

Nuovo anno, nuova corsa. Il Campionato International Grand Prix 125-250, corso con la benzina Magigas X-Flame 2T, inizia dai test ufficiali a Misano, direttamente nel cuore di una regione che vive di passioni per i motori, ed in cui sono nati i campioni di sempre. Le prove, fissate per il 19 e 20 Marzo, hanno visto coinvolte le squadre del Civ e della Coppa Italia ma anche le amate due tempi, pronte a riempire, con il loro inimitabile suono e odore, la pista dedicata a Marco Simoncelli, pilota che riuscì a dare il suo massimo proprio sulle quarto di litro a miscela.

Particolarmente attesi erano due giovani piloti dell'Academy in sella alle Honda Rs 125, fornite dal moto club 250 GP: Davis Castellani, nato nel 1999, che esce dalle gare di minimoto, e Niko Barani, classe 1997, vincitore di due gare nella classe Sport 2 tempi del Civ nella stagione 2015, ed un'altra vittoria al Mugello il 2014 nel medesimo campionato.

Niko Barani ha confermato nel primo turno di prove libere di domenica gli stessi tempi del sabato con un passo di 1'54 alto nonostante la mattina abbia accusato uno scarso feeling con la moto. "Questa mattina ho provato a forzare un pò di più, volevo provare ad abbassare i tempi ma accusavo scarso feeling con la moto. Non la sentivo molto stabile, non mi dava sicurezza. Si scomponeva molto nella percorrenza della curve, però sono uscito abbastanza soddisfatto dal primo turno, perché sono rimasto costante con i tempi".

Anche nel 2° turno il passo rimane il medesimo, il tempo più basso registrato è 1'54'09. "Tra il primo ed il secondo turno i meccanici hanno cambiato la gomma, mettendone una nuova, e ritarato la forcella. Mi sono trovato molto meglio e questo mi ha permesso di abbassare qualcosina. Il feeling globale con la moto sta migliorando - afferma Niko - deve solo acquistare più sicurezza nelle staccate e nella percorrenza. Devo soprattutto imparare a tenerla più salda. La reattività che ha è un'altra cosa rispetto alla Sp. Senza contare che vengo da quasi un anno di stop, quindi non solo devo adattarmi alla nuova moto, ma anche riprendermi un po' ai ritmi della guida in pista."

È nel 3° turno che Niko riesce ad abbassare ulteriormente il tempo, chiudendo il week end di test con il suo miglior tempo 1'53"35. "Sono veramente soddisfatto. Se devo essere sincero non ero entrato con l'intenzione di abbassare il tempo, ma di confermare quelli dei turni precedenti. Però mi sentivo bene, ero carico, ho visto dei ragazzi davanti e, con un po' di agonismo, ho provato a stargli dietro. Quando nel tabellone ho visto 1'53 sono stato felicissimo."

Per Davis Castellani invece giornata nera. Problemi vari all'impianto frenante nonostante il team abbia dedicato tutte le sue forze e risorse alla risoluzione del problema. Davis è stato costretto a rientrare subito ai box durante il turno di domenica delle ore 11 senza far

registrare un tempo. La ruota della sua Honda si bloccava e ciò l'ha obbligato al ritiro.

I meccanici hanno celermente sostituito tutto l'avantreno della moto, in modo da permettere a Davis di provare nel secondo turno. Sfortunatamente però, l'impianto frenante continuava a dare problemi ed ha costretto nuovamente il pilota a rientrare ai box subito dopo il primo giro. Ed è proprio mentre rientrava che la ruota si è bloccata, facendo cadere Davis, che è stato in seguito visitato dal Centro Medico, con un esito di contusione alla clavicola sinistra: "anche se i meccanici hanno fatto un ottimo lavoro sostituendo in tempo tutto l'anteriore, il problema della ruota che rallentava e poi ripartiva si è manifestato anche al secondo turno di prove. Ho provato a continuare ma non andava e così ho deciso di rientrare ai box, soltanto che in quel punto la ruota si è bloccata del tutto e sono caduto".

❌ La contusione ha costretto Davis a rinunciare al 3° turno di prove, per non rischiare peggioramenti in vista della prima gara dell'IGP. Quella che era partita come una buona giornata si è conclusa male per lui, ma questo non ha abbattuto il giovane pilota che, voglioso di mettersi in gioco, sarebbe stato intenzionato a provare ugualmente nel turno delle 16: "tuttavia è stato un fine settimana positivo, con la squadra mi sono trovato bene e ho socializzato con un circuito in cui non avevo mai girato. Peccato per la caduta; fosse stato per me avrei provato ugualmente a fare il 3° turno."

Il week end di test si è concluso in maniera abbastanza positiva per i piloti del nuovo progetto Academy. Non solo hanno avuto modo di poter vivere la propria passione, correre in moto, ma di capire come si comporta una vera moto da Gran Premio e le dinamiche di un team. Perché fare il pilota non è solo correre e dare gas, ma anche lavorare a stretto contatto con i componenti della squadra.

Non sono i soli ragazzi a prendere parte a questo progetto. Per questa stagione il capo tecnico, Graziano Bonomini, segue due studenti che, per passione, hanno deciso di fare un " tirocinio " nel regno delle 2 tempi. Entrambi di Bari, Flavio Ciccarone e Piero Masstari, si sono dedicati con anima e corpo a questa nuova esperienza: Piero segue un corso di formazione, mentre Flavio è uno studente di Ingegneria Meccanica.

"Mi attrae molto questo settore. Mi interessa sviluppare una visione a tutto tondo di come funziona una moto, dal motore alla ciclistica. Grazie a Flavio, mio amico, ho avuto l'occasione di poter fare questa esperienza, che è la mia prima in un team di corse. Sono un appassionato di motori a 2 tempi e fare una cosa del genere è veramente emozionante", sostiene Piero.

Flavio invece vive per il motore, il suo sogno infatti è costruire un motore che replichi

l'Aprilia Rsw 250, bicilindrica con aspirazione a disco rotante. Un bel progetto che ha tutte le carte in regola per poter essere realizzato: "Marchetti mi ha fatto un offerta che non potevo rifiutare (ride). Lavorare così, direttamente su un 2 tempi da GP, non capita tutti i giorni. Adoro questo tipo di motori, sono motori razionali ed intuitivi. Mi dedico già ai motori stradali come quello della Mito o dell'Aprilia Rs ma questi sono tutta un'altra cosa. Stare nel team mi permette di conoscere le particolarità e la meccanica di un motore da Gran Premio."

Entrambi non sanno se un tirocinio del genere sarà mai riconosciuto dall'Università ma è certo che servirà al loro curriculum formativo e al loro futuro.