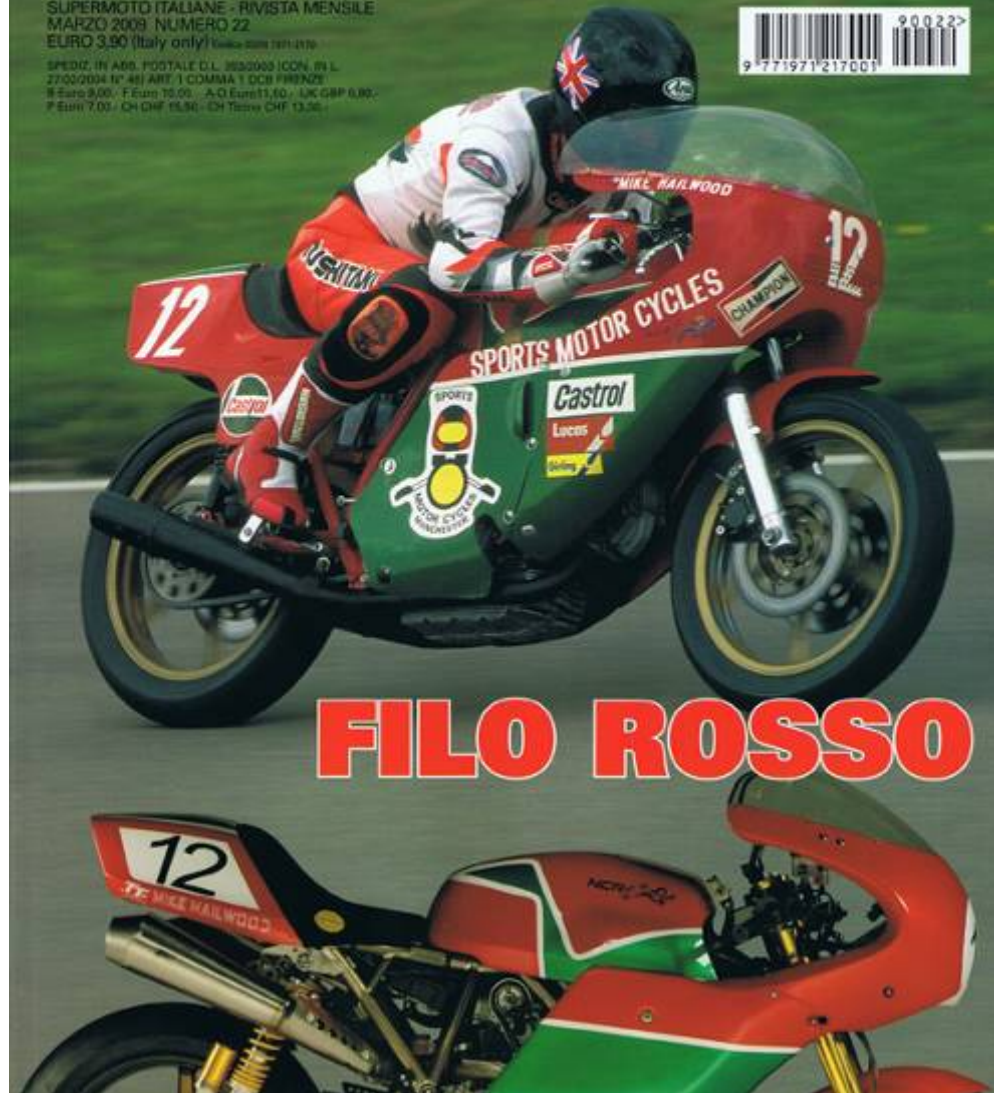


Un filo rosso che parte dalle Ducati di MIKE HAILWOOD e PAUL SMART, passa attraverso la 851, si svolge fra la Monster VEE-TWO e la Hypermotard M&M, per poi concludere il suo viaggio con la NCR MHTT e le special di MOZZONE e WALZ.

MONDO DUCATI

SUPERMOTO ITALIANE - RIVISTA MENSILE
MARZO 2009 - NUMERO 22
EURO 3,90 (Italy only) ISSN 1120-3770

SPEDIZ. IN ABB. POSTALE D.L. 352/2003 (CON. IN L. 27/02/2004 N° 46) ART. 1 COMMA 1 DCS FIRENZE
Euro 3,00 - F Euro 10,00 - A.O Euro 11,00 - UK GBP 6,00 -
F Euro 7,00 - CH CHF 10,50 - CH Swiss CHF 13,00



FILO ROSSO

Special

È stata una delle moto più ammirate all'ultima Fiera di Verona e porta la firma del noto preparatore tedesco del mondo custom.

di Marina Cianferoni, foto Paolo Grana

LA ROSSA DI WALZ





Quella messa in atto da Marcus Walz è senza dubbio una trasformazione radicale della Sport 1000. Ciononostante, la moto non ha perso i suoi connotati originali, enfatizzati dal punto di vista della sportività.

È stata una delle moto più fotografate a Verona, durante l'ultimo Bike Expo, che quest'anno si è svolto tra le due città venete di Padova e Verona, appunto.

La Ducati di Marcus Walz si potrebbe definire l'eccezione che conferma la regola. La regola è la qualità altissima di ogni realizzazione, dal progetto all'esecuzione, proveniente dagli 800 metri quadrati della sua officina, situata nella zona industriale di Hockenheim, vicino al circuito omonimo.

L'eccezione è invece dovuta al fatto che il marchio Walzwerk, impresso in inquietanti caratteri gotici (un po' stridenti sul serbatoio di questa rossa di Borgo Panigale), è in realtà meglio

conosciuto tra gli appassionati come quello del creatore dei Roll Hard Core Cycles: telaista innovatore del mondo custom, osannato soprattutto negli Stati Uniti come un autentico guru (di sua fabbricazione le moto vendute niente di meno che a Brad Pitt, Keanu Reeves, Kimi Räikkönen), nonché eclettico e ardito pilota fin da quando era un ragazzino, noto in tutta la sua Heidelberg per scappare al circuito in ogni momento libero, a correre come un matto sulle sue "invenzioni": tutte moto modificate in maniera radicale.

Marcus ha da sempre partecipato ai campionati nazionali di motocross e, nel 2005, anche in quello Superbike con una Ducati 999, correndo nei ritagli di tempo perfino con una Porsche

911 RS, ovvero senza negarsi mai nessuna emozione.

Nel 1990, un brutto incidente in fuoristrada gli ha dato la spinta per concentrarsi maggiormente sulla realizzazione dei futuri telai Roll, quelli che gli hanno dato la notorietà, fino a farne un'attività commerciale (condivisa dal 2000 con il socio Michael Winkler), messa in atto grazie a un amico che all'inizio gli ha ceduto l'esiguo spazio di una scuderia (di cavalli veri) per il primo negozio-officina.

Oltre che dall'immediata fiducia riposta in lui da una cerchia di appassionati, il suo talento viene riconosciuto dall'autorevole voce in materia degli appassionati USA, dove, fin dal 1998, si mette in luce partecipando alla nota BBO, una gara tra costruttori.

E' a quel punto che il suo nome diventa ufficiale. Per questo la Ascari 1000 CR di Walzwerk ha fatto faville



Sopra: il piccolo strumento digitale che fa da contagiri. Sotto: l'impianto di scarico due in due "movimento" il lato destro della moto.



quest'anno a Verona come un guizzo differente nella creatività a 360° di uno dei bike builder migliori del mondo.

Il piccolo stand rosso Ducati di Marcus di per sé non sarebbe stato così appariscente, immerso come una contraddizione in termini in mezzo al Padiglione 2 che, insieme al 3, era quasi interamente dedicato al mondo chopper e custom.

Tuttavia, il fatto che all'ombra del tendone rosso ci fosse la Ducati di Marcus, adiacente al più grande stand delle oblunghe e a loro modo eleganti hard-core di Hockenheim, ha fatto sì che tutti (stampa, visitatori, ma

La Ascari 1000 CR vanta numeri importanti: sviluppa 110 Cv e pesa 162 Kg, per un prezzo finale di ben 32.850 Euro.

anche gli ipertattili colleghi del settore custom), gli si avvicinarono con lo stesso impulso di curiosità: "Vediamo come l'ha fatta Marcus".

In effetti, la Ascari non ha deluso nessuno: sobria nella linea e nelle forme,

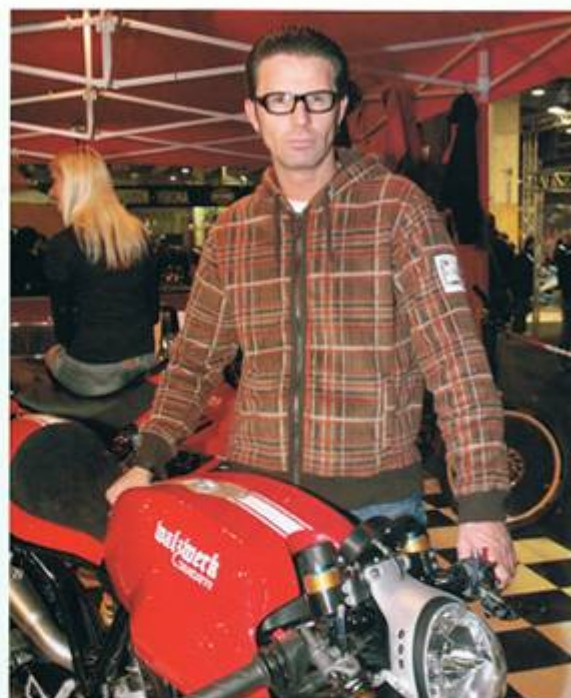
modificata con gusto solo nei punti giusti, è risultata attraente quasi quanto la biondina, accuratamente scelta tra le girls presenti in occasione della fiera, che via via ci montava sopra per farsi fotografare.

L'estremizzazione della sportività del motore 1000, portato da 92 a 110 Cv, è data dalla sola sostituzione della frizione in bagno d'olio e degli alberi a camme con i rispettivi modelli a secco e racing, oltre che del volano che, nella versione modificata, è alleggerito.

La diminuzione di peso risulta infatti il criterio di modifica sostanziale per migliorare la 1000 nelle prestazioni



Il bicilindrico Ducati non ha subito un'elaborazione particolarmente intensa a livello meccanico, se si esclude l'adozione della frizione antisaltellamento di tipo a secco, degli alberi a camme più spinti e del volano alleggerito.



Sopra: Marcus Walz posa accanto alla sua Ascari 1000 CR. Sotto: il telaio è stato modificato nella parte posteriore per adattarsi al codino.



in circuito. Rispetto alla già notevole, per eleganza e prestazioni, versione di serie, la Walzwerk ha subito una drastica cura dimagrante, non solo nei dettagli, come il cruscotto ridotto al solo contagiri, il faro e le frecce posteriori sopra la targa a dir poco minimalisti, ma anche adottando un paio di leggerissimi cerchi PVM in magnesio, sottolineati dalla rifinitura, equilibrata come il resto, del bordo verniciato in rosso.

La diminuzione di peso è stata ottenuta anche attraverso la sostituzione dello scarico di serie, unico dettaglio eccedente "in massa" della versione originale, almeno alla vista, con un bel modello artigianale in titanio, la cui estetica articolata, grazie ai collettori separati, stacca nell'insieme dando senz'altro alla moto quel tocco di sportività che non guasta affatto.

In vista di una radicale trasformazione pista/corsa, poi, l'avantreno ha ceduto il posto a una forcella Ohlins con piedini ad attacco radiale e il faro è adesso di quelli "strati", come da un colpo di vento in corsa. Da telaista esperto e misurato, inoltre, Marcus ha modificato solo in minima parte l'originale telaio Ducati.

Dietro si è permesso di ospitare un codino leggermente più ammiccante di quello di serie, lasciando inalterato il resto del retrotreno, se si esclude la foratura dei supporti delle pedane.

Dire che la moto in pista ha guadagnato in stabilità, trattandosi di una Ducati, sarebbe una ridondanza; basta suggerire il peso ottenuto dalla nuova Walzwerk per immaginare un più alto quoziente di divertimento in quanto a guidabilità e maneggevolezza: 162 Kg rispetto ai 181 Kg a secco originali.

Meno leggero il prezzo, considerando l'illustre firma del tedesco aggiunta a quella storica del Marchio Italiano: 32.850 Euro.

Marcus conta ugualmente di realizzarne (con amore, come ha ammesso ridendo) 3 o 4 all'anno e di venderle, naturalmente!