

**Talenti si diventa.**

**A Scuola**

Un metro e 35 centimetri di altezza e 35 chili di peso per guidare una moto da 200 all'ora. L'impresa da Guinness appartiene a Pere Tutusaus, 12 anni, che sta correndo il campionato catalano di velocità con una squadra sostenuta dal RACC, Real Automovil Club de Catalunya. Cinque centimetri e cinque chili in meno del suo compagno di squadra Pol Espargarò che di anni ne ha solo 11 e va forte come Pere. Uno vince alla bilancia, l'altro all'anagrafe, ma sempre di record si tratta. La grande scuola spagnola del motociclismo sta coltivando altri

## BABY PILOTI

### Sandi junior gareggia in SP

Sempre in tema di baby-piloti, anche gli italiani vantano numerosi record di precocità. In questa stagione, tra i partecipanti al campionato spagnolo Sport Production, c'è Federico Sandi, 13 anni, figlio del capotecnico dell'Aprilia Giovanni.

Tra i piloti in gara nel Mondiale, il più giovane di tutti è invece un francese di origini siciliane. Si tratta di Mike Di Meglio, che ha 15 anni e 3 mesi.

Dodici giorni fa, nel GP del Sud Africa, il britannico Chaz Davies, 15' nella 250 all'età di 16 anni e 76 giorni, è invece diventato il più giovane pilota di sempre ad andare a punti in una gara iridata della quarto di litro.

campioni che fra qualche anno forse andranno ad affiancare i vari Pedrosa, Elias e Olivé nel Mondiale.

Tutti hanno percorso la stessa strada prima di arrivare alle gare iridate. Qualche anno fa Movistar, una delle compagnie telefoniche nazionali, si è fatta carico di un progetto per portare i piloti iberici nel Mondiale. Tra le decine di ragazzini aspiranti campioni è emerso subito il talento di Daniel Pedrosa che, oggi, è in testa alla classifica 125. Jorge Lorenzo, che nel 2002 proprio a Jerez infranse tutti i record di precocità debuttando nel Mondiale a 15 anni e un giorno, anche da bambino fu protagonista di due exploit, vincendo a 11 anni la coppa Aprilia 50 e a 12

quella della 125.

Oggi, in Spagna, il progetto di far crescere nuovi campioni si sviluppa attraverso due poli. Tutusaus e Espargarò fanno parte della schiera di speranze catalane che corrono il campionato della 125 tra Montmeló e Calafat. A Valencia, invece, Jorge Aspar Martínez (vincitore di 4 Mondiali) è a capo di una serie unica al mondo. Un'iniziativa partita nel 1999 e Martínez, ministro dello sport della Comunità Valenciana, spiega come è nata: «Per prima cosa abbiamo costruito il circuito, inaugurato nel settembre del '99,

che è stato realizzato secondo criteri moderni: il pubblico dalle tribune può vedere tutta la pista e le squadre, sia di moto sia di F.1, ci vengono spesso per i test invernali. Ma abbiamo voluto spingerci oltre. L'obiettivo era far nascere una città dei motori, aperta soprattutto ai giovani. Una volta fatto il teatro, ci volevano gli attori...».

Così ogni mattina decine di bambine delle scuole visitano il Ricardo Tormo e, quasi sempre, incontrano qualche pilota impegnato in prova. Un contatto che, spesso, fa scattare il desiderio di provare a guidare una minimoto o un kart. Proprio per questo, Martínez ha organizzato la Formula de Campeones che comprende tutte le categorie della velocità. A cominciare da quelle per i bambini. La minimoto per i ragazzini dagli 8 agli 11 anni, la classe 50 dagli 11 ai 13 e la 125, sempre con le Aprilia, dai 13 ai 15.

«Da questi campionati — rivela Martínez — sono usciti Hector Barbera, Jorge Lorenzo e Julito Simon. Per parteciparvi bisogna superare una prova di selezione. E, dato che il nostro è un campionato promozionale, i partecipanti non devono sostenere alcun tipo di spesa. Iscrizione, moto, equipaggiamento e assistenza: tutto è gratis».

A Barcellona, il campionato catalano di velocità si articola, invece, secondo canoni più tradizionali. Pol Espargarò e Pere Tutusaus vi sono arrivati attraverso una licenza speciale della Federazione Catalana e con il consenso dei genitori, ovviamente grandi appassionati di moto. Tutusaus, anche prima di approdare ai 200 chilometri orari della sua Honda 125, ha battuto tutti i record di precocità. A 2 anni la madre gli ha regalato una Yamaha Piw, a 5 ha disputato la prima corsa arrivando terzo. A 6 ha vinto il campionato minimoto. E lo scorso anno a Portland, negli Usa, è arrivato terzo con una Metrakit 50 correndo contro piloti di 10 anni più grandi e con moto da 80 cmc.

Pol Espargarò ha, invece, sorpreso tutti durante alcuni test a Montmeló, arrivando a toccare la velocità record di 207 orari. Ventitré anni in due, la squadra più giovane al mondo si è subito fatta rispettare: nella prima gara, con 33 piloti al via e un'età media superiore ai 20 anni, Pere è giunto 7° e Pol 12°. Forse non si tratta soltanto di fenomeni di precocità...

**Giorgio Specchia**



# I nostri campioni arrivano tutti dalle minimoto

Tra le novità più interessanti del Mondiale, spiccano due piloti italiani. Con una storia parallela. Andrea Dovizioso, 17 anni, e Simone Corsi, 16, correvano insieme nelle minimoto. Ora sono compagni nel team Scot in 125. Andrea è 3° nel Mondiale ed è già salito sul podio (2° a Welkom due settimane fa), Simone è andato due volte a punti. Il segreto, oltre a una buona dose di talento, forse sta proprio nelle minimoto. Da lì sono usciti anche Rossi, Melandri e Poggiali. «Un regalo di papà — rivela Simone —. Un gioco diventato passione.

Quante belle gare con Andrea: una volta vinceva lui, l'altra io».

Ormai è una certezza: la grande scuola dei piloti italiani cresce proprio grazie a queste moto in miniatura. Il papà di Simone Corsi, Stefano, gestisce una pista di minimoto a Torricola, di fronte all'ippodromo romano di Capannelle: «Con 10 euro si può girare tutto il giorno e siamo aperti dal lunedì alla domenica. Tutti i nostri migliori piloti hanno iniziato con le minimoto e, forse anche per spirito di emulazione, adesso c'è un vero e proprio boom. Solo nel mio club ci sono cir-

ca 40 licenziati junior».

Per i più bravi, il percorso è diventato quasi obbligato: prima la minimoto, poi la Sport Production, quindi la GP. Proprio come hanno fatto Corsi e Dovizioso. Il talento dei piccoli piloti viene esaltato da questi micro bolidi di 10 Cv, 17 kg di peso e dal costo di circa 2.000€. Stefano Corsi spiega perché: «Le piste da 400-500 metri, con una ventina di curve, migliorano il tempo di reazione».

Intanto Simone e Andrea, che di tanto in tanto si sfidano ancora, sono lanciati nei Motomondia-

le. Freschi esponenti della scuola dei piloti italiani che ha trovato, a partire dalla metà degli Anni '90, un nuovo e immenso serbatoio di talenti nella minimoto, dove i costi sono minimi e le possibilità di crescere grandi.

Così, da parte delle 20 Case presenti sul mercato italiano, le proposte non si fermano alla pista, dove spopolano i modelli parzialmente carenati. Esistono anche minimoto da Supermotard e cross. Il segreto è sempre lo stesso. Divertirsi e crescere.

g. spe.

# La Gazzetta Sportiva

Domenica 14 dicembre 2003

Euro 0,90\*

Anno LIX - N. 50

Settimanale de "La Gazzetta dello Sport"

Sped. Abb. Post. 45% -  
Art. 2 Comma 20/B Legge 662/96 - Filiale di Milano

[www.gazzetta.it](http://www.gazzetta.it)

\* con "Ferrari Collection" € 9,80 - con VHS "ShevCento" € 7,80  
con il calendario (Inter, Juventus, Milan o Roma) € 6,80 - con VHS "Impara dai Campioni" € 7,80



# Due campioni del mondo

semifinale, poi Grönholm in finale: «Sono felicissimo»

danni di Andrea Navarra (Subaru Impreza), Toni Gardemeister (Skoda Fabia) e Roman Kresta (Toyota Corolla).

Solberg e Grönholm si sono qualificati così a punteggio pieno per le semifinali del Salvay, dove hanno incontrato rispettivamente Navarra e Hirvonen. E per

Solberg sono iniziati i guai: l'elettronica della sua Subaru infatti ha scioperato già nel corso della prima manche e così, per la finale, si è qualificato il cesenate, già 5 volte vincitore del Bettegga. Nell'altro scontro, invece, veniva promosso agilmente Grönholm.

La finale si è giocata al fo-

tofinish: Navarra ha vinto di misura la prima sfida, il due volte iridato finlandese si è rifatto in quella successiva. La bella ha regalato il trionfo al pilota italiano. «Prima il campione del mondo, poi uno che di titoli iridati ne ha vinti due. Sono felicissimo» ha commentato l'italiano.

Solberg, invece, si è consolato con la speranza di riprendersi la rivincita nella gara che oggi chiuderà la rassegna di Bologna. «Sta per concludersi un anno incredibile, non immaginavo di poter provare così tanta gioia per quello che sta succedendo — ha raccontato fra un autografo e l'altro il norvegese, che è stato anche campione nazionale di rock and roll —. Vincere il Mondiale rally era il mio sogno da quando avevo 6 anni, per tutta la mia vita ho cercato di raggiungere questo traguardo. Ora non passa giorno che non sia invitato a una festa o a una premiazione: venerdì a Montecarlo, oggi (ieri, n.d.r.) i Caschi, sono sportivo dell'anno in Norvegia. Mi viene da dire: basta, è troppo! Però, al tempo stesso, è tutto così bello e speciale».

Il tracciato misto terra-asfalto della Grafic Arena ieri ha anche ospitato la finale del Trofeo Super 1600, che ha premiato la Fiat Punto S di Giandomenico Basso. Al secondo e terzo posto si sono piazzati Luca Rossetti (Citroën Saxo) e Paolo Andreucci (Fiat Punto). Oggi gran chiusura.

p.i.

CLASSE 125

**Sandi jr (14 anni)  
vince in Spagna**

Federico Sandi, 14 anni, ha vinto ieri a Valencia l'ultima prova del campionato spagnolo 125 GP dopo aver conquistato anche pole e giro veloce. Nel 2004 il figlio di Giovanni, capotecnico Aprilia, potrebbe correre nel campionato italiano.

CON LA KTM

**Van den Bosch  
torna in Supermotard**

(m.z.) Dopo un anno nella Supersport, il francese Thierry Van Den Bosch (iridato nel 2002) ritorna alla Supermotard con la KTM. In squadra con lui ci saranno il pesarese Ivan Lazzarini, Jurgen Kunzel e Boris Chambon.

MAGIONE

**Ravanelli con l'Alfa 33  
corre la 100 Miglia**

MAGIONE — (f.i.) Oggi ultimo appuntamento dell'anno a Magione con la 100 Miglia. Due le corse: una per le vetture Turismo, l'altra per le Alfa 33 Trofeo dove ci sarà in gara anche il calciatore Fabrizio Ravanelli in coppia con Michele Parretta. Prove alle 9, gara dalle 11.

## FREESTYLE

### Buyten stupisce pure Melandri

**BOLOGNA** — E' lo spagnolo Edgar Torronteras (KTM) il protagonista della prima giornata del Braun Freestyle Contest. Grandi numeri, acrobazie al limite del pazzesco e un padrino d'eccezione come Marco Melandri hanno suggellato la prima parte dello spettacolo, animato dagli abili e applauditi atleti provenienti da Stati Uniti, Australia, Francia, Spagna e Italia. Un gruppo ben assortito e suddiviso in 2 squadre: Europa e Resto del Mondo. Oggi si replica con lo stesso programma, che comprende prove libere, qualificazioni, semifinali e finalissima tra i due migliori esponenti delle formazioni in campo.

Le prime selezioni hanno registrato l'eliminazione del francese Manu Troux (Honda) e dello statunitense Beau Bamberg (id.), che hanno lasciato via libera allo scontro diretto tra Torronteras e l'americano Matt Buyten (id.) e tra Stefano Minguzzi (id.) e l'australiano Dayne Kinnaird (Yamaha). Ieri la sfida decisiva è stata tra Kinnaird e Torronteras: l'ha spuntata l'iberico grazie a tre plastiche figure da vero acrobata. Gran finale con il backflip replicato due volte da Buyten, che ha lasciato tutti a bocca aperta, Melandri compreso.

Massimo Zanzani

■ **PREMIO** — (f.i.) Riccardo Azzoli, romano, 19 anni, vincitore nel 2003 della F.Gloria ha ricevuto ieri al Motor Show un assegno di 50.000 € per proseguire la sua carriera nella F.Renault 2000.