

Ancora oggi, nel paddock, tutti lo chiamano *l'Ingegnere*. Da giovane correa in 125 con motori realizzati con le sue mani. Insieme a marchi come Hercules-DKW, Simonini, Gilera, Bimota-Adriatica, Aprilia, Cagiva e Husqvarna ha progettato e sviluppato propulsori che hanno fatto storia. E che, soprattutto, hanno vinto 40 Mondiali tra Enduro, Motocross e Velocità.

(TEORIA E TECNICA MOTORISTICA SPIEGATA AI PROFANI)



## VALE L'HO VISTO CRESCERE

*I primi anni di Valentino Jan Witteveen li ha vissuti dai box dell'Aprilia. E qui ce li racconta*

Con i primi posti di Misano e Phillip Island, Valentino Rossi ha stabilito un altro record: il maggior tempo intercorso fra la prima vittoria (Brno 1996) e l'ultima. Dopo l'annunciato ritiro di Colin Edwards, coi suoi 35 anni Vale diventa il pilota più anziano della MotoGP. Rimane competitivo, vincente e motivato perché non lo vive come un lavoro. **Non riesco ancora a immaginare un Motomondiale senza Vale:** seppure oggi non sia il più veloce, ri-

mane il personaggio più amato. **Sicuramente il pilota più importante fra quelli usciti dal vivaio Aprilia, una risorsa cruciale quand'ero a capo del Racing.** La famiglia Guidotti teneva d'occhio i migliori talenti della Sport Production, li seguiva nell'Europeo, infine nel Mondiale 125. Il giovane Valentino non era entrato subito nel nostro vivaio. Era passato dalla Sport Production con la Cagiva e solo per entrare nell'Europeo suo padre **Graziano cercò una sistemazione in Aprilia, tramite Carlo Pernet.** Vale fu destinato alla squadra di Mauro Nocchioli, ma come sempre **mi opposi a qualsiasi favoritismo e vietai che gli dessero una moto più competitiva delle altre. Perché non ha senso aiutare un pilota emergente, se lo si vuole crescere e valutare correttamente.**

Dopo il terzo posto nell'Europeo 125 (1995), Vale debuttò nel Mondiale con le Aprilia 125 ex Scalvini, praticamente le moto ufficiali dell'anno prima, ideali per un debuttante. Non era certo lui il pilota di punta, invece riuscì a sorprenderci presto: a Jerez sfiorò il colpaccio e decise che meritava più supporto. Con la sua prima vittoria a Brno si gua-

dagnò la nostra fiducia per il 1997. In quella prima stagione mondiale, Vale cercava il suo limite e collezionò una ventina di cadute. Quando smise di cadere il suo talento venne fuori e nell'inverno successivo cominciò lo sviluppo specifico per una moto adatta a lui. **Vale fece la sua parte migliorando la posizione aerodinamica in rettilineo e imparando a guidare on-off, senza parzializzare il gas,** in modo da smagrire la carburazione e cercare il limite delle prestazioni. La stagione fu eccellente: 11 vittorie, una sola caduta a Suzuka e titolo mondiale. Una supremazia tale che **ad Assen, Rossi partì bene dalla pole, sbagliò a registrare la frizione e scese in sedicesima posizione. Quando riuscì a sistemarla, si mise in carena e vinse.** Il Vale Show dopo la gara faceva impazzire i tifosi, ma nel team Rossi stupiva per la sua maturità. Aveva solo 18 anni, ma quando servivano massimo rigore ed estrema lucidità, **faceva sempre la cosa giusta al momento giusto. Qualità rarissime da trovare in un ragazzo.**

Il passaggio dalla 125 alla 250 non è mai stato facile: più peso, doppia potenza, una guida diversa. Rossi fu inserito nella squadra interna di Rossano Brazzi e imparò presto. Per la squadra era facile lavorare, perché **Vale sa trasmettere le sensazioni lasciando ai tecnici la ricerca delle soluzioni.** Senza gli errori nei primi GP, credo che avrebbe potuto vincere il titolo 250 già al primo tentativo. La prima vittoria ad Assen fu un po' fortuita, ma dopo la seconda a Imola si sbloccò del tutto e si prese tutte le gare rimanenti, terminando il campionato a soli due punti da Capirossi che vinse speronando Harada. La superiorità di Rossi, nel frattempo trasformatosi in Valentinik, gli valse nove vittorie e il titolo del 1999 anche se le Honda di Ukawa e Capirossi erano più competitive rispetto all'anno prima. Ricordo le prove del GP del Sudafrica, Ukawa in pole e Valentino sesto a un secondo e mezzo. Io ero preoccupato, gli chiesi cosa potesse servirgli, quale modifica tentare. **La risposta fu semplice: «Non ci sono problemi, domani vinco».** E così è stato: lui preferiva la messa a punto della gara.

Dopo il titolo nella 250, Vale lasciò l'Aprilia per la Honda 500 e il team ufficiale di Jeremy Burgess. Gli avevamo chiesto di restare una o due stagioni in 250, per darci il tempo di sviluppare una 500 quattro cilindri competitiva. Ma l'occasione di salire sulla Honda era un'opportunità che non si lasciò sfuggire. Mi rimane una piccola soddisfazione: qualche mese dopo Burgess entrò nel nostro box e mi ringraziò per avergli consegnato un ragazzo così veloce, educato e preparato.