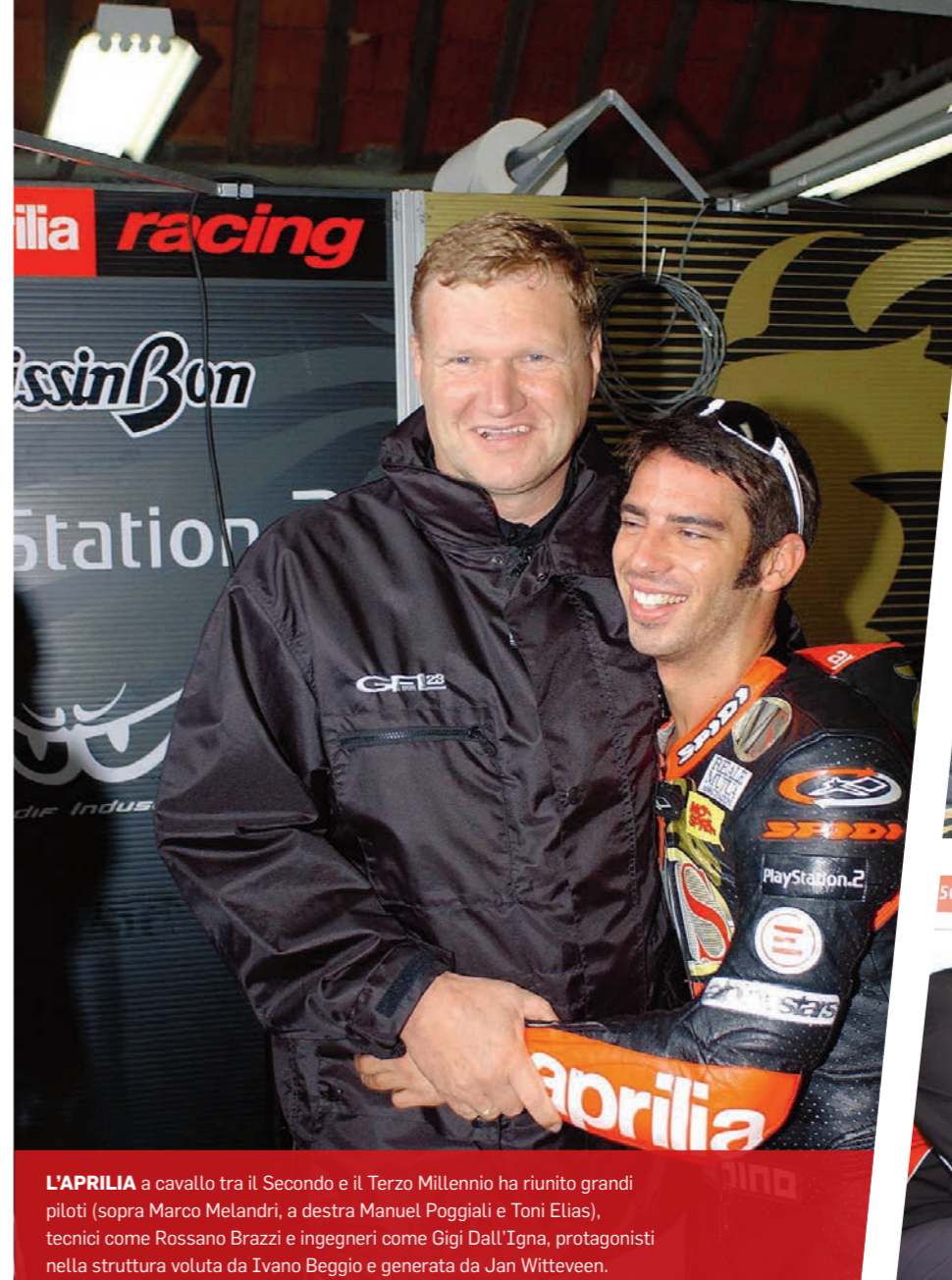




MARCO Melandri e Manuel Poggiali hanno mantenuto l'Aprilia al vertice della 250 nel dopo-Rossi. Gli ultimi campioni del Mondo della Casa sono stati però Jorge Lorenzo e, con il marchio Gilera, Marco Simoncelli.



L'APRILIA a cavallo tra il Secondo e il Terzo Millennio ha riunito grandi piloti (sopra Marco Melandri, a destra Manuel Poggiali e Toni Elias), tecnici come Rossano Brazzi e ingegneri come Gigi Dall'Igna, protagonisti nella struttura voluta da Ivano Beggio e generata da Jan Witteveen.



quindi non so esattamente quanto fosse inclinata la moto di Loris. La velocità, come detto, era la medesima, ma avrebbe potuto avere una maggiore inclinazione per fare meno strada. Nessuno lo sa. Lo sanno soltanto loro... alla fine».

**Capirossi, Harada, Rossi: chi era il tuo preferito?**

«Secondo me Rossi era il più furbo. Harada guidava meravigliosamente, però era troppo gentile e quando sei troppo gentile non contrasti l'avversario. Lui sapeva di essere veloce, però se arrivava un pilota più veloce, lo faceva passare. Aveva un comportamento strano, per un pilota. Rossi e Capirossi, invece, erano molto più aggressivi. Il motivo di queste diversità non lo conosco. Posso dire che non è così semplice comprendere i giapponesi, perché hanno un'altra cultura. Tra i giapponesi, quello più faci-

**I MIEI CAMPIONI**  
BIAGGI ERA MOLTO BRAVO  
A SISTEMARE LA MOTO:  
VOLEVA PARTIRE FORTE  
E GESTIRE LA GARA SENZA  
RISCHIARE, COME STONER.  
ROSSI ERA IL PIÙ FURBO.  
HARADA INVECE GUIDAVA  
MERAVIGLIOSAMENTE, MA ERA  
TROPPO GENTILE. E CONTRO  
LA GRINTA DI CAPIROSSI...

le da gestire era Sakata. Era "testone" ma anche un combattente e faceva la differenza, nella 125; quando avevamo un problema, induriva la taratura delle sospensioni e ci metteva del suo».

**PARLACI degli altri campioni che hai gestito.**

«Luca Cadalora, quando aveva la moto a punto, vinceva, ma se non aveva la moto a posto, non vinceva. Max Biaggi era molto bravo a sistemare la moto, perché voleva partire forte e gestire la gara, senza rischiare. Così facendo, poteva amministrare le gomme, stressare meno la meccanica e guidare come meglio credeva. Esattamente come faceva Casey Stoner».

**Molti tra piloti, tecnici e ingegneri dicono che la 250 era la moto da corsa perfetta.**

«La 250 è stata la migliore moto per preparare i piloti, perché era leggera ma molto prestazionale. Infatti, Aprilia e Honda hanno realizzato delle 400 e 500 bicilindriche, cioè delle 250 più veloci. Quei prototipi erano leggerissimi e si impennavano molto. Girando insieme alle 500 con quattro cilindri, in curva le bicilindriche dovevano andare più lente del loro standard e in accelerazione si impennavano ancora più del normale, perdendo quindi tempo. Per questo, in gara, le 400 e le 500 bicilindriche avevano dei limiti. Però, se parliamo di prestazioni sul giro, erano competitive, e infatti con quel progetto Aprilia ha conquistato anche delle pole position. Questo discorso spiega che la 250, 100 cavalli per 100 kg, era una scuola eccezionale per tutti i piloti».

**Qual è stato il pilota che, più di**



**tutti, ha aiutato l'Aprilia a evolvere il progetto della 250?**

«Loris Reggiani è stato bravissimo. Mi ha dato tante informazioni per sviluppare la moto. In seguito, Marcellino Lucchi ha fatto un lavoro incredibile, nello sviluppo. Per questo motivo, lui, al Mugello, era molto preparato; conosceva ogni centimetro della pista. Aveva anche talento, altrimenti a 40 anni non avrebbe potuto battere i giovani».

**SECONDO la tua visione legata al presente, l'Aprilia avrebbe dovuto costruire una Moto2?**

«Secondo me sì. La Moto2 è diventata quasi un monomarca. Sarebbe stato bello che l'Aprilia, da dominatrice della 250, avesse proposto una Moto2. Chissà, magari oggi al posto della Kalex sarebbe potuta esserci l'Aprilia...».