

Edito dalla MASMAN Communications  
 Autorizzazione del Tribunale di Roma n.187 del 4/5/2005  
 Redazione: Via S. Tommaso D'Aquino, 40 - 00136 Roma  
 e-mail: redazione@motorsnews.com - masman@masman.com  
 Le collaborazioni sono tutte a titolo gratuito.

Hanno Collaborato:

Per i testi, Claudia Costi  
 Per le foto: Roberto Cuoghi e Adelmo Malavolta  
 Tavole grafiche: Gabriele Pirovano  
 Gruppo Grafico Srl - 00012 Guidonia (ROMA)

Stampa:

## motormagazine

DIRETTORE: Massimo Manfregola

# Mondiale a tutto gas...



## Misano saluta il trionfo Ducati Bayliss sempre più leader

*Corser (Suzuki) e Haga (Yamaha) rincorrono il leader*

**cockpit** di Massimo Manfregola

**Sarà sempre verde la mia valle?**

Quattro Case nei primi quattro posti della classifica assoluta provvisoria. Erano anni che non si vedeva una concorrenza così agguerrita. La Ducati con Bayliss sembra volare, è vero, ma le altre Case non stanno certo a guardare. Il Campionato è spumeggiante, elettrizzante e il pubblico sembra gradire, molto a dire il vero. L'adozione della monogomma alla fine ha messo tutti d'accordo, incrementando la ricerca e lo sviluppo da parte delle squadre. Ma sono i piloti che guidano, che chiudono il cerchio. Sono loro, alla fine, a fare la differenza in pista, ne è la conferma la classifica assoluta provvisoria: nei primi quattro posti ci sono tre piloti che hanno già vinto un titolo iridato, vale a dire Bayliss (2001), Corser (1996, 2005) e Toseland (2004). Adesso non rimane che assistere a qualche exploit di una giovane rivelazione che possa regalare al Campionato un pizzico di interesse in più, così come ha fatto il nostro Lorenzo Lanzi lo scorso anno. Intanto questo Eldorado della stabilità regolamentare è minato dalle incalzanti richieste delle Case che potrebbero minacciare quelli che sono gli attuali equilibri. Per il 2007 si vocifera di aumenti della cilindrata, di "air restrictions" per i motori, lasciando libera l'elettronica. La giustificazione per tutto è come al solito la riduzione del budget per la gestione di un campionato. ma sarà vero?

**Massimo Manfregola**

**S**e diamo un'occhiata veloce al ruolino di marcia del leader attuale di questo Mondiale l'immagine che ne deriva è quella di un caterpillar. Perché sotto le sue vittorie a ripetizione gli avversari ne risultano schiacciati, stritolati, quasi ridotti in polvere. Definire Troy Bayliss in forma è riduttivo. Pensare alla 999 come una moto arrivata al limite del suo potenziale risulterebbe patetico.

Allora è assai difficile dare una esatta definizione a questo quadretto a tinte forti, con rossi accesi e sfumature dorate. Viene naturale chiederci dove sia finito quel Troy, per intenderci



l'altro australiano che lo scorso anno riportò alla vittoria la Suzuki nel mondiale delle derivate di serie. Forse in pochi avrebbero scommesso tutto questo "furore" di Bayliss quando approdò alla Ducati dopo aver abbandonato la Moto Gp a causa di un polso fratturato per una banale caduta mentre faceva motocross nel giardino di casa sua. Quest'anno nei box della casa di Borgo Panigale si respira un'aria più serena e distesa rispetto al clima incerto dello scorso anno.

L'unico cono d'ombra è quello riflesso dalla Ducati di Lorenzo Lanzi, che ancora non riesce a brillare come ci si aspettava. L'assenza di vittorie di quest'anno rischia di sbiadire i ricordi positivi della passata stagione, quando il 24enne cesenate fugò ogni dubbio sul suo talento innato. Intanto la classifica non

lascia molto spazio alla possibilità che qualcun'altro possa insidiare la leadership di Bayliss: Corser, il suo diretto avversario viaggia con un "ritardo" di 76 lunghezze rispetto al suo connazionale.

Per il portacolori del team belga Alstare Suzuki Corona, sembrano essere finiti i tempi delle vacche grasse. Al suo attivo c'è solo una vittoria, contro le sette a ripetizione del portacolori del team Ducati. Per uno che frena ce n'è un'altro che accelera: è il giapponese di Casa Yamaha reduce da due secondi posti nel-

l'ultima prova di Silverstone, in Inghilterra. Haga ha la stoffa di un samurai per gettarsi a capofitto nella rincorsa alla testa di serie del campionato.

Misano rappresenta il giro di boa del Campionato e la cartina al tornasole per molte squadre e piloti in cerca di un pò di gloria.

**Nella foto in basso a sinistra, un primo piano del 31enne Noriyuki Haga, il pilota nipponico del team Yamaha che vanta al suo attivo 19 vittorie su 165 gare disputate**

### IL PROGRAMMA

**Venerdì 23 giugno**  
 10,30 - 1130 Prove libere  
 14,15 - 15,15 Qualificazioni

**Sabato 24 giugno**  
 11,00 - 12,00 Prove libere  
 14,45 - 15,45 Prove libere  
 14,15 - 15,15 Superpole

**Domenica 25 giugno**  
 9,20 - 9,40 Warm up  
 12,00 - 1° Gara (25 giri)  
 15,30 - 2° Gara (25 giri)

**Andreani**  
 group international

posizione	N° pilota	SBK 2006 world champion	punti totali	25 febbraio Qatar	5 marzo Australia	23 aprile Spain	7 maggio Italia/Monza	28 maggio Great-Britain	25 giugno Silverstone	5. Misano-Misano	23 luglio Rep. Ceca	6 agosto Great-Britain Brands Hatch	3 settembre Netherlands	10 settembre Germany	1 ottobre Italia/Imola	9 ottobre France
1	21	T. Bayliss (Aus) - Ducati	225	20	20	10	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
2	1	T. Corser (Aus) - Suzuki	149	13	25	25	-	20	20	16	20	-	10			
3	41	N. Haga (Gia) - Yamaha	133	-	16	13	13	11	11	13	16	20	20			
4	52	J. Toseland (Gbr) - Honda	129	25	13	16	20	7	5	-	11	16	16			
5	4	A. Barros (Bra) - Honda	113	10	9	20	16	5	2	20	13	7	11			
6	88	A. Pitt (Aus) - Yamaha	103	16	11	7	11	6	7	11	10	11	13			
7	57	L. Lanzi (Ita) - Ducati	62	-	10	5	-	16	16	7	5	3	-			
8	19	R. Xaus (Spa) - Ducati	56	1	6	9	8	9	-	1	13	9				
9	9	C. Walker (Gbr) - Kawasaki	51	-	-	6	6	-	9	5	7	10	8			
10	3	N. Abe (Gia) - Yamaha	51	5	5	-	4	13	13	-	-	6	5			



Non è mistero che nel WSBK la cura dei dettagli sia un fatto quasi maniacale. Basta guardare l'originale cura tricotica di questo meccanico alle prese con la Ducati dello spagnolo Ruben Xaus, compagno di scuderia di Marco Borciani



Alex Barros, il veterano del Motomondiale, con oltre 250 gare iridate disputate, quest'anno è uno dei protagonisti della Superbike alla guida di una Honda del Team Klaffi. E' quinto in classifica assoluta provvisoria con 113 punti e due podi con due secondi posti



Noriyuki Haga, 31 anni compiuti il 2 marzo scorso, ha contribuito alla crescita della Yamaha nel WSBK e a Silverstone è andato due volte a podio!

# Un Trono per due

Nella nostra intervista la sfida mondiale vista da Giacomo Agostini

Nell'epoca romantica del motociclismo mondiale, Giacomo Agostini ha rappresentato il mito da incarnare per molti piloti di successo. Ha vinto a ripetizione in tutte le classi e le specialità in cui si è cimentato, e ai suoi esordi stupì il mondo contendendo la vittoria con la monocilindrica Morini ai piloti con le pluricilindriche giapponesi. Ed è a lui che chiediamo di snocciolarci qualche preziosa considerazione sull'attuale leadership del mondiale Superbike.

«E' difficile poter dire se la Suzuki risulta in affanno perché ha qualcosa in meno rispetto alla Ducati: nelle competizioni ciò che fa il risultato è il complesso del "pacchetto" pilota e mezzo meccanico. A volte basta davvero una inezia per pregiudicare la differenza in pista fra una moto e l'altra, anche se poi è l'uomo, il pilota, che deve gestire il tutto, colui che è delegato a chiudere il cerchio».

A tal proposito si credeva che lo scorso anno la Ducati 999 era giunta al limite della sua evoluzione e poi invece...

«E' vero, è strabiliante quanto sia ancora alto il potenziale di questa moto che sta dimostrando una competitività davvero sorprendente nonostante i progressi



A lato Giacomo Agostini oggi. Sotto a destra, "Ago" in azione in una delle gare della sua carriera. Ha vinto 15 titoli mondiali, 18 titoli italiani e 122 GP Iridati

e la qualità della concorrenza made in Japan, segno che la base di partenza è ottima senza per questo voler mettere in secondo piano il pilota, Bayliss, dotato di una grinta da fare invidia».

Significa che Corser ha qualcosa in meno rispetto al suo rivale connazionale?

«Non ho detto questo, ma una cosa è certa: quando non si ha a disposizione un mezzo in grado di offrirti quella sensazione di serenità e di sicurezza tale da permetterti di dare il meglio e di vincere le sfide, tutto diventa complicato».

Il nostro Lorenzo Lanzi sembra caduto in crisi, quale pensi sia il motivo?

«Lorenzo è un pilota che ha

tutte le carte in regola per fare bene, e lo scorso anno lo ha dimostrato, speriamo che sia solo un momento di stallo».

Qual'è la formula del successo della Superbike?

«Semplice: gli appassionati hanno la necessità di veder correre i propri idoli su moto che sono l'esatta derivazione di quelle che hanno nel loro garage e che usano magari durante il fine settimana».

Cosa ne pensi del fallito "acquisto" di Biaggi in Superbike da parte della Suzuki di Francesco Batta?

«Per poter dare un giudizio sereno sarebbe necessario sentire entrambe le campane. Quel che si semina si raccoglie...».

Nel 2007 la Moto Gp dovrebbe approdare a Misano.

«Nella tradizionale terra dei motori non può essere che un appuntamento importante per il motociclismo nazionale, anche se, con le dovute modifiche, il circuito di Santamonica non sarà certo più tecnico di quello del Mugello».

Si vocifera sul possibile ingresso della Mv Agusta nella Superbike 2007, sono solo voci?

«Che io sappia è ancora presto per dirlo, aspettiamo e vediamo».



Troy CORSER

Nato a Wollongong, in Australia, il 27 novembre del 1971, ha debuttato nelle gare di velocità soltanto nel 1991, conquistando due anni dopo il titolo di campione australiano della Superbike. Nel 1995 vince il prestigioso titolo AMA sempre nella stessa categoria. Nel 1996 è campione del mondo Superbike con la Ducati 916. Nel 1997 passa al Mondiale 500 senza grandi risultati. Dal 1999 corre stabilmente nel mondiale Superbike. Nel 2005 arriva il secondo titolo iridato con i colori del team Alstare-Corona



Troy BAYLISS

Australiano come il suo diretto rivale, Troy Bayliss è nato a Taree il 30 marzo del 1969. Inizia a correre nel 1977 in motocross. Solo più tardi, nel 1992, scopre le gare di velocità in pista, e nel 1994 arriva il primo titolo australiano della Classe 600 in sella di una Kawasaki. Nel 1999 vince il titolo BSB Superbike per poi fare il suo debutto, la stagione seguente, nel Mondiale della categoria. Nel 2001 si aggiudica il titolo mondiale Superbike in sella ad una Ducati 996R. Nel 2003 esordisce nella MotoGp con una Ducati, categoria nella quale milita fino al 2005 concludendo la stagione in 15° posizione

Massimo Manfredola

## riders made in italy



Gianluca NANNELLI (Honda CBR)

Nato a Firenze il 22/08/73

Nel 2001 è quinto nell'europeo Supersport, l'anno successivo passa al mondiale Supersport con la Ducati e nel 2003 conclude la stagione al 15° posto assoluto. Nel 2004 esordisce nel mondiale Superbike, partecipando alle 22 gare in programma per poi concludere 14°. Nel 2005 decide di prendere parte al campionato mondiale Supersport con una Ducati 749 R del Team Caracchi: si aggiudica una gara e conquista tre volte il podio. Per il 2006 il suo impegno si divide fra la Supersport e la Superbike in sella alla Honda CBR del team Dxfreme.



Roberto ROLFO (Ducati 999F05)

Nato a Torino il 23/03/80

Muove i primi passi nella categoria Sport Production e nel Trofeo Aprilia. L'esordio nei GP avviene al Mugello nel 1996 come wild card. L'anno successivo, il 1997, conclude al terzo posto nel campionato Europeo mentre nel 1998 e 1999 conclude 14° nel ranking generale dopo aver disputato l'intera stagione prima in sella ad una Honda e poi con l'Aprilia del team Vasco Rossi nella classe 250, categoria che lo vede protagonista fino al 2004 militando in squadre blasonate come quella Gresini-Honda. Passa alla Moto Gp nel 2005 in sella ad una Ducati.



Marco BORCIANI (Ducati 999F05)

Nato a Desenzano il 07/12/75

Inizia la sua carriera agonistica nel 1994, con la partecipazione al campionato italiano Sport Production. Nel 1996 è contemporaneamente sia nella Sport Production 125 che nel Trofeo Honda, prima di esordire l'anno successivo nell'Europeo in sella ad una Honda 125 del team Matteoni. Nel 2000 esordisce nella Superbike con una Ducati 996RS. Nel 2004 per ben due volte sfiora il podio nelle gare di Valencia e Phillip Island. Nel 2006 corre nelle fila del team Sterilgarda Berik in sella ad una Ducati 999 F05.



Vittorio IANNUZZO (Suzuki GSX)

Nato ad Avellino il 10/05/82

Il pilota campano è considerato nell'ambiente uno dei rider emergenti del motociclismo internazionale. Nel 2002 si è aggiudicato il titolo europeo nel campionato Superstock in sella alla imbattibile Suzuki GSX-R 1000. Nel 2003 partecipa contemporaneamente alle gare del CIV e a quelle del mondiale Superbike (Europa) La stagione successiva è il pilota ufficiale del team Suzuki Alstare Corona nel mondiale Supersport. Nel 2005 partecipa alla Coppa del Mondo Superstock con la MV Agusta F4-1000S. Nel 2006 è nel WSBK con la Suzuki del team Celani.



Ivan CLEMENTI (Ducati 999RS)

Nato a Montegiorgio il 18/01/75

Nel 1995 milita nella Sport Production nella Classe 125, dove si aggiudica il titolo nazionale della categoria. Nel 1999 è campione italiano e campione europeo della Classe 250: risultati che lo proiettano alla ribalta del motociclismo internazionale tanto che nel 2003 è nel mondiale Superbike: unico pilota a ben figurare con una Kawasaki 750. Nel 2004, sempre nel mondiale Superbike, conclude al 12° posto. La stagione successiva è sempre nella Superbike con il team Bertocchi, in sella ad una Kawasaki. Nel 2006 firma con il team Pedercini in sella alla Ducati.



Lucio PEDERCINI (Ducati 999RS)

Nato a Volta Mantovana il 22/10/72

Il suo debutto assoluto nel motociclismo è nel 1987. Nel 2000 è vice-campione italiano della Superbike mentre l'anno successivo esordisce nel mondiale Superbike concludendo la stagione in 19° posizione. La stagione più fortunata nell'ambito del mondiale delle derivate di serie è il 2003, quando conclude la stagione in nona posizione assoluta. Nel 2004 e nel 2005 è ancora in Superbike con un team che porta il suo stesso nome. Quest'anno, sempre con il suo team, è al via in sella di una Ducati 999 RS assieme a Ivan Clementi e al teutonico Max Neukirchner.

►  
Paolo Ciabatti, responsabile del team Ducati Xerox, sembra avere una vera passione per gli elicotteri. Qui lo vediamo attento alle nozioni impartite dall'ispettore del 3° Reparto Volo della Polizia di Stato Otello Buoso



►  
Questo è il volo spettacolare di Gianluca Nannelli a Monza, conclusosi per fortuna senza serie conseguenze per il pilota toscano. Il drammatico momento è stato congelato dall'obiettivo del nostro vulcanico Roberto Cuoghi



# Lanzi, ritorno al futuro

**Problemi di gomme: «Abbiate ancora un pò di pazienza, a Misano vedrete»**

**A**lla Vigilia del Gran Premio di S.Marino raggiungiamo Lorenzo Lanzi al telefonino: « Sono in bici sul Monte Fumarolo, ne avrò ancora per tre ore, devo allenarmi al meglio per la gara di Misano». Bastano queste frasi per inquadrare il personaggio, l'uomo, lo sportivo. Si allena sulle strade che furono assai care all'indimenticato Pantani, che proprio su questo passo si fermava a riempire la sua borraccia ad una fonte freschissima per poi ripartire per i suoi lunghi allenamenti. Con la sua bici Lorenzo macina chilometri spingendo rapporti da cingolati, per farsi il fiato e tenere meglio l'apnea che il circuito Santamonica richiederà al pilota di San Piero in Bagno in uno dei week-end più infuocati della stagione. «Non credetemi bollito» - incalza l'alfiere della Ducati che poi continua - sono sempre la stessa persona che vinse le due gare nel 2005. Guido la stessa moto dello scorso anno, ma le gomme a disposizione sono cambiate e ancora non si adattano al meglio al mio stile di guida. Continuo ad avere problemi di inserimento con l'anteriore: la moto non è precisa come la vorrei. Quest'anno il Campionato è ancora più competitivo dello scorso anno, i valori in campo sono di primissimo livello e per fare la differenza è indispensabile che tutto sia a posto nei minimi dettagli». Però il tuo compagno di squadra sembra non avere problemi: «Abbiate due stili di guida molto diversi e poi ha il vantaggio di avere in più 13 anni di esperienza ad altissimo livello. Comunque non dispero, abbiate ancora un pò di pazienza...».

mas.man.



A sinistra Lorenzo Lanzi alle prese con la visiera del suo casco prima di scendere in pista. L'alfiere della Ducati è un pignolo: non lascia nulla al caso e ama curare personalmente ogni dettaglio. Assieme a Michel Fabrizio, Lanzi rappresenta una delle promesse del motociclismo internazionale

**pit lane** a cura di Claudia Costi

In occasione del sesto appuntamento del Mondiale Superbike di Misano Adriatico, la FGSport, società che organizza il campionato delle derivate di serie, ha pensato alla solidarietà decidendo di sostenere la Onlus Work in Progress con l'organizzazione di un'asta di beneficenza alla quale partecipano team e piloti del circus della Superbike.

**solidarietà**

La Onlus Work in Progress, fondata nel 2005 da un gruppo di medici italiani, è impegnata per la costruzione di villaggi rurali in Gambia e in Senegal oltre che strutture ospedaliere adeguate con annessi nidi maternità.

Il prossimo 9 luglio a Magione è di scena la 4ª prova del primo Trofeo delle Regioni, gare riservate a tutti i piloti che hanno staccato la licenza per la prima volta nella loro carriera. Nella Classe 1000 il

**trofeo delle regioni**

leader incontrastato è Gabriele Rossi (Yamaha) con un vantaggio di dieci punti sul diretto avversario Daniele Corbelli (Ducati). Nella Classe 600 il leader provvisorio è Maurizio Marinelli (Suzuki) seguito da Maurizio Nuti (Yamaha). Per informazioni: [www.tutto-motoracing.it](http://www.tutto-motoracing.it)  
Tel. 0774.321007

**CLASSE 1000**

- |                          |        |
|--------------------------|--------|
| 1. G. Rossi (Yamaha)     | p. 220 |
| 2. D. Corbelli (Ducati)  | p. 210 |
| 3. M. Ruiu (Yamaha)      | p. 204 |
| 4. F. Di Salvo (Suzuki)  | p. 200 |
| 5. T. Mambretti (Suzuki) | p. 164 |

**CLASSE 600**

- |                          |        |
|--------------------------|--------|
| 1. M. Marinelli (Suzuki) | p. 225 |
| 2. M. Nuti (Yamaha)      | p. 220 |
| 3. E. Mancini (Yamaha)   | p. 185 |
| 4. L. Sarra (Yamaha)     | p. 183 |
| 5. M. Magnelli (Honda)   | p. 160 |

## Frankie promuove Michel Fabrizio

Lo scorso anno, proprio a Misano, Chili festeggiò il traguardo delle sue 250 partenze nella Sbk. Un bel record se si pensa che il pilota di Castenaso conserva ancora la grinta e l'entusiasmo di un debuttante. Ma la drammatica caduta di Misano durante un test collegiale in cui la moto andò letteralmente distrutta, ha posto definitivamente la parola fine alla sua carriera agonistica, anticipando probabilmente di un

anno la sua decisione. Adesso il suo obiettivo è di allevare campioni di razza, come quello che ha scelto di svezzare nella sua squadra, la DFXtreme Honda di Daniele Carli, in questo Mondiale riservato alla derivate di serie. Stiamo parlando di Michael Fabrizio, 21 enne romano di belle speranze, anzi di più come afferma lo stesso Chili: «E' un gran talento e mi auguro molto presto di vederlo lottare gomito a gomito con i migliori della categoria. Siamo ancora a metà stagione, per cui la possibilità di sfruttare l'esperienza fino a questo momento maturata lo rilancerà certamente nella rosa dei migliori piloti del mondiale: in fondo questo, per lui, è un'anno di apprendistato dove la cosa più importante è quella di fare meno errori possibili».

mas.man.



La foto sopra ritrae Fabrizio in azione sulla Honda Fireblade del team Dfxtreme

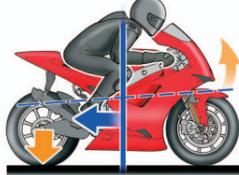
## set up sospensioni e assetto

a cura di Massimo Manfregola e tavole di Gabriele Pirovano

Giuseppe Andreani, ex-pilota di motocross e vincitore di molte gare iridate della Classe 125 e 250, nonché titolare della omonima azienda pesarese che da anni si occupa dell'assistenza e sviluppo tecnico nell'ambito delle competizioni delle due e delle quattro ruote, ci spiega i segreti delle sospensioni nell'ambito della messa a punto delle moto che partecipano al mondiale Superbike: «Durante una gara di campionato del mondo il lavoro in pista inizia normalmente il mercoledì pomeriggio e si protrae incessantemente fino al venerdì sera, giornata, quest'ultima, dedicata alla messa a punto degli ultimi dettagli in base alle caratteristiche del circuito, oltre che alla taratura delle sospensioni che avviene sulla scorta dei dati acquisiti fra una gara e l'altra. Solitamente il sabato la nostra attività si concentra soprattutto nell'ottica di ottimizzare il lavoro delle sospensioni in funzione delle indicazioni che arrivano direttamente dal pilota e dall'analisi della telemetria durante e dopo i turni di prove. Per ottimizzare le performance della moto si praticano diversi tipi di interventi ma quello più importante riguarda la geometria della moto, in particolare il bilanciamento della moto in funzione delle altezze: quella posteriore e

quella anteriore. Lo spostamento delle geometrie, e quindi del suo baricentro rispetto ai due assi delle ruote, ci permette di ottimizzare la direzionalità della moto in relazione al grip della gomma posteriore, cercando il miglior compromesso modificando altezza di tutta la moto affinché venga modulato al meglio il trasferimento di carico in frenata e in accelerazione, oltre che in uscita dalle curve. Oltre alle modifiche che si apportano alla geometria della moto esistono altri interventi cruciali che interessano le molle, intervenendo sul carico, che può essere più o meno duro, e sulla precarica che è comunque e sempre in relazione alla durezza della molla stessa (di solito con molla più morbida si può usare qualche millimetro in più di precarica o viceversa con molla più dura) con lo scopo di ottimizzare l'aderenza e quindi la direzionalità della moto: se la moto dovesse scivolare eccessivamente il pilota non potrebbe dare gas nel modo in cui vorrebbe. Nel caso in cui, pur ottimizzando le geometrie ed il bilanciamento della moto non si riuscisse ad ottenere una configurazione ottimale, al punto da offrire al pilota quella fiducia da permettergli di forzare il ritmo senza correre molti rischi, allora si ricorrebbe a modifiche più sostanziali che

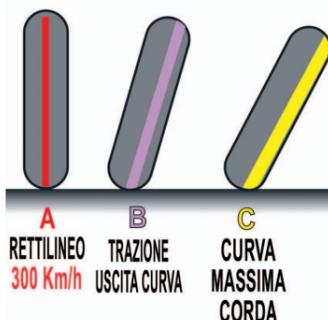
POSTERIORE



ANTERIORE



consistono nella modifica della taratura interna per ottenere, dalle sospensioni, reazioni che limitino oppure aumentino il movimento della moto. In quest'ottica va sottolineato, soprattutto ai massimi livelli, quanto sia importante per un pilota poter sfruttare al meglio la prestazione del mezzo meccanico anche per guadagnare solo qualche decimo di secondo rispetto all'avversario, magari anticipando di appena qualche centimetro il punto in cui poter accelerare in uscita da ogni curva: questo di solito avviene solo quando il contatto fra gomma e asfalto non lascia indecisioni di sorta».



Troy Bayliss, alfiere del team Ducati, è stato il più veloce nei test che si sono svolti la settimana scorsa a Brno.

**test wsbk a brno**

Il pilota australiano, leader della classifica provvisoria del WSBK, ha battuto tutti i record precedenti del circuito della repubblica Ceca, fermando i cronometri sul tempo di 2'00,0 netti con gomme da qualifica. La Casa di Borgo Panigale ha concluso i tre giorni di test con mezza giornata di anticipo rispetto alla concorrenza.

Tempi:

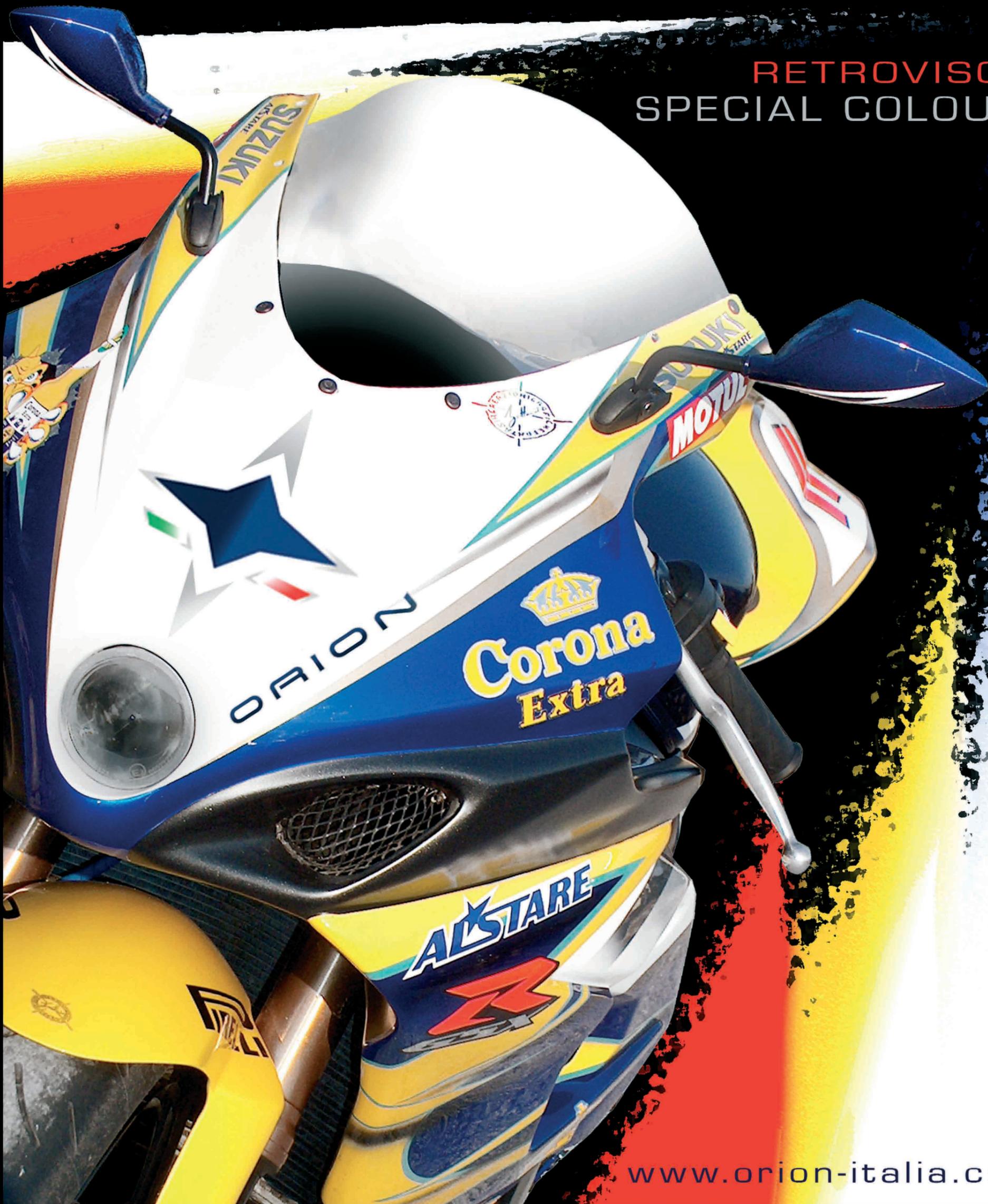
1. Bayliss (Ducati) in 2'00"0;
2. Walker (Kawasaki) in 2'01"0;
3. Muggeridge (Honda) & Pitt (Yamaha) in 2'01"2;
4. Haga (Yamaha) in 2'01"5;
5. Lanzi (Ducati) in 2'01"6;
6. Toseland (Honda) in 2'01"7;
7. Nieto (Kawasaki) in 2'02"0;
8. Foret (Suzuki) in 2'02"6;
9. Martin (Petronas) in 2'03"1.



# ORION

MOTORCYCLE ACCESSORIES

RETROVISORI  
SPECIAL COLOURS



[www.orion-italia.com](http://www.orion-italia.com)

DUCATI

SUZUKI

KAWASAKI

HONDA

YAMAHA

