

# Dopo il trionfo di Rossi con la Yamaha «trasformata» in moto vincente si ripropone il dilemma: conta più l'uomo o il mezzo? Valentino e gli altri: la rivincita del «manico»

**ROMA** L'uomo e la macchina, il mezzo e il suo pilota. Dove si fermano i meriti del primo nelle grandi imprese sportive e quanto invece influiscono le caratteristiche del secondo in quelle discipline in cui l'essere umano, per trionfare, deve saper tirare fuori il meglio di se stesso dal materiale che ha a disposizione? L'impresa di Valentino Rossi, che alla prima stagione in sella alla M1 è riuscito a riportare la Yamaha in

vetta al mondo dopo un digiuno durato 12 anni, ad un anno di distanza dal clamoroso divorzio con la plurivincitrice Honda Rc221V, ripropone con forza un interrogativo vecchio di anni. Quanto può influire "il manico", ovvero la bravura del pilota, sulle prestazioni e quanto invece la differenza la fanno ancora i mezzi? Che non fatti solo soltanto di viti e bulloni, ma anche tecnologia, sviluppo, mesi di lavoro e tanti tanti soldi. Se nelle

due ruote l'impresa del Dottore di Tavullia dimostra ancora una volta che il polso destro dei motociclisti, il cuore e le motivazioni possono supplire alle carenze di un mezzo magari inferiore a quello degli avversari, la risposta è però ben diversa se solo si passa al mondo delle 4 ruote. In Formula 1, per esempio, dopo anni di dominio incontrastato di Michael Schumacher il dibattito imperversa, agevolato soprattutto dall'in-

credibile serie di trionfi messi assieme dalla Ferrari. E i problemi di uno sport in cui lo spettacolo negli ultimi campionati ha spesso lasciato il posto alla noia, a detta di molti passano anche da un regolamento che ha permesso alle monoposto di diventare aggeggi sofisticatissimi in cui la tecnologia ha soppiantato anche la variabile più antica, ovvero l'essere umano che è chiamato a governarla ad oltre 300 chilometri orari. Tecnologia

e sviluppo, poi, sono anche una delle componenti fondamentali di uno sport, come la vela, tanto differente da quelli motoristici. Eppure, all'inizio della nuova avventura America's Cup il sindacato di Luna Rossa ha deciso di affidare il proprio timone al giovane James Spithill, che molti ritengono un "cannibale" del match race. Segno che la bravura umana può ancora sopprimere alle lacune di scafi e vele? **ma.s.**

**moto**



Valentino Rossi

## Frankie Chili «Sulle due ruote il pilota è tutto»

Massimo Solani

Se si parla di cuore, polso e grinta Pierfrancesco Chili è uno di quei piloti che meglio rendono l'idea di cosa significhi ancora oggi "fare la differenza". A 40 anni suonati, infatti, Frankie è ancora sulla breccia e anche quest'anno è stato protagonista del mondiale Superbike che ha chiuso al 5° posto con una vittoria di manche a Misano. «Il bello del nostro sport - spiega - è che nonostante tutto il pilota fa ancora e sempre la differenza, ogni volta che sale in moto. Ma il discorso secondo me è ancora più ampio e coinvolge tutto l'aspetto "umano" della questione e passa dalla serenità, dalle motivazioni e dalle sensazioni di ogni motociclista. Ti faccio un esempio: io con la stessa moto ho fatto risultati diversi in due team diversi, eppure la moto era esattamente la stessa. La gente che lavora con te ti dà carica, serenità e senza queste cose è difficile dare tutto il gas. Valentino è stato molto intelligente e sapendo quanto l'aspetto umano nelle corse, nel momento di andare alla

Yamaha, ha portato con sé Jeremy Burgess ed altri uomini che avevano lavorato con lui alla Honda e coi quali ha un grande feeling».

Dopo anni passati a lottare con la voce popolare secondo cui vinceva perché la Honda era la moto migliore Valentino ha deciso di mettere in discussione tutta la propria carriera ed è passato alla Yamaha. Vincendo ha zittito tutti e ha ribadito, se mai ce ne fosse stato bisogno, che è lui il più forte. «Lo dicevo proprio pochi giorni fa - continua Chili - Da pilota sono contento di essere nato abbastanza prima da non incontrarlo mai sulle piste come avversario, ma al tempo stesso sono felice di correre in moto in questi anni che lo vedono grandissimo protagonista. Le sue imprese, le sue scommesse ed il suo coraggio danno la carica anche a me per continuare a fare al meglio questo lavoro. Le sue vittorie sono un tesoro ed una gioia per tutti quelli che amano andare in moto. Vale ha mollato la Honda, dove ormai sembrava quasi che vincessero perché aveva la moto più forte. È passato alla Yamaha e oltre a vincere alla grande il mondiale ha portato una ventata di aria fresca e salubre a tutto il movimento motociclistico. Perché il suo trionfo non è certo come il mondiale vinto da Michael Schumacher alla Ferrari. Anzi forse è paragonabile al primo successo che il tedesco ha avuto con la "Rossa", quando gli ha riconsegnato un titolo che mancava da moltissimi anni. Adesso però è arrivato il momento di pensare ad un'altra sfida, e da pilota glielo consiglio da un paio di anni: vada presto in Formula 1».

**auto**



Michael Schumacher

## Clay Regazzoni «In Formula 1 conta il 10%»

Lodovico Basali

È uno che non si fa mai pregare per dire la sua. Ed è ciò che l'ha reso autentico, sia quando correva con la Ferrari negli anni Settanta, sia oggi. Clay Regazzoni giudica il ruolo del pilota nella F1 del terzo millennio, specie dopo che nella MotoGP un fuoriclasse come Valentino Rossi ha dimostrato di poter fare la differenza. Lo svizzero, al proposito, è drastico. E spara sul mondo delle quattro ruote: «Oggi in F1 c'è solo la mediocrità. Dopo la morte di Senna e il ritiro di Hakkinen, per Michael Schumacher tutto è diventato facile. È un campione, certo, tanto che ha tirato fuori dai guai la Ferrari, seppur masticando amaro per i primi quattro anni a Maranello. Ora che la macchina da guerra è oliata, le rosse sono imbattibili. Al punto che in pratica quasi tutti gli iscritti al mondiale di Ecclestone e soci vincerebbero su una F2004. Ripeto: Schumacher è un fuoriclasse, uno che forse riporterebbe in alto anche team come Renault, Williams o McLaren. Ma, mediamen-

te, i piloti di oggi contano poco nella messa a punto del mezzo meccanico. Le F1 moderne non ammettono interpretazioni, corrono su due binari, hanno il cambio a bilancieri a prova di incapace. E poi chi "parla" con gli ingegneri è la telemetria, non più il pilota. Guidare è un videogame. E i ventenni nei videogames sono imbattibili. Il vero campione è colui che riesce a essere un decimo più veloce del compagno di squadra, a percorrere settanta giri nello stesso tempo. Un decimo, oggi, è come un secondo una volta. E in questo, guarda caso, Schumacher fa ancora la differenza». Dai giudizi alle percentuali. Ovvero: quanto conta un pilota in F1 rispetto al mezzo meccanico? «Il 70% ai tempi di Fangio, il 40% quando correvo io, il 10%, sì e no, oggi - giura Regazzoni -. Ed è proprio qui, credetemi, che il paragone con le moto è impietoso. Nella MotoGP il mezzo lo puoi ancora gestire, lo fai derapare, quasi fossi sugli sci. In macchina è impossibile. La moto ti avverte quando sei vicino al limite, ti chiede di domarla, la macchina no. Una volta passato il massimo dell'aderenza, la F1 parte senza preavviso. E per questo che ai primi giri di pista, oggi, sembrano tutti dei fenomeni. Poi, quando si tirano i conti, ovvero quando occorre limare quei pochi centesimi necessari alla vittoria, cascano gli asini. Valentino Rossi su una Ferrari? Potrebbe farcela, ma deve stare attento, rinunciare in parte alla sua fantasia. Cinque anni fa, a Genova, feci una gara di durata sul go kart, in coppia con lui. E vi assicuro che ha dei numeri, qualunque oggetto a motore guidi».

**vela**



Russel Coutts

## Paolo Cian «Coutts incide come Rossi»

Andrea Manusila

Quanto nella vela può fare la differenza il talento da "Superman" alla Valentino? O meglio, qual è il rapporto tra un timoniere-skipper e le prestazioni di una barca? Se nelle classi olimpiche in ogni regata le imbarcazioni sono perfettamente uguali tra di loro e la performance del singolo velista è fondamentale per il risultato finale, discorso a parte va fatto per la Coppa America. La più antica competizione velistica si corre con la formula del match race, ovvero la vela dell'uno contro uno, il duello corpo a corpo, dove si vince o si perde senza appelli. La faccia più popolare del mondo delle regate vuole protagoniste barche hi-tech figlie di progetti innovativi, e soprattutto in gara i migliori interpreti al mondo di questa specialità. Ovvero i Coutts, i Cayard, i Barker, gli Spithill, quelli che sanno fare partenze perfette e manovre impeccabili nelle virate, nei giri di boa, e dimostrano la loro bravura

anche nella gestione di un regolamento particolare che vede la presenza di arbitri in acqua e decisioni frequenti su penalità e infrazioni. Quindi emozioni dall'inizio alla fine di ogni match e a decidere le vittorie c'è sicuramente il mezzo, ma quello che conta maggiormente è il "fattore umano".

«La Coppa America è la Formula Uno o la Moto GP della vela - commenta Paolo Cian (al timone della sfortunata sfida targata Mascalzone Latino nell'ultima edizione in Nuova Zelanda ed oggi di nuovo al lavoro con il collega Paolo Scutellaro per dare vita a un nuovo consorzio Italian Challenger) - la percentuale di ogni successo si divide a metà tra il mezzo performante e la competitività e la preparazione di un equipaggio. Credo che nel match race sia comunque decisiva la figura del timoniere-skipper, e in quel ruolo il talento naturale è un requisito fondamentale. Russell Coutts né è l'esempio più lampante. Lui è un grande campione e ha saputo portare le barche che ha guidato ai massimi livelli, prima con Team New Zealand poi con Alinghi. È probabilmente senza la sua stoffa e il suo perfezionismo in regata gli svizzeri non avrebbero dominato così facilmente a Auckland nel biennio 2002-2003. Una storia che mi ricorda molto quella di Valentino, capace di portare al successo con la sua passione unita a una grande preparazione nella messa a punto della moto: prima la Honda, poi la Yamaha».

**GIORNI DI STORIA**

# Libro e moschetto fascista perfetto

«La massima fra tutte le arti è per me l'architettura perché comprende tutto»  
BENITO MUSSOLINI, 1932

Il regime fascista fece della cultura di massa uno strumento decisivo di persuasione, controllo e propaganda, incentrato sull'uniformità dei messaggi e su una comunicazione pervasiva ed efficace. Le parole d'ordine applicabili in ogni aspetto dell'esistenza erano: giovinezza, forza, ordine, disciplina, gerarchia, religione, famiglia, nazione, fedeltà, spirito, sacrificio, audacia, fede, coraggio.

In edicola con l'Unità dal 22 ottobre a euro 4,00 in più

Ogni 15 giorni un nuovo volume prossima uscita 5 novembre: LA PROPOSTA POLITICA DI ENRICO BERLINGUER

# NON MOLLARE L'OSSO.

L'osteoporosi è una malattia che colpisce le ossa, provocando danni talvolta irreparabili. Per questo la LIOS, Lega Italiana Osteoporosi, da anni si occupa di combatterla con l'informazione e la prevenzione. Avere uno scheletro più forte e robusto è possibile. Bisogna consumare ogni giorno cibi ricchi di calcio, fare una moderata ma regolare attività fisica e stare un po' all'aria aperta nelle ore di luce. La LIOS ti aiuta a prenderti cura delle tue ossa. Tu, in cambio, aiuta la LIOS.

**LEGA ITALIANA OSTEOPOROSI**

Lega Italiana Osteoporosi (LIOS) - via Masolino da Panicale 6 - 20155 Milano - tel. 02 39264299 - fax 02 39211533 - c/c postale 16680209 - www.lios.it