

BIKERS

148 pagine
+
DVD
BIKE expo 2007

*Trecentallora
Castle Bikers
Meeting
Super Rally '07
Rod & Custom
(Ungheria)*

*Oppido Mamertina
Tribute Bike
by Custombike*



ISSN 1129-4698
70009
9 771129 469009



El Mirage
Cyril Huze



Road Star Nehme'sis
BMS Choppers



Hill Climber H-D WLA
W&W



NORTH WEST 200

Siete pronti per un lungo viaggio nel nord dell'Europa? A fare cosa? Ma ad assistere a due delle più spettacolari corse motociclistiche del vecchio continente. Su questo numero vi porteremo in Irlanda, al North West 200, dove si selezionano i piloti che parteciperanno al Tourist Trophy sull'Isola di Man di cui però vi parleremo sul prossimo numero

Antefatti

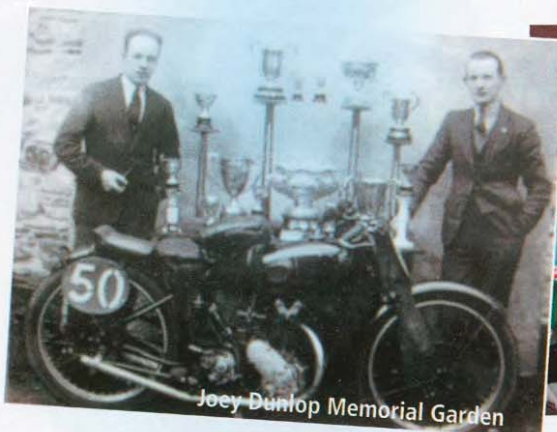
Probabilmente, non molti tra i più incalliti motociclisti che conosco, saprebbero dirmi che cosa significa "North West 200". In effetti, come molte delle cose che accadono per caso, se non fosse stato per la mia curiosità di assistere di persona al "Bol d'Or" a Magny Cours (F), non avrei mai incontrato Antonio, accanito Ducatista di Udine, pure lui in trasferta solitaria in terra francese. Tra una birra e l'altra, il mio nuovo amico mi accenna a una pazza corsa motociclistica su strada, veramente scatenata e pericolosa, con delle velocità medie sul giro superiori alle 120 miglia orarie, decisamente alte pensando che i passaggi da cardiopalma sono a filo di marciapiedi, muretti, case, pali della luce, staccionate, cabine telefoniche... e tutto quello che si può incontrare lungo una strada; questa corsa è nota col nome di: "North West 200".

La storia

Nel lontano 1907, sull'Isola di Man, si disputa, per la prima volta con le moto, il leggendario "Tourist Trophy", la più famosa gara motoristica su strada pubblica al

mondo, conosciuta anche con il nome di "TT". Alcuni anni più tardi, l'esigenza di dare ai piloti che correvano al TT la possibilità di testare le loro capacità (e coraggio) e di allenarsi sui loro bolidi in un percorso simile dà vita a una nuova competizione motociclistica, la "North West 200". Era il 20 aprile del 1929, e il luogo adibito a tale scopo era l'Irlanda del Nord. La gara, che tutt'ora si svolge tra le cittadine di Portrush, Portstewart e Coleraine, si sviluppava su un circuito iniziale di 11,06 miglia, per un totale complessivo di 200 miglia di percorso; oggi, il circuito è stato ridimensio-

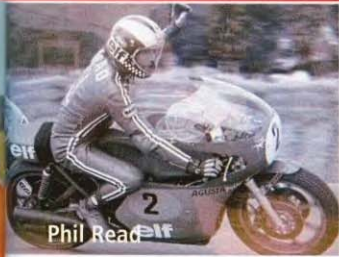
nato a 8,9 miglia, suddividendo la corsa in sei competizioni separate, ciascuna di 5-6 giri. Delle tradizionali gare di velocità su strada, ce ne sono circa 15 nel Nord dell'Irlanda, ma questa è certamente la più famosa, seconda per dimensioni solamente al mitico Tourist Trophy dell'Isola di Man. La NW200, che culmina con le competizioni di sabato e che si può considerare il più grande avvenimento sportivo del Paese, ha la capacità di attirare nell'arco di una settimana di manifestazioni oltre 100.000 persone, provenienti da ogni parte del mondo. Il bello è anche che a questo tipo di cor-



Joey Dunlop Memorial Garden

William Joseph Dunlop (1952-2000)

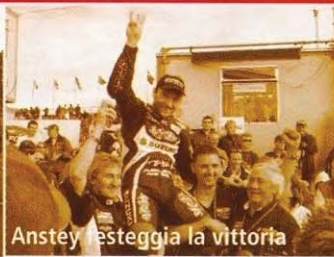




Phil Read



Anstey festeggia la vittoria



se, il pubblico può assistere gratuitamente alle sessioni di prova, nonché a tutte le gare in programma, standosene al bordo della strada o magari dal muretto di cinta della propria casa, oppure tranquillamente seduti e rilassati ai tavolini di qualche pub, preferibilmente gustandosi un'ottima Guinness.

Il viaggio

L'idea di assistere a tale avvenimento è allettante e convincente allo stesso tempo. Così, prenotato il Bed & Breakfast e cambiato l'olio alla mia fida Guzzi, tutto è pronto per raggiungere la Normandia, da dove cercherò un traghetto che faccia rotta direttamente verso l'Irlanda. Di solito mia moglie Daniela non si lascia sfuggire alcun pretesto per non mancare ad un bel giro in moto, ma

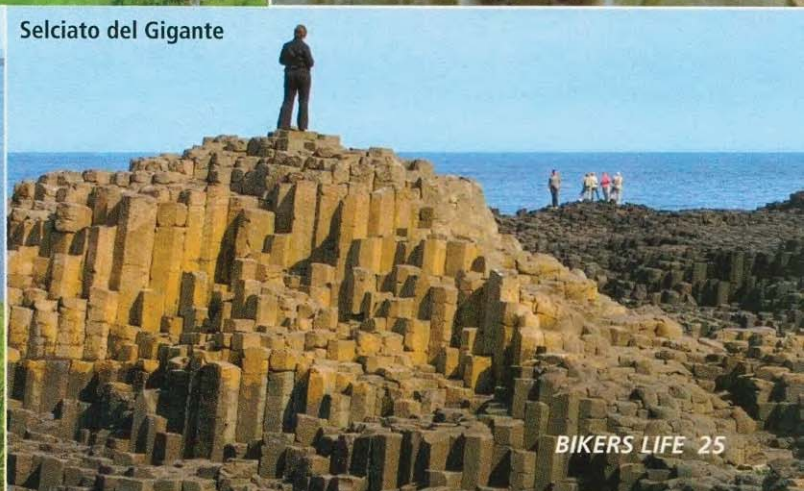
questa particolare occasione, sarà invece una fuga da single con la "Motina". Considerando un viaggio di circa 2-3 giorni per l'andata e altrettanti per il ritorno, avrò a disposizione 4-5 giorni completi per assistere alle prove e alla gara, nonché per fare il turista e visitare le attrattive locali più importanti. A parte il fatto che la verdeggiante Irlanda, da sola, meriterebbe un viaggio come si deve considerando unicamente i luoghi circostanti le cittadine dove si svolge la competizione, ci sono dei siti da non perdere assolutamente. Uno per tutti è il "Selciato del Gigante", più conosciuto col nome inglese di "Giant's Causeway". Una formazione rocciosa situata sulla costa a nord, a 2 miglia da Bushmills, costituita da 40.000 colonne basaltiche formatesi da un'eruzione vulcanica più o meno 50-60 milioni di anni fa. Definita dal-

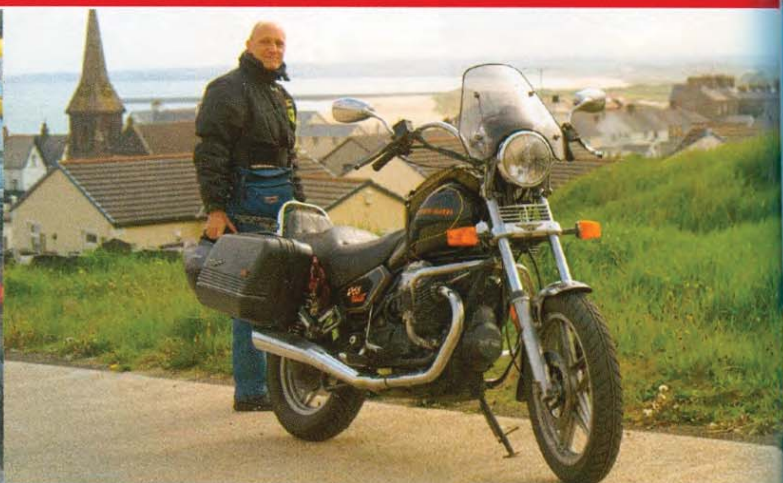
l'Unesco come Patrimonio dell'Umanità, sarebbe solo di per sé un ottimo motivo per sciopparsi i quattromila chilometri di viaggio. Altre attrazioni singolari da non tralasciare, sono per esempio il Dunluce Castle, il Carrick-A-Rede Rope Bridge, i caratteristici porti di Castlerock, Portstewart e Portrush, oppure bellezze naturali come i Dark Hedges, o la spiaggia di sabbia dorata di Portstewart, dove il vento costante e le onde dell'Oceano garantiscono il divertimento agli amanti del windsurf. Per i più "alcolici" inoltre, non può certo mancare una puntatina a Bushmills, alla Old Bushmills Distillery, la più antica distilleria legale di whiskey al mondo (anno 1608). Un accenno particolare, va alla cittadina di Ballymoney, dove visse, fino alla sua tragica morte avvenuta in Estonia nel 2000, "The King of Road", vale a dire William Joseph Dunlop, conosciuto dagli appassionati come Joey Dunlop. Il Joey Dunlop Memorial Garden, è un tributo ad un leggendario pilota motociclistico; uomo eccezionale, Joey Dunlop, divenne per 5 volte Campione del Mondo, vinse 24 Ulster Grand Prix, 13 North West 200, e unico al mondo, si aggiudicò per ben 26 volte il Tourist Trophy.

Dark Hedges, Ballymoney



Selciato del Gigante





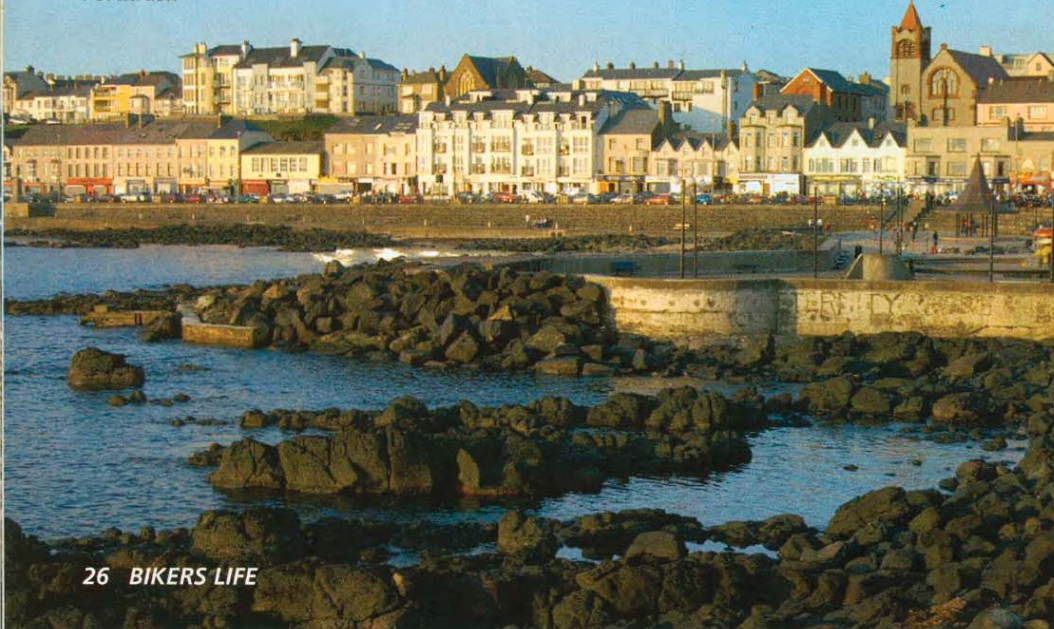
L'imbarco

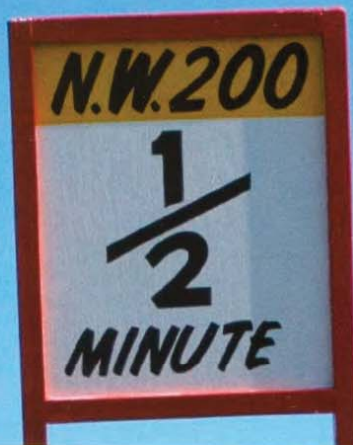
L'autostrada francese, un po' costosa ma veloce, mi porta rapidamente in Normandia, nei pressi di Rouen. È qui che devo decidere su quale porto d'imbarco dirigermi per traghettare direttamente in Irlanda: Le Havre, il più vicino, Cherbourg a 200 chilometri, oppure, il troppo lontano Roscoff. Mi precipito senza dubbio verso Le Havre, ottimista nella mia immaginazione, di poter risolvere velocemente il problema dell'imbarco. Dopo alcuni tentativi, individuo l'approdo per i traghetti, gli uffici delle compagnie di navigazione e l'unica persona presente nell'unico ufficio aperto. "Come mai è tutto chiuso?" mi viene da pensare; non è un buon segno! "Oggi, niente traghetti per l'Irlanda", è quello che l'addetta all'imbarco mi propina, senza speranza e senza diritto di replica... "Ma sa da dove vengo?!" mi verrebbe da dirle, ma non c'è dialogo! Sono un po' avvilito, confidavo infatti nella mia buona stella per trovare rapidamente un passaggio, però se non altro, è appena il primo po-

meriggio, e poi 200 chilometri per Cherbourg non sono così tanti; vale la pena di tentare pur di non rimanere fermo un'intera giornata! Riparto di gran carriera, ma appena fuori Le Havre si rompe il rinvio del contachilometri... Provo una riparazione al volo, ma non funziona! Pazienza, adesso non è il momento di esitare, potrei mancare all'appuntamento con il traghetto, e a dire il vero, non so neanche se ne troverò uno! In ogni modo, ho la sensazione di non dover perdere del tempo prezioso, e così, in un paio d'ore di autostrada sono a Cherbourg. Giunto in città, il primo problema è cercare il porto, che non ho idea di dove sia, se non ovviamente verso il mare, mentre il serbatoio reclama benzina, anzi, è proprio in riserva piena! Pure qui come a Le Havre è tutto chiuso, uffici, negozi, distributori di carburante; non mi sento tranquillo e allora comincio a chiedere a chi mi capita a tiro dove posso fare il pieno! Una pattuglia della polizia mi dà delle indicazioni, ma probabilmente per incomprensione non

trovo il distributore indicatomi; riprovo con altre persone, niente! Finalmente, incontro dei ragazzi, che gentilmente si offrono di accompagnarmi fino a una stazione di servizio aperta: perfetto! Non proprio, è aperta in effetti, ma funziona solamente con delle tessere magnetiche speciali, che naturalmente non ho. Convinco con un po' d'insistenza un'automobilista che si sta servendo al distributore a farmi il pieno con la sua tessera, mentre io gli restituisco i soldi in contanti; semplice no! Più a farsi che a dirsi! La benzina è fatta e ora cerchiamo nuovamente questo traghetto! Solita trafila: porto, uffici d'imbarco per i ferry-boat, ma qui il personale è un po' più simpatico, ed ecco infatti che miracolosamente il prodigio si compie: alla seconda compagnia di navigazione che interpellato ottengo il mio sospirato passaggio per l'Irlanda. Venti minuti dopo aver fatto il biglietto, mentre ancora stavo legando la moto nel vano garage della nave porta container, avevamo già lasciato gli ormeggi... Se non è tempismo questo!

Porthrush

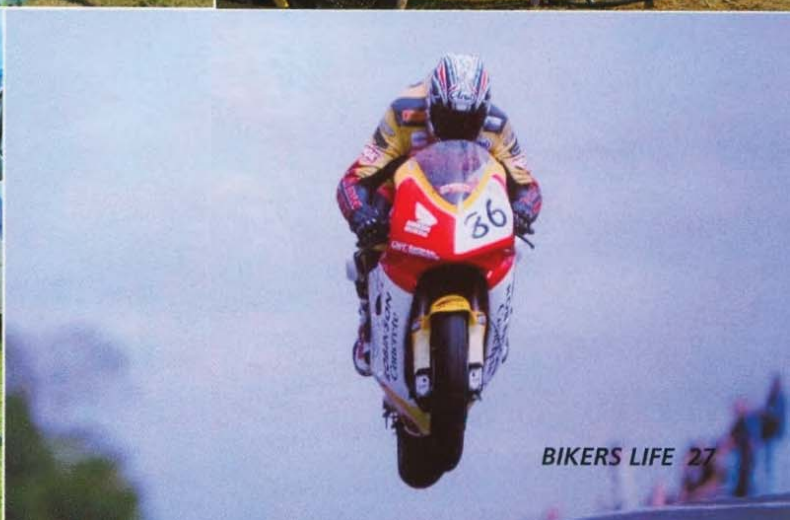


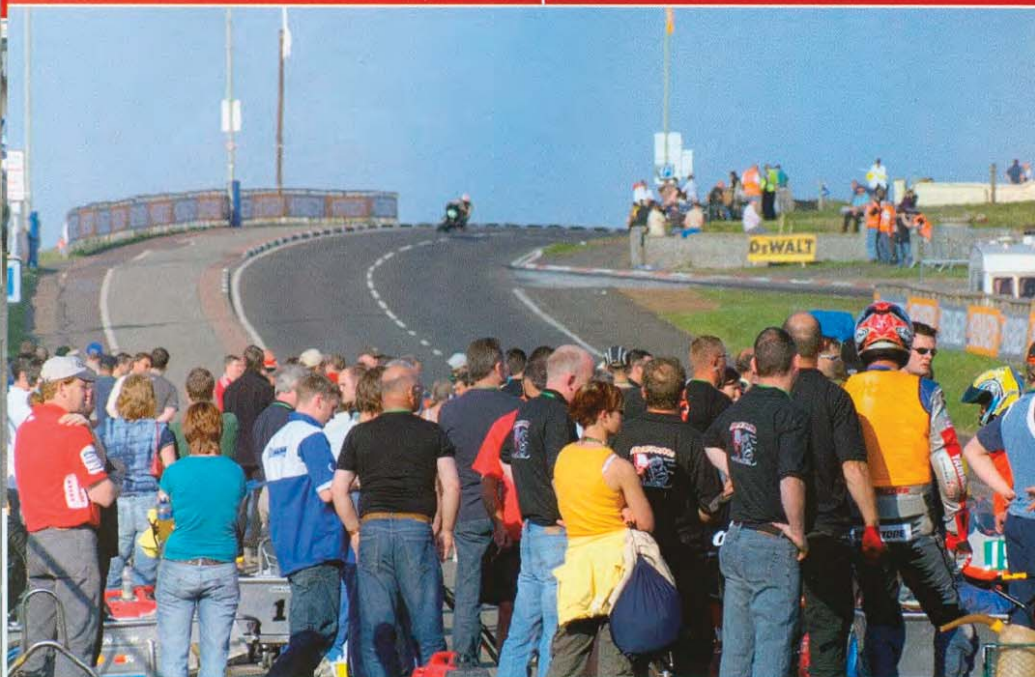


La corsa

Diciotto ore di navigazione per il porto irlandese di Rosslare, e 450 chilometri per attraversare da sud verso nord l'Irlanda, mi portano nelle prime ore pomeridiane dell'indomani al mio Bed & Breakfast e all'immediato coinvolgimento nell'atmosfera corsaia della festa; oggi è infatti la prima giornata di prove ufficiali e alcune strade sono già chiuse. Sono due le sessioni di prove nell'arco della settimana, entrambe di pomeriggio: il martedì e il giovedì. Per i piloti, il momento delle prove è fondamentale, oltre che per ovvi motivi di messa a punto del mezzo, soprattutto perché il miglior tempo ottenuto nel giro, ne determina il miglior piazzamento sulla linea di partenza (a differenza del TT, dove i piloti in gara partono distanziati 10 secondi l'uno dall'altro, mentre in prova si

muovono a coppie, sempre e comunque distanziate di 10 secondi). Mi intrufolo da portoghese, approfittando della confusione e del mio pass "messo a rovescio", direttamente nella griglia di partenza. In un pomeriggio eccezionalmente soleggiato, scopro e immortalo sulla memoria della mia Reflex, diverse celebrità e campioni del Tourist Trophy, confusi in mezzo ad una bolgia colorata, di meccanici, moto, giornalisti, fotografi e attraenti fanciulle. Il rombo dei motori, portati a regime pronti per la partenza, il fumo, il caldo e un'assordante radiocronaca trasmessa da Q97.2, l'emittente ufficiale della manifestazione, che rimbomba dagli altoparlanti ai margini della strada, crea un'atmosfera davvero singolare. Alcuni dati chiarificatori: la prima gara in programma è la Superbike Race, poi, a seguire, la 600 cc Su-





Stefano Bonetti e il suo team nel 2006



persport Race 1, la 250 cc Race, la 125 cc/400 cc Races, la Superstock Race, la North West 200 Superbike Race, e infine nuovamente la 600 cc Supersport Race 2. Per quello che riguarda il parco moto, è praticamente dominato dalle marche giapponesi, Kawasaki, Honda, Yamaha, e Suzuki, mentre, una piccola presenza di Ducati mi inorgoglisce. Per i piloti invece le cose cambiano drasticamente, le nazionalità sono parecchio più assortite: Francia, Argentina, Australia, Nuova Zelanda, California, Belgio, Germania, Isola di Man, Irlanda, Inghilterra, Finlandia, e... Italia!

Sano confronto sportivo

È un bergamasco purosangue, Stefano Bonetti, a rappresentarci egregiamente. Nato a Lovere, paese natale nondimeno che di un certo Giacomo Agostini, campione e pilota memorabile anche al TT, non potrebbe essere altro se non un fuoriclasse. È un grande delle gare in salita, ma è anche il più veloce italiano nella storia del TT. Alla NW200 corre nella categoria Supersport con una Yamaha R6, e nella Superstock con una Suzuki 1000. Lo incontro gironzolando per il paddock, e casualmente imbattendomi davanti all'unica targa italiana tra le decine di cam-

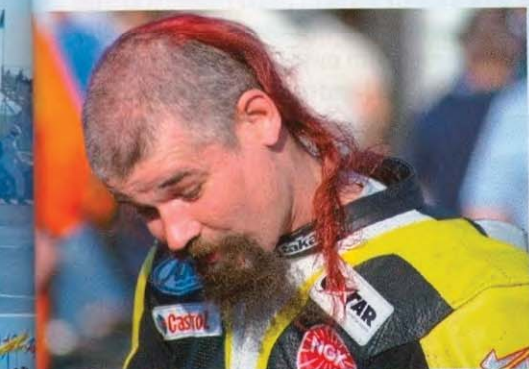
per e camion attrezzati da case e officine mobili. Il suo furgone mi dà l'idea di essere l'unica roccaforte italiana in mezzo al resto del mondo; c'è Bonetti naturalmente, Daniele e Pierluigi (Dani e Pier), che compongono la sua squadra, e poi due giornalisti lombardi, nonché, il sottoscritto, probabilmente l'unico spettatore italiano in moto. La chiacchierata che ne segue mi fa capire alcune cose di questo singolare ambiente; una in particolare è che qui l'atmosfera che si respira tra i vari team grandi o piccoli che siano è, oltre che chiaramente di sfida e competizione, anche di confron-





to e in taluni casi addirittura di collaborazione, quello che probabilmente non accade più ad altri livelli di questo stesso sport. Ho l'occasione di accertare di persona la teoria, quando una sera, passando a salutare Bonetti nel suo camper, con l'intento di mangiare due spaghetti, come solo gli italiani sanno fare, incontro Tim, un vero personaggio, ovvero il capomeccanico del team ufficiale Tas Suzuki che, a quanto pare, ha avuto la mia stessa idea. L'indomani la moto di Stefano andava che era una meraviglia, grazie evidentemente a qualche accorgimento tecnico suggerito da un

grande specialista, e forse anche a una bella compagnia improvvisata attorno ad un sano piatto di pasta, e da qualche bottiglia di buon vino. Pure queste sono strategie! I giorni trascorrono velocemente tra il nervosismo palpabile della corsa e la tranquillità di un paese incantato come l'Irlanda, pur se invaso da migliaia di moto. L'esperienza della NW200 cede lo spazio al viaggio di ritorno. Saluto Stefano, Dani e Pier, e con la calma di chi ha gli orari dei traghetti in tasca, mi preparo per tornare in Italia. Arrivederci magica Irlanda, alla prossima North West 200.



Bonetti durante la gara del 2006

