

Massimo Solani

Sei. Come i titoli mondiali vinti in carriera da Valentino Rossi, sei come il numero degli italiani che correranno in MotoGP nella stagione 2005, un record. Numeri che fanno il vanto di un movimento che nel campionato appena concluso ha avuto la possibilità di appuntarsi all'occhiello anche il fiore iridato della classe 125 grazie alla cavalcata trionfale di Andrea Dovizioso. Di Valentino Rossi si è scritto di tutto: un fiume di parole e inchiostro per un campione che in questa stagione ha vinto la scommessa più pazza che mente umana potesse immaginare. Il Dottore, dopo tre campionati del mondo vinti, anzi stravinti, cavalcando la Honda Rc211V ha deciso di lasciare agli attoniti avversari il cavallo migliore e si è accasato alla Yamaha dove ad attenderlo, oltre a qualche milioncino di euro, c'era una moto storicamente perdente. Grazie alle amorevoli cure del Dottor Rossi e dell'assistente Burgess, però, la M1 da brutto anatroccolo è presto diventata cigno. Velocissima nei test invernali, fra i sorrisetti amari dei tecnici Honda ancora scettici, e subito vincente all'esordio in Sud Africa il 18 aprile. Uno scherzo non da poco, uno scherzo che si è ripetuto nove volte alla fine della stagione. Nove successi che hanno riportato un pilota Yamaha in cima al mondiale dodici anni dopo l'ultima volta di Wayne Rainey. E se la stessa moto, passa in meno di dodici mesi da un bottino di un unico podio in tutto il campionato (quello di Barros in Francia nel maggio 2003) alle nove vittorie della stagione successiva con tanto di titolo mondiale, il valore aggiunto si chiama Valentino. L'unico pilota in grado di trasformare in vincente anche una moto che soltan-

to qualche Gp prima era difficile definire competitiva. Sono i numeri del "Fenomeno Valentino" a tratteggiarne le dimensioni: sei titoli iridati vinti in carriera (su nove stagioni) di cui quattro, consecutivi, nella massima categoria che lo mettono al pari di Geoff Duke, Mike Haikwood e Eddie Lawson nella "hall of fame" di tutti i tempi, dietro soltanto a Michael Doohan e Giacomo Agostini. Seduto a pieno diritto, a nemmeno 26 anni, alla tavola degli dei delle due ruote a motore. E ancora: con le nove conquistate nel 2004, Valentino ha toccato quota 42 nel totale dei Gran Premi vinti nella 500/MotoGp, anche in questo caso dietro soltanto ad Agostini e Doohan.

Logico allora che di fronte a tanta luce si allarghi un'ombra nella quale un po' tutti gli attori della classe regina sono costretti a rimanere, eclissati agli occhi del mondo. A partire da Gibernau, ancora una volta secondo per arrivare a Max Biaggi e Loris Capirossi. Il pilota romano, che a stagione finita ha rimediato una brutta frattura allenandosi con la Super Motard, in inverno sembrava l'uomo da battere e sembrava piuttosto convinto di poter scrivere il proprio nome nell'albo d'oro della MotoGP nell'anno della grande scommessa Yamaha del dottor Rossi. Il bilancio del Corsaro, però, è davvero magro e ritrovarsi a fine stagione con la sola vittoria del Sachsenring nel paniere (contro le due dell'anno precedente) significa dover mettere in archivio un'annata tutt'altro che positiva. Evidentemente, però, la Hrc conta più che mai su di lui per rilanciare la propria sfida a Rossi e ha deciso così di affidargli la moto ufficiale lasciata libera da Alex Barros. Quella Rc211V, per intenderci, con cui Rossi ha vinto due titoli mondiali consecutivi. Forse addirittura peggiore è stata la stagione di Loris Capirossi e della Ducati. Dopo l'esordio del 2003 condito dalla vittoria

UN ANNO DA... 2004 RICORDARE

MOTORI

- **18 aprile:** in Sudafrica comincia la stagione 2004. Alla prima gara con la Yamaha M1 Valentino Rossi vince battendo in volata Max Biaggi dopo un lungo duello. Nella 125 Andrea Dovizioso centra la prima vittoria in carriera.
- **16 maggio:** Dovizioso si ripete a Le Mans in Francia.
- **6 giugno 2004:** al Mugello, in una gara meno che dimezzata a causa della pioggia, Rossi vince battendo Gibernau (che aveva trionfato in Spagna e Francia) e lo agganca in cima alla classifica mondiale.
- **4 luglio:** Gibernau cade ad inizio gara e Valentino, invece di accontentarsi di punti pesanti, forza per vincere

scivolando a metà gara. Due settimane più tardi lo spagnolo cade anche al Sachsenring, in Germania, e Valentino Rossi sale a +23 grazie al quarto posto. Primo Max Biaggi nel suo unico successo stagionale.

- **25 luglio:** in Inghilterra vincono sia Rossi (che sale a +32 in classifica) che Dovizioso.

mente di essere l'ispiratore della "spiata" che ne ha causato la penalizzazione. Fra i due è rottura totale, dopo anni di amicizia più presunta che vera.

- **10 ottobre:** in Malesia, grazie al secondo posto dietro a Stoner, Dovizioso si laurea campione del mondo della 125 con due gare d'anticipo. Nella MotoGP Rossi mette in cascina la settima gara stagionale ed è ad un passo dal titolo.

- **17 ottobre:** il Dottore batte tutti anche in Australia superando Sete Gibernau. Il pesarese va a vincere con cattiveria sull'avversario di sempre e si laurea campione del mondo. Due settimane dopo, si impone anche a Valencia, nono sigillo stagionale.



Valentino Rossi in sella alla sua Yamaha con la quale ha vinto il Mondiale MotoGP

Valentino vince la «pazza sfida»

Dopo il divorzio con la Honda Rossi regala il titolo MotoGP alla Yamaha

Da una scuderia all'altra ma la storia del Mondiale non cambia: il «Dottore» mette ancora tutti in fila confermando che il pilota conta ancora qualcosa...



Ferrari padrona della Formula Uno

Anche nella classe 125 si parla italiano: il «predestinato» Andrea Dovizioso coglie un successo annunciato. E c'è già chi lo paragona a Rossi...

Sua maestà Schumacher ha fatto sette

Lodovico Basalù

«Nella mia vita ho sempre avuto quattro ruote attorno a me, sin dalla più tenera età. E' una situazione che durerà ancora a lungo. Potete credermi». Se non ci fosse, Michael Schumacher, bisognerebbe inventarlo. Magari nell'immaginario collettivo. Perché il pilota della Ferrari, colui che ha fatto da "value for money" per l'immagine di Maranello nel mondo, va al di là dell'immaginabile. Non fosse altro per la sua costanza, drammatica per chi lo deve contrastare o cerca in qualche modo di farlo. Schumi è forse l'unico pilota attuale del circus che riesce, ad esempio, ad avere uno scarto nel tempo sul giro, nell'arco di tutta la corsa, inferiore al decimo di secondo. Un vero e proprio "martello", come lo erano Ayrton Senna, Alain Prost o Niki Lauda. Gente che "staccava" sempre nello stesso punto, percorrendo la medesima traiettoria, quasi a prova di goniometro.

Insomma la differenza che esiste tra un pilota normale e un fuoriclasse. Non è un caso se Michael Schumacher ha totalizzato 83

Gran premi vinti dal 1991 ad oggi, 63 pole position (è a -2 da Senna, l'unico vero record imbattuto nell'albo della F1), 66 giri veloci in gara, 13 vittorie in una stagione, ovvero quella trionfale del 2004. Senza mettere nel dimenticatoio ben 7 titoli mondiali, dei quali 2 conquistati con la Benetton. Nel passato mondiale piloti, Schumacher ha semplicemente lasciato le briciole al compagno di squadra, Rubens Barrichello, che ha avuto in regalo solo due gran premi. Più altri tre dispensati agli avversari: uno a Trulli, uno a Raikkonen e uno a Montoya... E' anche l'unico pilota ad avere messo nel cassetto 5 titoli consecutivi con la Ferrari. Lo seguono Alberto Ascari (1952 e 1953) e Lauda (1975-1977). Con un titolo ciascuno nella bacheca di Maranello stazionario Juan Manuel Fangio, Mike Hawthorn, Phil Hill, John Surtees, Jody Scheckter. Salto per la prima volta su un go-kart all'età di 4 anni, ha vinto tutto quello che c'era da vincere con i piccoli bolidi, compreso un campionato europeo nel 1987. Maniaco delle preparazioni fisiche, con un guru indiano che lo segue

passo-passo e che gli fa osservare diete da astronauta, è anche stato allevato, guarda caso, dalla Mercedes, uno dei colossi che è riuscito in questi anni a battere sonoramente. Insieme a suo fratello Ralf totalizza un guadagno di circa 200 milioni di euro a stagione. Ma la fetta più grossa della torta è ovviamente sua, visto che tra l'ingaggio che percepisce dalla Ferrari (e relativi sponsor), più i proventi derivanti dai gadget firmati "Schumacher", diretta sul suo conto corrente almeno 150 milioni di euro a stagione. In questa cifra sono compresi anche i diritti per gli articoli in catalogo - oltre 4000 dai cappellini alle magliette venduti nei negozi di tutto il mondo - che portano il suo autografo, appunto quello della Michael Schumacher Collection.

La fabbrica di soldi della famiglia Schumacher è in pratica senza precedenti nella storia dello sport e della F1 in particolare. Al punto che quella che si può considerare una vera e propria "finanziaria" del settore, punta su varie roccaforti. Come la Webber Management, una società di proprietà del manager di Schu-

macher, Willy Weber. Senza dimenticare il Michael Schumacher Kart Center, un vero e proprio centro di go-kart creato a Kerpen, dove i piccoli "Schumi" iniziarono la loro carriera. Ci sono ristoranti, cinema, pista al chiuso, pista all'aperto. Oltre a un Museo, con tutte le monoposto usate dal campione della Ferrari, ultima la Jordan con la quale debuttò al Gp del Belgio del 1991, facendosi conoscere dal mondo intero e "catturando" l'attenzione di un talent scout come Flavio Briatore. Che subito lo ingaggiò alla Benetton, rivendendolo poi alla Ferrari (a suon di milioni di dollari) alla fine del 1995, dopo i primi due titoli conquistati dal tedesco. Il Falcon 2000 che Michael possiede, ovvero un aereo da 17 posti che tocca i 900 km/h e costa 22 milioni di euro, è solo la punta dell'iceberg dell'impero di questo ormai 36enne, nato a Hurth Hermsdorf (Germania). Che nel garage personale annovera macchine come la Ferrari "575Maranello" o la "F430". Non mancano due lussuose Mercedes e una vecchia Fiat 500, alla quale è molto legato.

di Jerez, infatti, la rivoluzionata Desmosedici di Borgo Panigale in questo 2004 ha alternato un passo avanti a due indietro e ha ritrovato competitività solo sul finire della stagione. Per la prossima stagione, però, la Ducati ha deciso di ripartire da una sfida decisamente affascinante "sposando" quelle gomme Bridgestone che lo scorso anno hanno messo spesso le ali ai piedi di Makoto Tamada, ma che ad inizio stagione hanno addirittura rischiato di doversi ritirare dopo una serie di preoccupanti cedimenti strutturali (spaventoso il volo di Nakano sul rettilineo del Mugello ad oltre 300 chilometri orari). Per ora i test sembrano iniziati col piede giusto. 2004 ben poco fortunato anche per Marco Melandri (due volte terzo in Catalogna e ad Assen) che a stagione finita ha chiuso il suo rapporto con la Yamaha approdando alla corte di Fausto Gresini assieme a Sete Gibernau. Il ravennate ha trascorso altri mesi afflitto da pesanti problemi fisici e quando l'intervento estivo sembrava poterne risolvere le "pene" ha ricominciato a cadere con la stessa frequenza dello scorso anno. Disastrosa, ancora una volta, la stagione dell'Aprilia in Moto Gp. Gli anni passano e il progetto Rs3 è ancora al palo, senza che i tecnici di casa riescano a vedere la luce in fondo al tunnel. Per ora, della crisi tecnica ha fatto le spese l'ingegnere Jaan Viteewen (il padre del disco rotante Aprilia) che ha salutato tutti e ha fatto le valigie. Gente che va gente che viene: una cosa sembra ormai certa: a Rossi, Capirossi, Biaggi e Melandri si uniranno anche Roberto Rolfo (lasciata la Honda 250 guiderà una Ducati del team D'Antin) e Franco Battaini (per lui è pronta la Wcm sei cilindri). Sei piloti nella classe maggiore, come non se ne vedevano da anni: segno che il movimento a due ruote italiano è in forma e riscuote apprezzamenti. Scendendo di classe, vista l'avarizia di gioie di ricolori di una 250 stravinta dall'esordiente Pedrosa (e vista anche l'incredibile annata di un irrimediabile Manuel Poggiali), è la 125 a far sorridere gli appassionati di casa nostra con la vittoria mondiale di Andrea Dovizioso. Un diciottenne a cui molti pronosticano un futuro da "Dottore". Ad unire Dovizioso a Rossi, i primi passi mossi in sella alle minimoto, quella terra di origine a cavallo fra Romagna e Marche e la classe cristallina. A dividerli il carattere: tanto guascone e "casinaro" il primo quanto schivo e taciturno il secondo. Valentino Rossi e Andrea Dovizioso, ossia il presente del motociclismo mondiale e la grande promessa delle due ruote italiane. Una promessa diventata realtà in Malesia quando Dovizioso ha conquistato con due gare d'anticipo il campionato del mondo della 125 diventando, a 18 anni e 201 giorni, il quarto più giovane campione del mondo alle spalle di Loris Capirossi, Daniel Pedrosa e, appunto, Valentino. Lui, figlio di un camionista col pallino delle moto da cross e di una operaia e fidanzato con Samuela che corre con una Aprilia 1000, sulla moto (anzi sulla minimoto) ci è salito quando aveva 7 anni e non è più sceso vincendo in ogni categoria. Approdato al mondiale, ci ha messo due stagioni per prendere le misure, poi, dopo uno studio durato 33 gran premi, ad Aprile Andrea ha deciso che era arrivato il suo momento, l'occasione giusta per prendersi la ribalta e non mollarla più. Come ha fatto con la testa della classifica mondiale: conquistata alla prima uscita stagionale in Sud Africa, battendo in volata Roberto Locatelli, e mantenuta con determinazione fino alla fine. Una cavalcata ininterrotta condotta da 5 vittorie e 5 secondi posti. Piccoli campioni crescono e puntano in alto: a partire dalla 250 che lo vedrà esordiente nel 2005.