cosa che difficilmente avrei digerito e che sicuramente mi

Due titoli italiani in due anni: niente male per un pilota che voleva ritirarsi dalle gare! È il singolare merito del pilota-manager bresciano che ha respinto gli attacchi di qualificatissimi avversari

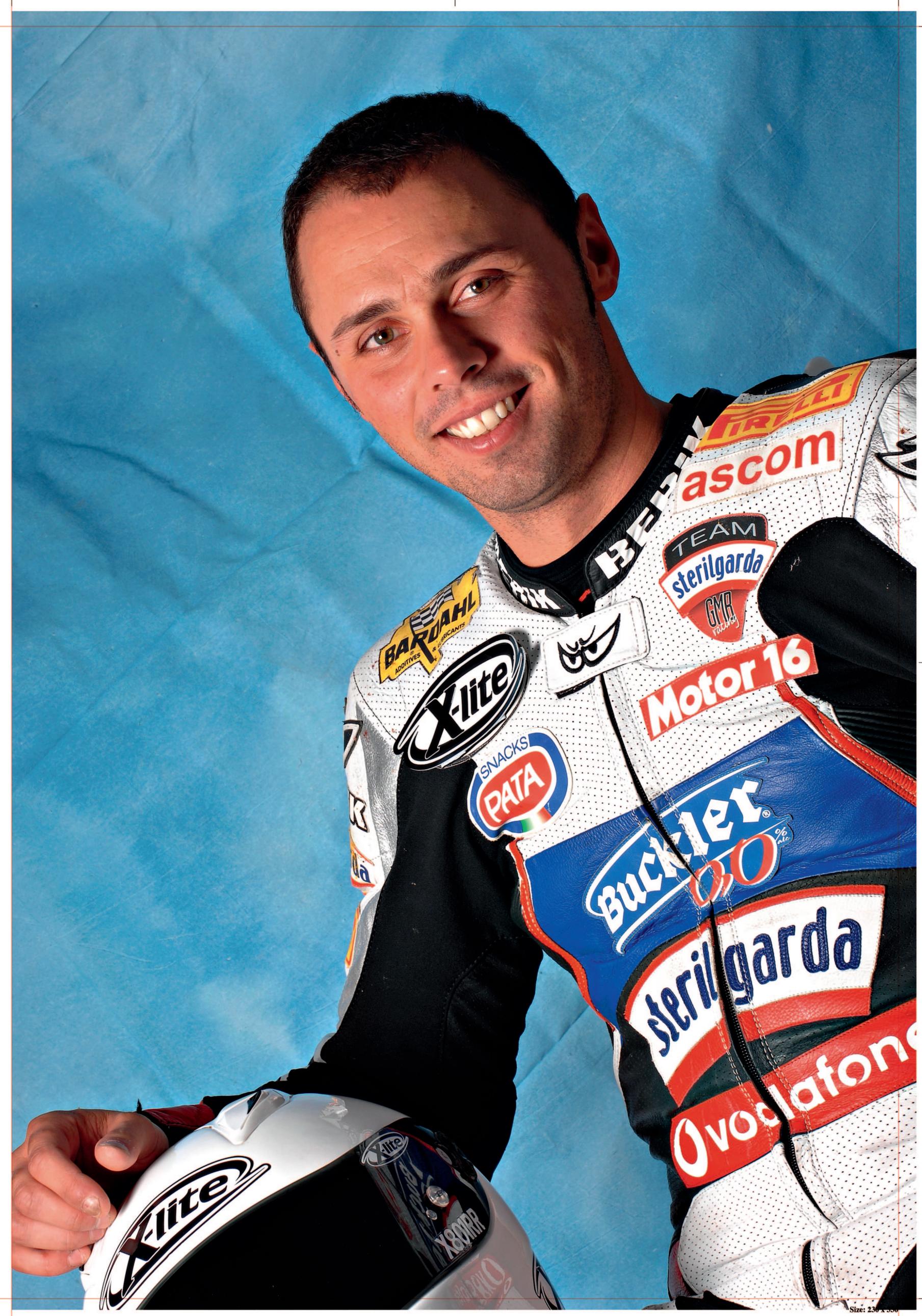
avrebbe segnato a lungo, forse per tutta la vita: ho rallentato molto e un avversario che era dietro a me mi ha tamponato, una grossa sbandata ma fortunatamente siamo rimasti entrambi in piedi, è andata bene e quando ho oltrepassato la fatidica striscia bianca del traguardo, la tensione è improvvisamente calata e quel momento difficile è stato archiviato solo come un brutto episodio.

Nonostante il titolo un rimpianto ce l'ho, quello di non essermi aggiudicato tutte e sei le gare: se non avessi sbagliato pneumatici a Misano, avrei vinto gara e campionato con una prova d'anticipo e al Mugello non avrei fatto certamente una gara di contenimento ma lottato come sempre, è una pista che mi piace tantissimo e non mi sarebbe sfuggita la vittoria”.

Quindi quattro vittorie su sei gare, un secondo e un quarto posto, questo l'ottimo rollino di marcia del bresciano in questa stagione, è stato lui l'indiscusso protagonista del CIV 2007. Del Borciani pilota si sa tutto (o quasi), un po' meno del personaggio; cerchiamo quindi di scoprire chi è il Marco anche quando non è in sella alla sua



Evidente la soddisfazione del bresciano (che qui sopra vediamo con Alberto Fantini), dopo la conquista del secondo titolo tricolore. E nel 2008 arriverà il terzo?



SUPERBIKE

