

THE BOS

**BATTLE OF THE SINGLE ■ SEMPRE PIÙ SEGUITE
LE GARE PER MONOCILINDRICHE. TARDOZZI
PRIMO CON LA GILERA UFFICIALE DAVANTI A
PAOLO BIANCHI, QUARTO VILLA DIETRO A FABBRI**

DARIO BALLARDINI

MISANO - Per vincere il mondiale 500 ci vogliono quattro cilindri. Per divertirsi no. Ne basta uno solo, purché rigorosamente a quattro tempi. Per il resto l'unico limite è quello della fantasia. Qualsiasi trasformazione è ammessa nella Battle of the Single, secondo una formula che sta incontrando un successo davvero inaspettato. Sembrava che il primo esperimento di Monza dovesse restare una cosa a se stante ed invece l'iniziativa è piaciuta, e nel giro di poco tempo è stata organizzata anche questa seconda gara di Misano.

Non esiste ancora un campionato riservato alle monocilindriche a quattro tempi, né per il momento c'è un regolamento preciso visto che è praticamente tutto libero. Però la cosa sta prendendo piede e nelle officine di numerosi preparatori, ma anche nelle cantine di diversi appassionati, si lavora alacremente per preparare mezzi con cui partecipare a questa nuova formula. Perché la Battle of the Single, sembra inevitabile, si correrà anche il prossimo anno. Non si sa bene come e con chi, ma si correrà. Non è questione di soldi, le monocilindriche costano poco adesso, perché si corre all'insegna della passione e dell'improvvisazione, ma presto le cifre cresceranno: l'intervento delle Case — e Gilera e Cagiva hanno già aperto la strada — porterà inevitabilmente i costi ad allinearsi alla media, a meno che non si trovi una formula-calmiere.

FASCINO - Però al momento le monocilindriche piacciono ancora più della Battle of the Twin, per il fascino esercitato dai loro scarichi a megafono completamente vuoti e per l'atmosfera che le accompagna. A Misano, così come a Monza, in pista non sono scesi solo appassionati interessati più alla musica degli scarichi liberi che non alla vittoria: per la gara romagnola la Gilera ha schierato nuovamente la sua Saturno in versione ufficiale, quella stessa che aveva vinto con il pilota-giornalista Alan Cathcart e che stavolta è stata addirittura affidata a Davide Tardozi. Un'offensiva in grande stile contro la Cagiva a motore Husqvarna, pure ufficiale, portata in pista da Paolo Bianchi,

pilota per hobby e collaudatore Cagiva di professione. La lotta — se così si può chiamare — è rimasta circoscritta a questi due piloti. Anzi, ad un pilota solo, Tardozi, che ha fatto veramente il bello ed il cattivo tempo: sapeva di essere superiore e per amore dello spettacolo ha fatto veramente di tutto, prima partendo deliberatamente attardato dalla pole position e poi recuperando con lentezza, proprio per animare un po' una gara che altrimenti si sarebbe ridotta ad un noioso monologo. Paolo Bianchi, a lungo al comando, non ha potuto resistergli più di tanto: pur più veloce sul rettilineo, la sua moto rendeva qualcosa alla Saturno nelle curve, ed in tutti i casi sarebbe stato davvero difficile ipotizzare una resistenza efficace nei confronti di Tardozi, pilota da mondiale che per giunta giocava in casa. Dopo qualche giro a contatto l'epilogo, previsto, con il romagnolo solo al comando ed il lombardo secondo, più indietro. Che Tardozi stesse giocando lo dimostrano i tempi: 1'29"06 il giro più veloce da lui ottenuto, decisamente più lento di quello delle prove libere, quando aveva girato sul passo di 1'27". Anche la sua moto del resto è tutt'altro che un mezzo di serie, preparato e modificato profondamente all'interno del reparto esperienze della Casa.

PRIVATI - Così alle spalle di Bianchi, staccatissimo, ha concluso il primo dei piloti privati, Marino Fabbri, che guidava una Saturno strettamente derivata dalla serie e schierata dal concessionario Mariani. Non era nemmeno pensabile ipotizzare che raggiungesse Bianchi, velocissimo davanti a lui, ma davvero la sua moto non gli avrebbe permesso di più. Alle sue spalle l'intramontabile Walter Villa, che non poteva restare sordo al richiamo delle monocilindriche: con una Yamaha SRX che si era preparato da solo è giunto quarto. Nonostante non sia più un giovincello, ed abbia qualche chilo di più, il «reverendo» continua a cavarsela più che bene con il manubrio nelle mani.

Certo che in una gara del genere, con tre piloti forti di esperienze di mondiale ed uno — Bianchi — vice campione junior

CLASSIFICA

BATTLE OF THE SINGLE - 8 ottobre 1989 ●
Organizzazione: moto club Berardi Riccione ●
Direttore di gara: Bruno Ronci ● Località: Misano Adriatico ● Tracciato: autodromo Santamonica di 3.488 metri ● Condizioni meteorologiche: coperto.

1. **Tardozi** (Gilera Saturno) in 18'11"51 alla media di 138,049 km/h; 2. **Bianchi** (Husqvarna) a 7"29; 3. **Fabbri M.** (Gilera) a 1'08"06; 4. **Villa** (Yamaha) a 1'11"33; 5. **Caprioni** (Geminiani) a 1'18"00; 6. **Carucci** (Yamaha) a 1'18"22; 7. **Toffolati** (Kawasaki) a un giro; 8. **Tenconi** (Gilera Saturno); 9. **Corsetti** (Gilera Saturno); 10. **Verdecchia** (Suzuki); 11. **Cardelli** (Yamaha); 12. **Clarke** (Gilera Saturno); 13. **Tassi** (Gilera); 14. **Chierici** (Ducati).

Giro più veloce: Tardozi (Gilera Saturno) in 1'29"06 alla media di 140,993 km/h.

della 250 qualche anno fa, lo spazio per gli altri si è ridotto notevolmente: il migliore è stato Paolo Caprioni, alla guida di una special realizzata dallo specialista Gigi Geminiani. Telaio in tubi e motore derivato da un monocilindrico Honda per una delle prime special approntate per la nuova categoria, che ha lottato fin sul traguardo con la Yamaha di Carucci, ma si sono viste anche altre special, come la curiosissima Kawasaki di Toffolati, settimo, la Suzuki di Verdecchia, con telaio Ducati, decimo, o addirittura la Gilera Saturno prima versione (quella del 1946 per intenderci) di Tassi, moto d'epoca apparentemente ma profondamente modificata all'interno.

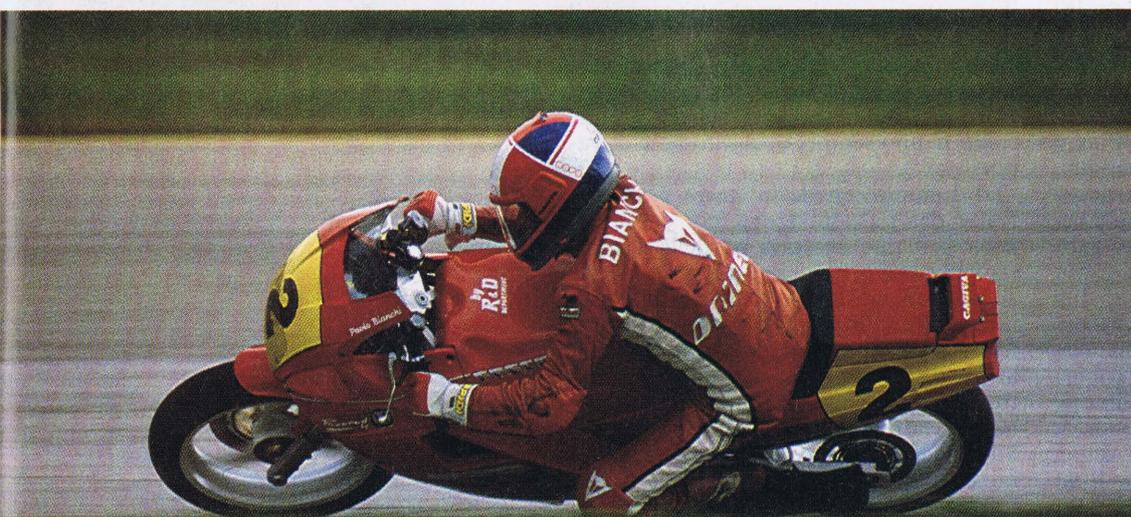
I NOSTRI - Sono scesi in pista anche due piloti di *MOTOSPRINT* in questa nuova categoria, ma non lo hanno fatto per vincere. Voleva essere solo un'esperienza divertente, e così è stato: Claudio Corsetti aveva una moto affidatagli dalla Casa, una Gilera Saturno che però non era nemmeno lontana parente di quella di Tardozi: era semplicemente stata privata del silenziatore ed alleggerita, null'altro. Ed il nostro eroe si è difeso più che onorevolmente, realizzando discreti tempi sul bagnato (si è qualificato in seconda fila) e concludendo nono.

Massimo Clarke addirittura non ha tolto la luce dello stop sulla sua Saturno personale, ma nemmeno lui aveva ambizioni di vittoria: voleva semplicemente «celebrare» il ritorno in pista di quelle moto che tuttora popolano i suoi sogni. Ha perso la sfida sociale, nel senso che il dodicesimo posto non è stato sufficiente per battere Corsetti, ma ha pareggiato la sfida «casalinga»: giungendo terz'ultimo infatti ha eguagliato la prestazione della sua ragazza, Ester Gerli, a sua volta terz'ultima della Gilera Ladies Cup. Avrebbero potuto essere soddisfatti di come sono andate le cose, se la vittoria del collega di Auto Piero Vivarelli nel campionato italiano turismo auto, nella stessa giornata, non li avesse esposti alle prese in giro di tutta la redazione... □

Foto **Oliver**



■ SOPRA LA GRIGLIA DI PARTENZA CON TARDOZZI (12), BIANCHI (2), FABBRI (16), CAPRIONI (91) E TOFFOLATI (19). CON L'11 IN SECONDA FILA È IL NOSTRO CORSETTI MENTRE CLARKE (14) È PIÙ INDIETRO. SOTTO ANCORA TARDOZZI E PAOLO BIANCHI ■



FLAMMINI NUMERO 1 ROPA

LA ROPA, l'associazione che riunisce gli organizzatori dei gran premi del mondiale velocità, ha un nuovo presidente. E la cosa ci riguarda molto da vicino visto che si tratta di Maurizio Flammini, anima dell'organizzazione che gestisce le maggiori gare in Italia. Il successo dell'ex campione automobilistico è stato tutt'altro che facile: la riunione si è protratta fino alle tre di mattina, ed è ripresa alle sei per l'ultima votazione. E c'è stato un certo sconvolgimento negli schieramenti: inizialmente pareva infatti che dovesse soltanto venire attuato uno scambio di cariche tra il vecchio presidente, l'olandese Jaap Timmer, ed il suo vice Flammini. Invece le quotazioni di Timmer sono precipitosamente crollate ed è solo con molta abilità che il nostro rappresentante è riuscito a mantenere salda la sua posizione. Ma ce l'ha fatta, e con Flammini nel ruolo di presidente per la ROPA dovrebbe cominciare una gestione più manageriale, come anticipato dall'addetto stampa della Flammini Racing Alessandro Zerbi. Alla carica di vice presidente è stato eletto il tedesco Haupt, un rappresentante della fazione più conservatrice, opposta alla nostra: una cosa, questa, che renderà piuttosto vivaci le riunioni della ROPA in futuro, con ogni probabilità. Timmer, pur non riconfermato, ha comunque conservato una posizione di rilievo all'interno dell'associazione. □