



II
Sport
Campionato Italiano Velocità

SSTK
600 e 1000

LÀ DOVE SI SGOMITA

Se cercate spettacolo, adrenalina e un nugolo di piloti pronti a darsi battaglia senza esclusione di colpi, le gare giuste per voi sono quelle delle Superstock

di Stefano Borzacchiello, foto di Antonio Inglese

Le gare da non perdere sono quelle della STK 600 e della 1000. Chi segue il Campionato Italiano da diverse stagioni sente ripetere spesso questa affermazione dagli appassionati. Del resto, come dar loro torto? Queste categorie, in cui gareggiano moto strettamente derivate di serie, sono diventate il piatto forte del campionato tricolore. Le due classi danno infatti vita a gare adrenaliniche dal semaforo verde alla bandiera a scacchi e quest'anno, oltre ad aver fatto registrare il pieno di iscritti con griglie di oltre trenta partecipanti, annoverano tra le loro fila un gran numero di promesse: piloti per lo più giovanissimi che sfilano su una passerella importante con la speranza di passare in fretta alla ribalta internazionale.

La STK 600 e la 1000 sono nate con finalità formative, ma se la "seicento" è stata studiata per favorire i debuttanti, la "mille" è di certo una categoria dedicata a piloti più esperti. In comune hanno la formula, che consente limitati interventi di elaborazione sulle moto, e il regime di monogramma. Per il resto le differenze sono tante.

UNA PALESTRA DI LOTTA

Nella STK 600 vedere ragazzi che, dopo aver guidato al massimo una 125, si ritrovano alle prese con una "seicento" potrebbe far

Due promesse della STK 600: sopra, Franco Morbidelli (16 anni), segnalato al team Forward Jr dal padre di Rossi e già nella top ten dopo poche gare; sotto, Francesco Cocco (15 anni), veloce ma incline all'errore.

A destra, Dino Lombardi (nr. 13) leader della classifica, davanti a Nicola Morrentino e Federico Monti



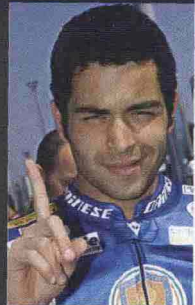
STK 600

STK 1000



Due volte della STK 1000: sopra, Lorenzo Zanetti che sulle derivate ha trovato la sua dimensione e ora sulla BMW è un riferimento nella Coppa del Mondo nonché

leader del CIV; sotto, il volto del ducalista Danilo Petrucci (in azione nella foto grande), pilota del rinato Team Italia



pensare che per loro si tratti di un passo troppo grande. Ma non è così. Lo dimostra il fatto che anche gli esordienti vanno subito fortissimo nonostante queste moto, rispetto a quelle con cui correvano prima, abbiano una potenza più che doppia e siano più grandi e pesanti. Però, proprio per il fatto di essere derivate dalla serie, hanno un grande vantaggio: sono "facili", tanto che si arriva a scoprirne presto il limite, come ci hanno confermato molti di loro. Paragonate alle nave scuola per eccellenza, la 125GP (una moto da corsa molto tecnica), le stock sono meno formative perché gli interventi di messa a punto possibili sono limitati. In una categoria dove regna l'equilibrio, alla fine ciò che fa la differenza è il carattere del pilota, la sua voglia di emergere. Per questo la STK600 è durissima per i piloti: in prova, passare dalla prima fila al fondo dello schieramento è questione di un soffio, in gara è anche peggio e l'impeto di stare davanti spesso tradisce. Così però i ragazzi imparano a lottare senza paura e sono obbligati a sgomitare per farsi largo.

La STK 1000 è tutto un altro mondo. Questa classe non rappresenta semplicemente il passo successivo alla 600 ma punta ad essere qualcosa di più: un serbatoio di talenti per il Mondiale SBK. Le moto che vi corrono sono più potenti, pesanti e anche più difficili da gestire e da mettere a punto rispetto alle 600. Inoltre ha più rilevanza la competitività del mezzo, così come l'esperienza della squadra in cui si corre. Alcuni costruttori, in primis Ducati e BMW, hanno capito il valore propedeutico di questa categoria e hanno investito allestendo dei team ad hoc. Ma per vitalizzare ulteriormente la classe, servirebbe l'appoggio e la presenza di tutte le case. Dalla STK 1000 così si potrà veramente spiccare il volo. //

