

## WILDCARD: UN WEEKEND DI GLORIA...

Il dizionario online "Wikipedia" definisce "WildCard" (cito testualmente): "è il termine in uso nelle competizioni sportive, siano esse individuali che di squadra, per indicare il singolo sportivo o la formazione che vengono ammessi ad una competizione al di fuori delle normali regole di partecipazione." In ambito motociclistico la "WildCard" assume un valore particolare, per una serie di caratteristiche che in altri sport (anche motoristici) difficilmente si trovano. Generalmente i piloti che partecipano a queste competizioni, e che prendono questo "nomignolo", sono atleti di "casa" (della nazione che ospita il gran premio), esperti collaudatori o giovani promesse che spesso si permettono di dare la "paga" (in gergo motociclistico) a chi partecipa al mondiale in pianta stabile. Da sempre i media (riviste e televisioni) hanno sempre dato risalto a questa tipologia di atleti, tante volte resa nota la lista dei partecipanti ad un dato gran premio, se in essa è presente anche una sola wildcard, gli occhi saranno puntati tutti su questa "entry level". Una delle nazioni che ha da sempre puntato molto su questi atleti, è il Giappone. Da fine anni '80 ad oggi, soprattutto nei gran premi di "casa" (Motegi, Suzuka, Sugo...), le wildcard del sol levante si sono sempre distinte per la loro voglia di mettersi in luce in ottica mondiale, riuscendo a dare quanto di meglio possibile nel loro weekend di gloria. Quelle che più hanno lasciato il segno sono state:



**Takuma Aoki**, Suzuka-1995. Gli venne affidata una Honda NSR 500 del tutto identica a quella del neo campione del mondo, Mick Doohan e, grazie agli innumerevoli chilometri percorsi sulla pista di Suzuka, riuscì a qualificarsi il sabato al terzo posto in griglia e concludere la gara sul gradino più basso del podio.



**Noriyuki Haga**, Suzuka-1998.

La Yamaha gli affida una YZR 500 competitiva e, con una condotta di gara egregia, riesce a concludere la gara al terzo posto, dietro Namba (secondo; collaudatore Yamaha ufficiale) e a Biaggi (primo; Honda Marlboro).



**Daijiro Kato**, Suzuka-1998. Il compianto pilota giapponese era un vero specialista dei circuiti di casa, riuscì infatti a vincere per ben 4 volte in questi tracciati (3 a Suzuka e 1 a Motegi). La Honda lo fece debuttare su una NSR 250 Castrol ufficiale.

**Shinja Nakano**, Suzuka-1998. La Yamaha gli affidò una 250 gp, ma era un mezzo decisamente inferiore alla quarto di litro Honda, no-



nostante tutto, riuscì a concludere la gara al secondo posto e quindi primo delle Yamaha.



**Akira Ryo**, Suzuka-2002. Classe 1965, pilota della Superbike giapponese, debuttò nel motomondiale nel 2000 sulla RGV500. Nel 2002, alla sua ennesima partecipazione alla gara di debutto del circus, riuscì a classificarsi al secondo posto con la nuovissima GSV-R MotoGP, dietro alle performante RC212-V di Rossi e davanti alla Yamaha M1 di Checa.



**Hitoyasu Izutsu** Sugo-2000. Pilota di molta esperienza, riuscì a mettere a segno due incredibili vittorie (gara 1-2) a Sugo 2000. Pilota ufficiale Kawasaki, con la quale vinse il titolo SBK JAPAN, riuscì a condurre

una gara con ritmi troppo elevati per gli avversari, rilegati a mere comparse. Nello stesso anno vinse anche la 8 ore di Suzuka con una Honda ufficiale.



**Makoto Tamada**, Sugo-2002. Fu l'unico ad interrompere il dominio di Edwards e Bayliss in quella stagione. Classe '76, dopo aver vinto il campionato SBK JAPAN nel 2001, venne convocato dalla Honda a partecipare alla gara giapponese di Sugo del WSBK. La moto era la Honda VTR ufficiale, e riuscì ad imporsi in gara 2 di fronte al numero pubblico di casa.



**Yuichi Takeda**, wild card dell'HRC (Honda RVF 750) per la gara di Sugo del 1996, vittoria in gara 1. Il veloce pilota giapponese fu iscritto dalla Honda alla gara giapponese del WSBK. Grazie ad un set-up del mezzo perfetto, merito di una conoscenza del tracciato degna di questo nome, riuscì ad avere la meglio sulle Ducati ufficiali di Corser e Kocinski.



**Norifumi Abe**, venne chiamato a

partecipare come wild card dalla casa dell'ala, per la gara di debutto del mondiale 500 1994. Il giapponese vinse il campionato giapponese 500 nel 1993 sempre su Honda. Gli venne affidata una NSR 500 identica a quella di Mick Doohan, pilota di punta. Abe impressionò tutti, teneva testa al campione del mondo Schwantz e a Doohan con traiettorie impensabili per gli avversari, frutto di anni di esperienza sulla pista di Suzuka. Purtroppo a due giri dal termine della gara, quando era in testa, cade alla prima curva dopo il traguardo, frantumando la moto contro le barriere. Ma quella gara bastò a Norifumi per farsi notare, tante che Kenny Roberts gli offrì subito la possibilità di correre altri due GP e dal 1995 lo fece diventare suo pilota. Purtroppo è venuto a mancare per un incidente stradale.



**Noboru Ueda**, classe '67, si mise in luce a Suzuka nel 1991 vincendo il Gran Premio della 125 come wild card, su Honda. Proprio con la moto della casa dell'ala riuscì a diventare per ben due volte vice campione del mondo della 125 (dietro a Sakata e a Rossi) ed è il pilota che tutt'ora, in 125, ha totalizzato più presenza, ben 160. La prima proprio in quel di Suzuka 1991.



**Tamaki Serizawa**, terzo in gara 2 nel WSBK a Sugo 2001. Pilota ufficiale della Kawasaki nel campionato JAPAN SBK, iscritto come wildcard dalla stessa Kawasaki, riuscì a salire sul gradino più basso del podio con la verdone.

Un'altra nazione da sempre impegnata nella "creazione" di Wild Card vincenti, sono gli USA. La scuola capitanata dal "marziano" Kenny Roberts (vero talent scout di giovani talenti), si è sempre imposta nelle competizioni mondiali, a partire da fine anni '80.



Il primo di questa lunga lista fu l'indomabile **John Kocinski**, il quale venne scelto proprio da Roberts come wildcard nelle tappe di Laguna Seca e Suzuka. Incredibile ma vero, in sella alla Yamaha ufficiale, riuscì a vincere entrambe le tappe nel 1989.



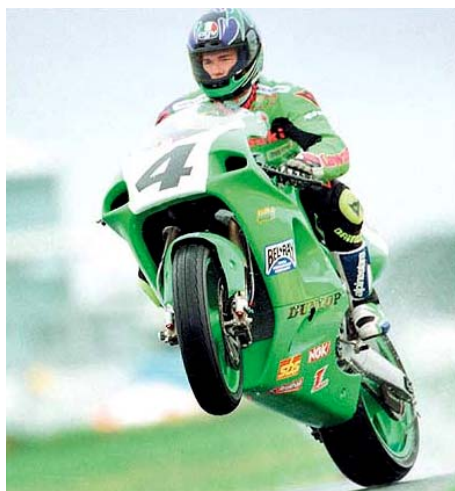
**Ben Bostrom**, autentico funambolo made in USA, riuscì a salire sul podio di gara 2 con la 996 privata a Laguna Seca 1998. Nel 1999 vinse, fu secondo in gara 1 e primo in gara 2 con la Ducati 998 del team Vane e Ines.



Il secondo è un pilota che debuttò con una Suzuki RGV 250 nel campionato del mondo della 250 del 1997. Finì sesto e quello fu il miglior risultato della Suzuki in 250GP, per quella stagione. Il suo nome è **Troy Bayliss**.

Anche **Doug Chandler**, esperto pilota del motomondiale, partecipò come wildcard con la ZX-7R a Laguna Seca del WSBK 1998, riuscendo a classificarsi terzo in gara 2.

Ovviamente non poteva mancare come presenza in questa speciale classifica, l'Australia, con due nomi niente male.



Nella classe 500, **Carl Fogarty**, venne iscritto alla gara di Donington 1993 sulla C593. Realizzò il secondo tempo in prova, dietro a Cadalora. Purtroppo, una brutta partenza, lo obbligò a rimontare. Fu terzo per tutta la gara ma, proprio all'ultimo giro, finì la benzina e concluse la gara al quarto posto, sorpassato sulla linea del traguardo da Mackenzie.

Il primo, **Anthony Gobert**, uno dei più grandi talenti del mondiale SBK. Riuscì alla gara di debutto, con la Kawasaki campione del mondo, a vincere. Purtroppo gli eccessi di una vita fuori regola lo portarono lontano dalle competizioni, ma nel 1999 rientrò come wildcard su una Ducati 996 a Laguna Seca, vincendo Gara 1. Senza dimenticare che fu lui l'autore dell'ultima vittoria della Bimota nel mondiale SBK.



In Superbike, **Neil Hodgson**, sul circuito di Donington anno 2000, riuscì a portare la sua 998 sul podio in entrambe le manche (vittoria in gara 2). Nella gara di Brands Hatch dello stesso anno vinse gara due e fu secondo in gara uno. Gara uno che fu vinta da un altro funambolo made in UK, **John Reynolds**, anch'esso su Ducati 998. Un giovane, **Chris Walker**, su Suzuki Gsx-R, riuscì a salire sul podio in entrambe le gare di casa, portando al limite una moto non all'altezza delle ufficiali.



Nel 2001 **Steve Hislop**, grande interprete e vincitore del Tourist Trophy, fu iscritto dalla Ducati UK alla gara di Donington, ottenne subito la superpole e, grazie ad un'ottima condotta di gara, salì sul gradino più basso del podio, per la gioia dei suoi numerosissimi tifosi accorsi a vedere le sue gesta. Perse la vita in un incidente aereo nel 2003.



La gara di Brands Hatch 2003 ha visto imporsi, con due vittorie in entrambe le manche, **Shane Byrne**. Proprio in quello stesso anno conquistò il titolo del BSB e gli occhi dei più importanti team manager del motomondiale.



Nel 2008, **Tom Sykes** su Suzuki GSX-R Rizla+, arrivò secondo nella gara uno di Donington, sotto un diluvio universale. Stessa sorte, ma in gara



due per il connazionale **Cal Crutchlow** con la Honda HM Plant.



In quel di Assen 1994, con una Honda NSR 250 privata, lo specialista e "portabandiera" di casa **Wilco Zeleberg**, salì sul terzo gradino del podio. Pilota di grande esperienza, riuscì a compensare alla mancanza di motore della sua quarto di litro, con un set-up perfetto, che gli permise di vincere la volata finale.



In questa graduatoria, poteva mancare l'Italia?! Decisamente no. La "nostra" wildcar più prolifera è un certo pilota-collaudatore Aprilia che porta il nome di **Marcellino Lucchi**. Iscritto dalla casa di Noale al gran premio del Mugello anno 1995-1996-1997-1998-1999-2000-2001-2004, proprio nel '98 colse la vittoria con l'RSW 250, da lui collaudata più e più volte proprio sul circuito toscano.



Il circuito toscano vide anche il ritorno nella classe regina di una moto italiana con pilota italiano. Questo accadde grazie alla iscrizione al GP del Mugello 1995, della Cagiva C594 portata in pista da **Pierfrancesco Chili**. Questa fu un "regalo" per i tifosi italiani da parte dei proprietari della casa di Varese. Nonostante il pilota non guidasse una 4 cilindri 500 da oltre 4 anni, riuscì subito ad adattarsi alla "rossa", tra l'altro ferma da un anno sotto un telo a Varese, e la portò al terzo tempo in prova, davanti alle Suzuki e Yamaha ufficiali, sotto gli occhi increduli dei numerosi tifosi accorsi per l'occasione. In gara, purtroppo, un dritto alla S. Donato lo mise fuori gioco, finendo la corsa all'ottavo posto. Questa wildcard aprì molti interrogativi sul progresso tecnico delle 500 2 tempi. Una moto con la tecnologia Varesina vecchia di un anno, riusciva a tenere testa a molti team ufficiali...il resto è storia.

Michele Prontelli "Il Ceppa"

Nella classifica seguente, le wild card salite sul podio nelle classi 250/500/MotoGP/Superbike:

#### Classe 500

1987  
Giappone: 3. Takumi Ito (Suzuki RGV)  
Portogallo: 3. Kevin Magee (Yamaha YZR)  
1995  
Giappone: 3. Takuma Aoki (Honda NSR)  
1998  
Giappone: 3. Noriyuki Haga (Yamaha YZR)  
2002  
Giappone: 2. Akira Ryo (Suzuki GSV-R)

#### Classe 250

1987  
Giappone: 1. Masaru Kobayashi (Honda NSR)  
Argentina: 3. Masahiro Shimizu (Honda NSR)  
1988  
Giappone: 3. Masaru Kobayashi (Honda NSR)  
Stati Uniti: 1. Jim Filice (Honda NSR)  
1989  
Giappone: 1. John Kocinski (Yamaha YZR)  
Stati Uniti: 1. John Kocinski (Yamaha YZR)  
Stati Uniti: 2. Jim Filice (Honda NSR)  
1992  
Giappone: 2. Tadayuki Okada (Honda NSR)  
Giappone: 3. Nobuatsu Aoki (Honda NSR)  
1994  
Giappone: 3. Tohru Ukawa (Honda NSR)  
1995  
Italia: 3. Marcellino Lucchi (Aprilia)  
1996  
Giappone: 2. Noriyasu Numata (Suzuki)  
Giappone: 3. Daijiro Kato (Honda NSR)  
Italia: 2. Marcellino Lucchi (Aprilia)  
1997  
Giappone: 1. Daijiro Kato (Honda NSR)  
Italia: 2. Marcellino Lucchi (Aprilia)  
1998  
Giappone: 1. Daijiro Kato (Honda NSR)  
Giappone: 2. Shin'ya Nakano (Yamaha YZR)  
Giappone: 3. Naoki Matsudo (Yamaha YZR)  
Italia: 1. Marcellino Lucchi (Aprilia RSW)  
Rep. Ceca: 3. Marcellino Lucchi (Aprilia RSW)  
2002  
Giappone: 1. Osamu Miyazaki (Yamaha)  
Giappone: 2. Daisaku Sakai (Honda)  
Pacifico: 3. Yuki Takahashi (Honda)  
2003  
Giappone: 2. Hiroshi Aoyama (Honda RS-W)  
Giappone: 3. Yuki Takahashi (Honda RS-W)

#### Mondiale Superbike

1994  
Giappone: Yasutomo Nagai (Yamaha) 3./5.  
Australia: Anthony Gobert (Honda) 3./1.  
1995  
Gran Bretagna: Jamie Whitham (Ducati) 3./8.  
Stati Uniti: Mike Hale (Honda) 4./3.  
Stati Uniti: Miguel DuHamel (Honda) 3./4.  
Giappone: Katsuki Fujiwara (Kawasaki) -/3.  
1996  
Giappone: Takuma Aoki (Honda) 11./1.  
Giappone: Yu-ichi Takeda (Honda) -/1.  
Giappone: Noriyuki Haga (Yamaha) 2./-  
1997  
Stati Uniti: Miguel DuHamel (Kawasaki) 3./3.  
Gran Bretagna (Brands Hatch): Michael Rutter (Honda) 11./3.  
1998  
Stati Uniti: Ben Bostrom (Ducati) 4./3.  
Stati Uniti: Doug Chandler (Kawasaki) 3./-  
Giappone: Keiichi Kitagawa (Suzuki) 1./5.  
Giappone: Akira Ryo (Kawasaki) 2./3.  
1999  
Stati Uniti: Ben Bostrom (Ducati) 2./1.  
Stati Uniti: Anthony Gobert (Ducati) 1./-  
Giappone: Akira Ryo (Suzuki) 1./2.  
Giappone: Keiichi Kitagawa (Suzuki) 4./3.  
2000  
Giappone: Hitoyasi Izutsu (Kawasaki) 1./1.  
Giappone: Wataru Yoshikawa (Yamaha) 8./2.  
Gran Bretagna (Donington): Neil Hodgson (Ducati) 3./1.  
Gran Bretagna (Donington): Chris Walker (Suzuki) 5./2.  
Europa: Neil Hodgson (Ducati) 2./1.  
Europa: Chris Walker (Suzuki) 3./7.  
Gran Bretagna (Brands Hatch): John Reynolds (Ducati) 1./4.  
Gran Bretagna (Brands Hatch): Chris Walker (Suzuki) 3./6.  
2001  
Giappone: Makoto Tamada (Honda) 1./1.  
Giappone: Tamaki Serizawa (Kawasaki) -/3.  
Gran Bretagna (Donington): Steve Hislop (Ducati) 3./-  
2002  
Giappone: Makoto Tamada (Honda) 2./1.  
2003  
Gran Bretagna (Brands Hatch): Shane Byrne (Ducati) 1./1.  
Gran Bretagna (Brands Hatch): John Reynolds (Suzuki) -/2.  
2008  
Europa: Tom Sykes (Suzuki) 2./10.  
Europa: Cal Crutchlow (Honda) -/2.