

FUORI GIRI

UNA VITA DENTRO E FUORI DAI CIRCUITI CHE PROFUMA DI BENZINA



Roby Locatelli soccorso dopo la drammatica caduta a Jerez, in Spagna, nel 2007

Il suo regno profuma di benzina e carene abbaglianti come la Mv Augusta replica che il babbo gli fece trovare quando lui ancora non sapeva leggere i marchi, ma i colori dei caschi e delle moto gli riempivano occhi e sogni. Il regno di Roberto Locatelli oggi è una pista senza asfalto, regalo della fidanzata Manuela, «morsosa», manager, consulente, confidente. È l'ufficio del papà di Manuela, a Brivio, ma sa di motori da sempre. «Vede quello? È un pezzo di telaio della Ferrari di Villeneuve».

Gilles Villeneuve? Proprio lui, sorride Loca e poco fa che di quattro ruote, non di due si tratti. Il profumo della benzina, il rombo sordo di un motore che accelera lo folgorarono bambino e da allora il suo reame sono i cavalli meccanici lanciati a briglia sciolta ver-

so un rettilineo mai troppo retto, una curva mai troppo stretta. Sorride e parla svelto, Locatelli, e a vederlo non resti che abbia appena appeso al chiodo casco e carriera. Si racconta e intanto mostra i trofei di vent'anni vissuti come un capitano sulla plancia: un chiodo in una mano, un piede che fatica a premere la frizione, una spalla che bussa quando piove. Lì c'è il casco del Mondiale, lì c'è la moto del Mondiale, lì c'è una foto con Valentino Rossi. Lì c'è la prima volta che vide la fidanzata Manuela e a lui viene un po' da ridere. Perché non penseresti che dietro un diavoleto ci sia una ragazza incontrata su una pista e scambiata per la fidanzata del «cognato». Loca parti all'attacco e ora ammette che Manuela ha sempre avuto una dote, «il tempismo». Sapeva quando sorvolare, di-

ce, sapeva quando affondare il dito nella piaga e per questo dopo il Mondiale del 2000 Loca pensò di salire dal paddock all'altare, ma poi «non è mai arrivato il momento giusto, non ancora».

Lo guardi e pensi che se fosse per lui il momento giusto per dire ciao al Motomondiale non sarebbe arrivato mai. Dal primo Mugello all'ultima Valencia c'è troppo Loca che vibra nell'asfalto, e troppo Loca è la sua vita fuori, dentro, attorno al circuito. Roberto l'ha chiamata «Vida Loca» con sorniona ironia, regalo di Natale per gli amici della prima ora, «perché io non sono Valentino, il mio mondo è qui». Nel suo mondo, qui, c'è il ragazzino Locatelli col naso all'insù verso un sogno che romba, c'è la faccia all'insù di Vasco Rossi sotto il palco del Mugello, c'è il volo verso l'angoscia e ritorno di Jerez,

c'è il chiodo conficcato nella mano destra, ultimo tributo a un amore. Strano, il Loca: ha un soprannome che evoca la follia del pilota, ma lui parla di professionalità, costanza, lavoro, numeri. Lui e il 15 si rincorrono da sempre, per questo lo ha impresso sul casco: il 15 ottobre ha vinto il Mondiale, il 15 si è fidanzato, il 15 è uscita la sua autobiografia, 15 sono le stagioni complete di Motomondiale, che sarebbero state 20, magari 25 non fosse stato per un frontale brusco contro il muro del business: corri se produci, altrimenti romba altrove, loco.

Altrove, a far rombare sogni bambini, Loca penserà da domani. Ci metterà la faccia e l'anima, intriso di benzina e motori, perché questa è la sua vita. Felicamente Loca.

S. Pe.

L'intervista «Avrei voluto sentirmi dire: non sei più competitivo. Invece mi hanno detto: non hai soldi per correre. Allora ho detto basta»

«Il complimento più bello? Da Vasco Rossi»

Roberto Locatelli dopo 16 anni lascia il Motomondiale: «Mi hai fatto godere più della Schiffer, mi disse. Pazzesco»

LA SCHEDA

HA 35 ANNI, VIVE A CARVICO

Roberto Locatelli è nato a Bergamo il 5 luglio 1974 e risiede a Carvico.

PRIME GARE NELL'ENDURO - Inizia a gareggiare in sella a una moto da enduro e ottiene un secondo posto (nel 1989) e un primo (1990) nel tricolore cadetti 50 cc, un titolo italiano cadetti 80 cc (e terzo posto fra i senior) nel 1991. Sempre nel 1991 17° nell'Europeo e partecipazione alla Sei Giorni (ritirato).

VELOCITÀ DAL 1992 - Nel 1992 passa alla velocità nel campionato Sport production 125 (ottavo all'esordio, titolo italiano nel 1993).

DEBUTTO IRIDATO NEL 1994 - Nel 1994 partecipa all'Europeo classe 125 (secondo posto), ma soprattutto debutta nel Mondiale 125 in sella a un'Aprilia, grazie a una wild card: al Mugello debutta con la pole e il decimo posto in gara. Nel 1995 passa alla classe 250, sempre con l'Aprilia, disputando due stagioni (17° e 16°) per poi tornare nella 125 nel 1997 con la Honda, con cui resta due anni (8° e 9°).

CAMPIONE DEL MONDO 2000 - Nel 1999 torna all'Aprilia con il Team di Vasco Rossi e conquista il suo primo successo il 23 maggio 1999 in Francia. Chiude il campionato al quarto posto (con due vittorie), trampolino di lancio per il 2000 quando si laurea campione del mondo classe 125 (quattro successi).

NEL 2004 DUE VITTORIE - Nel 2001 e nel 2002 gareggia in 250 con l'Aprilia (due volte ottavo), poi altre due stagioni in 125 con la Ktm (24°) e nel 2004 con l'Aprilia del Team Cecchinello (3° con due successi).

NEL 2006 QUINTO IN 250 - Dal 2005 torna definitivamente in classe 250 con l'Aprilia: al primo anno col Team Cecchinello è 13°, nel 2006 con il Team Toth è quinto, primo fra i piloti privati. Nelle ultime tre stagioni è in sella a una Gilera e ottiene un 13° (nel 2007, stagione dello spaventoso incidente di Jerez), un 9° e un 11° nella classifica mondiale.

I NUMERI IRIDATI

224 - Gran premi disputati: 94 in classe 125, 130 in classe 250.

9 - Vittorie, tutte nella classe 125: Le Castellet e Mugello 1999, Sepang, Mugello, Brno, Valencia e Motegi 2000; Italia e Germania 2004.

25 - Podi: il primo nel 1998 al Sachsenring in 125, l'ultimo in questa stagione a Le Mans in 250 (terzo). In totale nove vittorie, sette secondi posti (cinque in 125 e due in 250) e nove terzi posti (cinque in 125 e quattro in 250).

18 - Pole position: la prima al debutto nel Motomondiale nel 1994 al Mugello, l'ultima (e unica in 250) nel 2006 all'Estoril.

159 - Piazzamenti a punti (62 in classe 125, 97 in classe 250).

«La pole al Mugello con Motosprint in tasca, la voce di Vasco dopo Motegi 2000, il risveglio a Bologna, le ultime cattiverie: starò sempre attorno ai motori e a questo odore di benzina, ma ora mi alzo e non guardo più il cielo». Vent'anni in un rombo di motore, odore di benzina, bolidi colorati, polvere, fratture, ospedali e quel ricordo della prima «fidanzata», la Mv Augusta replica Agostini, il regalo di papà.

Un dono a 5 anni come fosse una promessa: questa sarà la tua vita. Dopo una vita «loca», Roberto Locatelli metterà tutto sotto l'albero, anche il casco. Quello col diavoleto non gli serve più, non in pista, perché Loca ha deposto il forcone e dopo 224 Gran premi, un Mondiale, una vita spericolata, domani guarderà il cielo senza pensare a cambiare le gomme. Le sue hanno morso tre generazioni di sogni e asfalto, senza vergognarsi di mischiare stelle e polvere. Era l'America del Loca, il suo, il nostro Motomondiale.

Poi a dicembre Locatelli ha detto stop: scelta, necessità, orgoglio ferito?

«C'è un po' di tutto. Avrei voluto smettere molto più avanti ma il pilota d'oggi non è più quello di vent'anni fa, io sono rimasto quel professionista ma non sono più veloce come allora».

La velocità spense il motore?

«No, la voglia di non prestarmi alle leggi del business. Sono stupito dalla mia serenità ma questo non è più il mio Motomondiale. Nel 2010 avrei potuto correre con il team di alcuni uomini Gilera, la mia famiglia degli ultimi anni. Ma poi sono stato tradito: il supporter (lo sponsor) mi voleva ma il mio capotecnico di una vita gli ha detto: Locatelli? No, devi puntare su uno che porti soldi, appoggi, business».

Il nuovo Valentino?

«No, un pilota venezuelano, nulla di che. Avrei voluto sentirmi dire: Loca, non sei più competitivo, grazie. Invece mi hanno detto: non hai i soldi per correre. Oggi servono 700 mila euro e io non so fare il manager di me stesso. E allora ho detto basta: che ci faccio qui?».

Cosa ci faceva nell'89, con l'enduro, lo sapeva bene.

«Avevo talento, ma volevo essere un ragazzo normale. Cominciavo a fare i conti con i tempi ma non accettavo di barattare la mia gioventù con un podio e ne ho pagato le conseguenze. Oggi rinuncierei a qualche nottata con gli amici ma non a essere me stesso».

Quanti Mondiali le è costato, essere se stesso?

«Potrei dire 5-6, ma non è vero. Avevo

talento, ne ho vinto uno ed è stato difficilissimo».

Papà pilota le regala una Mv Augusta quando era bambino: si è mai sentito «condannato» a correre?

«No, quella moto con le rotelle era il regalo di un velocista (papà Carlo) passato all'enduro per questione di tempo. La domenica si andava tutti insieme alle gare e iniziava la mia domenica: sentivo l'odore di benzina, cercavo le moto più colorate, poi guardavo la moto di mio padre, una Ktm bianca, e dicevo che un giorno sarebbe stata mia. Anni dopo, una sera in Austria, capii di aver realizzato il sogno: io pilota della Ktm, pagato per correre sulla moto di mio padre».

Poi è arrivata l'Aprilia: Gran Premio d'Italia del '94, per lei c'è una wild card...

«Ero un lettore folle di Motosprint: guardavo le foto dei piloti e sognavo di essere al loro posto. Venivo dall'enduro, al Mugello eravamo arrivati con un furgone, posteggiato male. Prima delle prove, un addetto del circuito mi disse: ra-

gazzo, c'è un furgone da spostare, sbrigati. Io spostai e scaricai il furgone e poco dopo feci la pole-position. La mattina dopo, prestissimo, feci incetta di giornali all'edicola per paura di non trovarli più. Di quel giorno mi resta il giro di pista alla fine, io, la moto, fuori da tutto. Solo il Mondiale e il risveglio a Bologna dopo l'incidente (a Jerez) mi hanno dato la stessa adrenalina. Sarò sempre un uomo Aprilia».

Mondiale e Motegi 2000 e il team di Vasco Rossi: che can-

zone le girava nella testa, quel giorno?

«Di quel giorno ho un rimpianto, non aver conservato un messaggio di Vasco Rossi, il mio idolo di sempre. Vasco lo lasciò nella mia segreteria. Diceva: vorrei dirtelo di persona, mi hai emozionato come non mi capitava da tempo. È stato il complimento più bello della mia carriera. Ho corso anche per Eros Ramazzotti, ottima persona. Ma Vasco è unico: disse che lo feci godere più della Schiffer. Pazzesco».

Nemici e amici: da che parte pende la bilancia?

«Amici quasi tutti, specie tra i piloti: sono sempre stato sincero».

Valentino o Biaggi?

«Valentino è il Vasco della moto, è unico. Ma oltre al talento, aveva la capacità di prendere il meglio degli altri, di rubarne i segreti. Lui veniva per fare due chiacchiere ma in realtà ti studiava, ti passava ai raggi x, ti analizzava. Biaggi è un riccio, diffidente,

scontroso: non è amato nel circuito ma è uno generoso. Il più antipatico era Gibernau, non sopportavo il suo teatrino a gara finita, il compagno ideale Simoncelli: pochi sono onesti come lui».

Valentino è il re di sempre?

«Nell'era in cui ho corso io sì. I miei miti sono Freddy Spencer, Lucchinelli, Mamola».

Lucchinelli e Mamola: amava i folli, più che i vincenti.

«Ho amato tantissimo Pantani. Nel 2004 ho corso con la sua immagine sul casco, lui era l'emozione fuori pista».

In pista, Locatelli che posto occupa nella classifica degli ultimi vent'anni?

«Nei primi venti, se devo essere umile».

Sia sincero.

«Allora mi metto nei primi dieci. Mi hanno penalizzato le cadute, ma 16 anni di Motomondiale e il quarto posto nel 2006 valgono quanto il titolo del 2000. Non capisco chi smette e sparisce, come Cadelora: dov'è la passione?».

E anche colpa della Moto2, la nuova creatura del Motomondiale, se lei ha detto basta?

«No, ogni novità si porta appresso polemiche e scontenti, avvenne anche con la MotoGP. Però c'è un livellamento verso il basso: vent'anni fa c'erano tre campioni per ogni categoria, oggi ci sono tre campioni in tutto. Forse».

Jerez 2007: fratture multiple, coma farmacologico a Bologna. Le pesò più l'infortunio o lo scetticismo sul suo rientro?

«L'infortunio me lo sono portato addosso per due anni, ma la ferita più grande è Valencia 2009, l'ultima gara. Ho corso con un chiodo nella mano (destra, per la frattura allo scafoide), fiero della mia professionalità. Poi è arrivato il capotecnico della Gilera e ho capito che 20 anni erano finiti, c'era altro da fare».

Una carriera in Superbike, come va di moda?

«No, da pilota ho chiuso. Il mio futuro è insegnare ai talenti di oggi a diventare piloti. Non a guidare la moto, quello lo sanno già fare, ma a fondersi con la moto, a essere pilota nella testa, non solo in moto. Si chiama coordinatore sportivo, mi piace l'idea di lasciare qualcosa di mio».

Che cosa penserà, alzandosi a Natale?

«Non sono più schiavo del cielo. Quando correvo era un'ossessione: la sera scrutavo le nubi per timore della pioggia, sul bagnato andavo in tilt. Ora so che posso alzarmi e con qualunque cielo è sempre sereno».

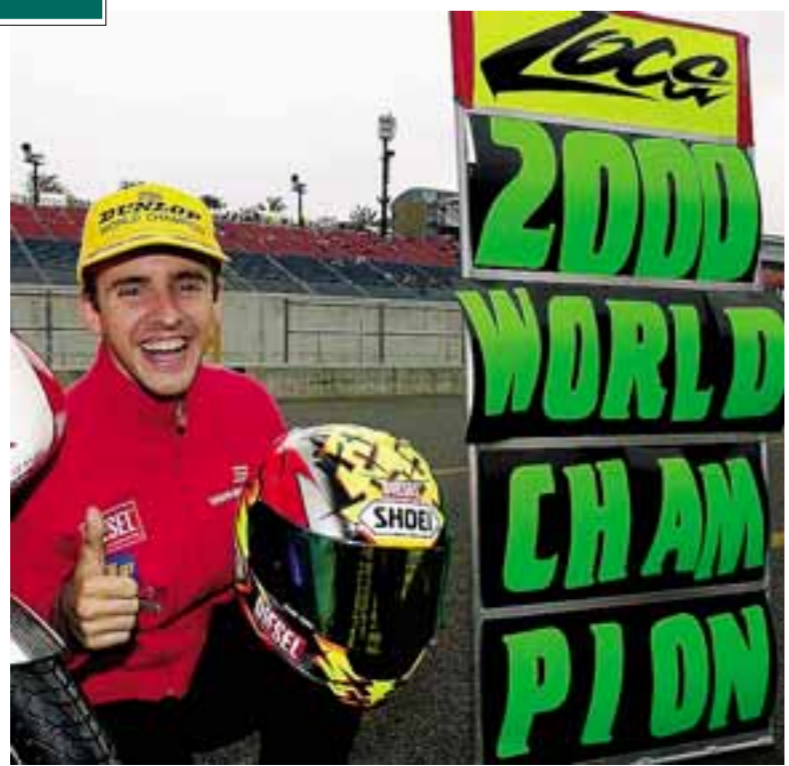
Simone Pesce



STAGIONE 2000

Campione del mondo classe 125

15 ottobre 2000: una data storica per Roberto Locatelli e per tutto il motociclismo bergamasco. Il pilota di Carvico vince il Gp del Pacifico a Motegi e si laurea campione del mondo classe 125 con una gara di anticipo. Locatelli, in sella a una Aprilia del Team Vasco Rossi, finisce la stagione con 230 punti lasciandosi alle spalle il giapponese Youichi Ui (Derbi, a 217 punti) e lo spagnolo Emilio Alzamora (Honda, 203 punti). Nella stagione del titolo il bergamasco mette in carne cinque vittorie, due secondi posti e un terzo, più nove pole position.



L'autobiografia La carriera del 35enne pilota raccontata in oltre 300 pagine

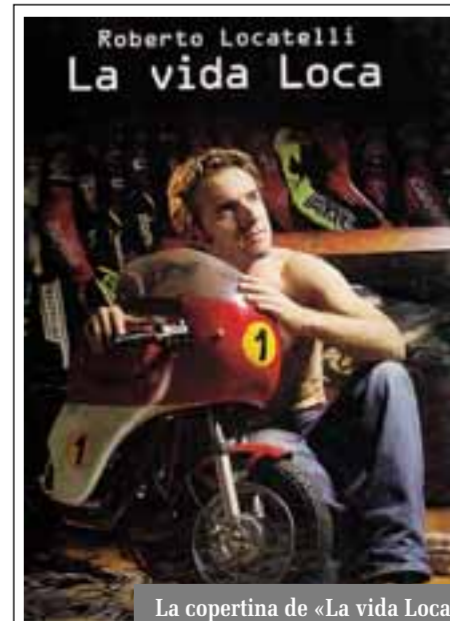
Trionfi e cadute, questa è «La vida Loca»

«La mia maestra delle elementari ci aveva visto giusto nel dire che non sarei mai diventato un bravo scolaro, ma che nei miei occhi e nei miei diari si intravedevano quali fossero le mie aspirazioni, che mi avrebbero sicuramente dato soddisfazione in qualche altro ambiente al di fuori di quello scolastico». Comincia così la prefazione di «La vida Loca», autobiografia di Roberto Locatelli, scritta a quattro mani con il nostro collaboratore della pagina motori Carlo Magni.

Il tomo consta di ben 312 pagine, con testo in italiano e inglese, arricchito da centinaia di fotografie e colori, che ritraggono Loca fin dai primi anni di vita, per giungere al conclusivo Gp Valencia della stagione 2009. Il volume svela parecchi particolari inediti, raccontati con la schiettezza e ironia dal centauro di Carvico. Suddiviso in 17 capitoli, racconta tutta la storia del 35enne bergamasco, a partire dagli esordi nell'enduro, dove emergeva già con chiarezza la stoffa del campione. Negli anni quelli passati tra le mulattiere, ma meglio pro-

vare il salto nella velocità, per far diventare la passione trasmessagli dal padre in un mestiere. Così Loca inizia a raccogliere successi, prima nella Sport Production e poi nei campionati GP, italiano ed europeo. Ma sono tante anche le cadute, alcune clamorose, definite dallo stesso pilota «Locatellate». L'esordio nel mondiale è fulminante con la straordinaria pole position al Mugello, poi gli anni bui ('95 e '96) con l'Aprilia 250cc. Qualcuno lo da per finito, ma Roberto non si dà per vinto e ritorna alle otto di litro. Nel '99 la prima vittoria nel mondiale sul circuito di Le Castellet. Ma è il 2000 l'anno della definitiva consacrazione, con la conquista del titolo iridato, che occupa oltre 50 pagine del libro. Da lì in poi per Loca continuano gli alti e bassi, fino al drammatico incidente di Jerez del 2007. Il capitolo dedicato a questa annata è da pelle d'oca, con i ricordi sia di Roberto che della inseparabile fidanzata Manuela.

Chi volesse acquistare una copia di «La vida Loca», dal costo di 45 euro, lo può fare scrivendo una mail a manu@agogo.it.



La copertina di «La vida Loca»