



La Multistrada che è stata utilizzata alla Speed Week da Alessandro è la stessa che utilizza tutti i giorni su strada.

sioni molli in mezzo a tante piccole e scattanti supersportive. Tuttavia, senza pensarci troppo, mi ritrovo iscritto alla Ducati Speed Week con la mia Multistrada (40.000 Km all'attivo), un budget ridotto all'osso e ben 20 minuti di allenamento in pista dall'inizio dell'anno.

A causa di alcuni cambiamenti nel regolamento, l'edizione 2007 della Speed Week viene disertata da molti amatori, cioè da quegli squattrinati con moto vecchie con cui, magari, sarei riuscito a ingarellarmi.

Va bene lo stesso, ormai sono in ballo: darò tutto me stesso, mi diventerò e combatterò e, chi lo sa, raccontandolo in giro qualcun altro potrebbe essere spinto a fare altrettanto il prossimo anno, così che avrò finalmente un po' più di compagnia, lì in ultima fila!

Ad ogni modo, arrivo in Ungheria dopo un interminabile viaggio in furgone. Nel tardo pomeriggio del giovedì incontro gli altri amici del Multiforum, con cui condividerò box, cibo, brugole e racconti.

Una volta in circuito, ci industriamo per accamparci e preparare le moto per le verifiche tecniche. Tradotto in parole povere, significa che gli altri si limitano a scaricare le moto, io invece devo smontare targa, frecce, specchietti, cavalletto e coprire alla buona il faro e i fianchi della sella dedicata al passeggero con della carta adesiva bianca a mo' di portanumero.

Il venerdì è giornata di prove libere, due turni da un'ora ciascuno. Contrariamente all'anno precedente, tutti i piloti avrebbero provato assieme, quindi 1098 e 999 R scendevano in pista con i

due valvole e i 4 cilindri. Potenzialmente, un gran pasticcio, in realtà, anche grazie al numero ridotto dei partecipanti, nessun problema.

Decido di fare questa prima giornata con un treno di Dunlop di seconda mano. Le sospensioni Showa revisionate funzionano decentemente, anche se la moto, comunque, si muove parecchio nei tratti veloci. Mi fermo ai box, dove il mio amico Vittorio inizia a trasformarsi in un ottimo ingegnere di pista.

Mi chiede, infatti, le sensazioni ricevute dalla moto e io, da bravo pilota, rispondo quasi sempre a casaccio. Intanto però, con un paio di click qui, mezzo giro là, scopro con piacere che riesco a girare costantemente su un buon passo senza prendere nessun rischio.

L'unico problema è costituito dal clima: fa caldissimo e al secondo turno della mattina ci sono già 42 °C di temperatura esterna, mentre sull'asfalto il termometro tocca quasi i 70 °C. Inizio a macinare giri su giri, fermandomi ai box una volta soltanto, giusto per fare qualche altro piccolo cambiamento, dopo di che riprendo a girare.

Il caldo si fa sentire, la temperatura dell'olio sta fissa sopra i 140 °C e, a un certo punto, la moto non frena più! Probabilmente, il troppo caldo ha fatto perdere tono alle pastiglie che, ovviamente, non sono specifiche per la guida in pista, in linea con la mia filosofia dell'estremo risparmio.

Vittorio mi consiglia di alternare dei giri veloci con altri più lenti, così da far raffreddare un po' i freni. Ci provo, ma ogni tanto continuo a sentire che i freni non sono più efficaci come prima. Questo fa salire un po' di apprensione prima delle staccate ad alta velocità, oltre a far crescere la speranza che, il giorno della gara, la temperatura scenda.

Per le prove cronometrate del sabato monto delle Metzeler, anche queste di seconda mano. Le Dunlop del giorno prima non erano il massimo e la moto ondeggiava come una biscia, specie negli scollinamenti e nei curvoni veloci.

Ho due turni da 25 minuti che cerco di sfruttare al meglio. Effettuo pertanto delle piccole modifi-