

VALENTINO ROSSI, IL TALENTO

Le moto, in frenata, sono molto più stabili di quanto si possa pensare. E chi ci sa fare davvero, può andare oltre. Valentino Rossi, per esempio. Da quando è apparso nel mondiale, ed era il 1996 e la sua moto era la piccola Aprilia 125, ha meravigliato tutti per la sua incredibile disinvoltura: traiettorie inedite, su e giù dai cordoli, sorpassi impossibili, lunghissime impennate dopo l'arrivo. Dei monoruota così, con la 125, non li aveva fatti nessuno. Vale è figlio d'arte, è stato un bambino vivacissimo, di quelli che vogliono sapere tutto e tutto assorbono. Come le spugne. Nel '96 era un ragazzino impertinente, che sorrideva tanto, sbagliava moltissimo e vinceva poco: il primo ed unico successo di stagione arrivò a Brno, in Repubblica Ceca. Ma già la classe si vedeva bene. E una cosa mi sorprese fin dai suoi esordi: quel biondino sembrava saper controllare la sua moto anche oltre il limite. Era straordinario, perché quando già lo vedevi a terra lui trovava il tocco geniale per recuperare la linea. Una specie di prestigiatore della moto, anche se approfittava troppo della sua arte: si giocava un numero esagerato di jolly in ogni gara. Da grande ha imparato a tenersi i jolly per le occasioni importanti. Jerez, per dirne una, con Gibernau il 10 aprile del 2005. Quella è la frenata che ancora oggi fa discutere, anzi fa litigare, gli appassionati.

Quella in Andalusia è la prima gara dell'anno e Rossi non è il favorito. Certo, il campione in carica è lui, anche se non ha il numero 1 perché conserva sulla carenatura il celeberrimo 46. Lui è il fenomeno che ha saputo conquistare il titolo 2004 alla prima stagione con la Yamaha, è quello che ha rinunciato alla superiorità della Honda per inseguire un sogno in una sfida tutta personale. Nessun pilota, nella storia della moto, aveva osato così tanto. Vale ha rischiato tutto e ha dimostrato che il pilota conta più della moto. Bravissimo. E la cosa più bella è che fin dalla gara di esordio con la M1, a Welkom in Sud Africa, era stato capace di trionfare dopo un epico duello con Max Biaggi.

Ma adesso siamo alla seconda stagione con Yamaha. E replicare il titolo è sempre più impegnativo che vincerlo la prima volta. Nei test invernali la nuova M1, finalmente progettata dalla A alla Z come piace a lui, purtroppo un po' lo ha deluso: non è apparsa subito competitiva e la Honda RCV pare più potente ed efficace. Jerez è la prima delle diciassette tappe e il suo antagonista è ancora Sete Gibernau, da due anni protagonista della MotoGP con il team Gresini. Valentino è partito dalla pole ma la gara è tirata, apertissima. Melandri è staccato in terza posizione, più indietro lottano Barros, Nakano, Bayliss e Biaggi. Ma Gibernau è sempre lì, incollato a Rossi, e la coppia forma un'unica macchia blu con qualche spruzzata di giallo, perché Yamaha e Honda hanno sponsor diversi ma gli stessi colori di fondo. Siamo nel finale di gara, Rossi passa e si avvantaggia leggermente: saranno tre decimi soltanto, ma l'impressione è che l'italiano abbia studiato a fondo il rivale e che abbia preso il comando con la convinzione di tenerlo fino alla bandiera a scacchi. Ma all'ultimo giro capita quello che non ti aspetti: Rossi sbaglia una staccata e Gibernau passa facilmente. Mancano tre curve al traguardo. L'ultima frenata è di quelle toste: si esce da una veloce curva a destra da 230 all'ora e bisogna impostare un tornante da prima, che gira rotondo a sinistra. Non un curvino da passo dello Stelvio, ma comunque una svolta di 180 gradi, e alla corda saranno settanta all'ora. Sete frena più tardi che può e imposta una linea d'entrata un po' più stretta del solito, giustamente, per non lasciare spazio all'attacco del rivale. Ma Valentino si infila tra il cordolo e la Honda. Ora, in condizioni normali un sorpasso del genere finisce male. Se Gibernau è già al limite, come fai a frenare di più e contemporaneamente a piegare di più per starci dentro? Un altro pilota si sarebbe trovato con una ruota bloccata, facilmente quella davanti, e cadendo avrebbe falciato l'avversario. Sai che figura di. Invece Valentino è sempre quello là, è il ragazzino che con la 125 si esibiva nel super-controllo: e allora frena fortissimo, piega più del rivale sulla traiettoria più interna, e la sua moto non scoda, non salta, resta perfettamente in linea e in equilibrio. Come fa? Gioca con il suo talento straordinario, con una sensibilità che non ho mai visto prima.

Poi forse ricorderete come è finita. Arriva il punto di corda e c'è lo spazio per un solo pilota. In due non si passa. Inevitabilmente, contatto. Rossi tira fuori la spalla destra per proteggersi, Gibernau finisce all'esterno, esce nella ghiaia della via di fuga e infine cade quasi da fermo. Sul traguardo, che il catalano riesce a tagliare in seconda posizione, ci sono sette secondi a favore di Rossi. Che alla fine conquisterà il titolo mondiale, il settimo per lui, e Gibernau non vincerà più una gara. Come se quel sorpasso lo avesse azzerato.

C'è chi è tuttora convinto che la manovra di Valentino sia stata antisportiva. Qualcuno è arrivato a dire che, senza la sponda del rivale, Rossi sarebbe finito fuori perché aveva impostato la curva a velocità esagerata. Certo, Sete, sul podio, gli ha stretto la mano con una smorfia che prometteva botte, e il pubblico spagnolo, che pure ha sempre amato il fenomeno italiano, ha fischiato a lungo. Rossi ha ammesso l'aggressività ma ha respinto le accuse di scorrettezza.

"Nemmeno lui era stato troppo delicato quando ci siamo passati e ripassati all'ultimo giro. Corriamo -ha dichiarato a caldo il vincitore- per il sapore della sfida, per il gusto che il limite sa darci".

E io sono stato d'accordo con lui anche quella volta. Vale non era troppo veloce, non ha cercato il contatto, ha lasciato al rivale il tempo di vederlo, lo ha affiancato. Sete poteva resistere o mollare, ha scelto la prima opzione, era all'esterno ed ha pagato. Le corse non sono un concerto di musica classica, come ha dichiarato una volta Max Biaggi.

FRENARE A MOTO INCLINATA

Le corse ci dicono che si può frenare anche con la moto inclinata. Tutti i piloti lo sanno fare, e lì si può imitare qualche volta persino sulla strada, ma soltanto se si può vantare una bella esperienza. Occorre conoscere a fondo la propria moto, avere un bel feeling con la ruota davanti e una bella sensibilità, e poi bisogna essere rapidi a reagire se la moto e la strada chiedono qualche correzione. I neofiti se ne astengano anche perché molte moto, persino alcune tra quelle più attuali, non digeriscono gli interventi sui freni quando sono

inclinate. Tendono a raddrizzarsi subito, vogliono forza sul manubrio per tenere la linea, preferiscono le manovre più tradizionali.

In caso di emergenza, magari per una errata valutazione della velocità adatta nell'impostare la curva, anche voi che non siete piloti potreste essere costretti a frenare con la moto in piega. Dunque vi consiglio di fare qualche prova su belle strade libere per conoscere le reazioni della vostra moto. Ma se appena potrete, e se lo spazio non mancherà, nei casi peggiori sarà meglio raddrizzare la moto prima di attaccarsi ai freni con tutte le vostre forze.

Molti piloti professionisti non usano nemmeno il freno posteriore, oppure, se lo chiamano in causa, non è nella fase di decelerazione ma piuttosto più avanti, quando sono in piena curva e accarezzano il pedale soltanto per stabilizzare la moto e mantenerla su una traiettoria interna.

Ma questa è una finezza destinata...