LA SQUADRA DI MOTOGP A TORINO PER LA AUTOLOOK WEEK: CHE SPETTACOLO IN CENTRO E PRIMA AL GIORNALE

LE BUONE LETTURE DI RINS E WATANABE



LE SPIEGAZIONI TECNICHE AL DIRETTORE



«Vincere con la S

La spinta di Suppo e Rins a poche gare dal ritiro «A Valencia una doppietta per lasciare il segno»

GIORGIO PASINI
TORINO

Azzurro, il colore della bellezza e della serenità. In momenti come questo entrambe appaiono più come miraggi, eppure sono e restano traguardi raggiunti e ancora inseguiti da parte di chi ha già deciso (o meglio, da chi ha dovuto accettare la scelta) di ritirarsi. Da vincente e nonostante gli ultimi dati finanziari (proprio di ieri) certifichino risultati clamorosi (+25,8% fatturato netto, +50,1% della divisione motocicli). Ma basta una giornata nella (ex?) città dell'auto per farsi travolgere dall'anima Suzuki, la Casa che ha lasciato il segno nella storia del motociclismo (e non solo) con titoli mondiali che dietro al mezzo hanno sempre avuto storie, uomini. Da quelli di **Barry Sheen** negli Anni 70 a quelli di **Marco Lucchinelli** e **Franco Unchini** negli Ottanta dell'abbondanza e della goia, dallo spettacolo puro di **Kevin Schwantz** (1993) alla fiammata del figlio d'arte **Kenny Roberts Jr** (2000) che vent'anni dopo, in piena pandemia, è stata rialimentata da **Joan Mir**.

Prima di incontrare i tifosi e trasformare in pista la centralissima via Roma, uno dei momenti clou di Autolook Week (la manifestazione che ha riportato i motori sotto la Mole in contemporanea al GP d'Italia di F1), la squadra azzurra di MotoGP è venuta a trovarci a Tuttosport. Il torinesissimo team principal **Livio Suppo**, i piloti **Alex Rins** e **Kazuki Watanabe** (sostituto dell'infortunato Mir) e il grande ex Lucchinelli ci hanno portato nel mondo Suzuki e chiuso così la lunghissima abbuffata di passione italiana, iniziata con il GP di San Marino e i test utilizzati in chiave 2023 da quasi tutte le case. Tranne la Suzuki, che ha comunque girato perché vuole fortemente chiudere nel migliore dei modi la sua avventura mondiale. «A partire da Aragon arrivano piste buone per noi, sono ottimista. Voglio lasciare un bel ricordo» afferma Rins. «Il sogno è salutare con una doppietta nell'ultima gara a Valencia, come due anni fa quando Mir ha conquistato il titolo» alza l'asticella Suppo.

LAVORO PER (QUASI) TUTTI

In realtà, come spiega lo stesso manager, non è certo un sogno campato per aria. E non solo per le motivazioni che spingeranno la Suzuki. «Abbiamo sei gare per provare a vincere ancora e conquistare dei podi - dice Suppo -. La moto e la squadra hanno un grande potenziale, come dimostrato all'inizio dell'anno. Ricordiamoci che a Jerez, il Gran Premio dell'annuncio dell'addio da parte dei vertici dell'azienda, siamo arrivati con Alex in testa al campionato a pari merito con **Quartararo** e la squadra al comando del Mondiale per Team. Poi siamo stati presi in contropiede dalla scelta di ritirarsi dalla MotoGP e abbiamo anche avuto sfortuna con alcune cadute incolpevoli di Alex e l'infortunio di Joan, ma posso assicurare che, nonostante la comprensibile tristezza per quello che sta succedendo, nel team è rimasta una buona atmosfera. La mia missione è stata quella che tutti trovassero un lavoro. Ad oggi ci siamo riusciti per quasi tutti e vorrei concentrarmi sulla parte sportiva di queste ultime gare. L'obiettivo è anche quello di portare Alex al quinto posto nel Mondiale».

Certo, non il traguardo di partenza, ma qualsiasi altro gruppo si sarebbe frantumato, perso per strada. Invece il marchio di fabbrica Suzuki è quel clima costruito in questi anni, come sottolinea lo stesso Suppo, anche per merito della gestione di **Davide Brivio**, il suo predecessore che ha riportato la Casa di Hamamatsu in pista dopo il ritiro del 2011 e allo storico Mondiale del 2020. Proprio l'orgoglio della consapevolezza di essere una piccola grande famiglia. Quel senso di Davide contro Golia che ha vissuto anche la Ducati nel 2007 con **Casey Stoner** contro i colossi Honda e Yamaha.



Watanabe, Suppo, Rins e Lucchinelli: la Suzuki di oggi e di ieri con il direttore Guido Vaciago

L'EREDITÀ IN UNA FILOSOFIA

«Ecco, se c'è un'eredità che la Suzuki lascia al motorsport in generale, è quella di aver dimostrato che si può sognare in grande anche da più piccoli, che si può vincere anche se non si è i più grandi. Nel cuore della gente rimarrà per sempre il titolo mondiale del 2020 proprio perché i successi più rari e da non favoriti sono i più belli» sostiene Suppo, mentre Rins al suo fianco annuisce. «Non potevi dirlo in modo migliore. La Suzuki si è sempre impegnata molto, ha sempre lavorato duro. Anche nei momenti difficili, anche senza i budget di altri team più grandi. Ed è sempre arrivata dove voleva, ha sempre prodotto delle moto belle e vincenti. Magari ci è arrivata più tardi di altri, ma l'ha fatto al top. Ecco - prosegue Alex prendendo in mano due penne dal tavolo -, se devo fare un esempio per spiegare la filosofia e la mentalità della Suzuki, dico che non ha mai puntato a produrre dieci penne, ma che preferisce farne due e di metterle sul mercato perfette. La cosa positiva di tutto questo è che quando arrivano dei prodotti funzionano; il punto debole, sportivamente parlando, è che ci vuole più tempo. Visto da un pilota o da un ingegnere non è quello che vorresti, perché la competizione è velocità in tutto, anche nello sviluppo».

> **LA LEZIONE DI QUESTA CASA È CHE DA PICCOLI SI PUÒ SOGNARE IN GRANDE**
>
> *LIVIO SUPPO*

> **IN SQUADRA IL CLIMA È RIMASTO SPECIALE ANCHE DOPO L'ANNUNCIO DELL'ADDIO**
>
> *ALEX RINS*

> **LA PAROLA CHIAVE È FEDELTÀ: QUI FANNO LE COSE BENE E PARTENDO DAL BASSO**
>
> *KAZUKI WATANABE*

Watanabe ascolta con attenzione. Riflette e dice la sua colpendo nel segno, in perfetto stile giapponese. «Se dovessi utilizzare una parola per definire la Suzuki è fedeltà. A sé stessa, ai proprio idea li, ai piloti, ai propri clienti. Suzuki ha sempre preferito fare un passo dopo l'altro, crescere step by step. L'approccio è quello di costruire qualcosa di solido partendo dal basso, dalle fondamenta. Suzuki magari non è veloce, ma precisa. Per me resta speciale, l'azienda più fedele alla tradizione giapponese».

LA LEZIONE EUROPEA

Uno dei temi chiave nella MotoGP di oggi, sempre più simile alla F1, è però proprio la capacità e rapidità di sviluppo. Un problema che ha messo in discussione e difficoltà un intero sistema, quello giapponese. «Per trent'anni il Motomondiale è stato un gioco tra Honda, Yamaha e Suzuki, la più piccola ma come detto capace di vincere - conferma Suppo -. Poi sono arrivate Ducati e Aprilia e il gioco è cambiato tanto. In questo momento la MotoGP è italiana, europea considerando anche la Ktm. Il fatto è che le Case italiane hanno creduto di più e investito di più nelle potenzialità dell'aerodinamica e nei dispositivi come l'abbassatore. Anche da fuori, visibilmente, le loro moto sono diverse». «Sì, più aggressive, ma qualcosa sta cambiando. S'è visto ai test, con tutte le novità che Honda e Yamaha hanno portato in pista e al loro scelta di affidarsi a fornitori e tecnici esterni, europei» conferma Rins, che avendo trovato collocazione alla Honda, da pilota non può che essere sollevato.

Ma prima di aprire la sua nuova pagina professionale, senza paura di essere all'ombra di Marc Marquez, lo spagnolo vuole chiudere nel migliore dei modi l'avventura in Suzuki. «Amo questa squadra e sono contento di poter continuare a lavore con alcuni di loro. La Suzuki ha fatto molto per me, ma credo di aver fatto molto anche io per la Suzuki, sviluppando dal 2017 la moto che poi ha vinto il Mondiale nel 2020 con Joan. Un campionato nel quale anche io avevo grandi ambizioni e possibilità, ma mi sono fatto infortunato alla prima gara». Sliding doors, che si aprono. E si chiudono. Come un film, senza lacrime.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

POI ALEX E "KILOWATT" DISEGNANO LE PAGINE



CON LA 500 IRIDATA DELL'81 PER LE STRADE DI TORINO



La giornata torinese del Team Suzuki Ecstar di MotoGP. Da sinistra Alex Rins, 26 anni, e Kazuki Watanabe, 31, sostituto dell'infortunato Mir a Misano, con il team principal Livio Suppo, 58, durante il Forum al nostro giornale. Quindi i due piloti in redazione partecipano alla preparazione delle pagine per l'edizione odierna di Tuttosport. Infine la sfilata in Via Roma con la moto del Mondiale 1981 nell'ambito di Autolook Week, la manifestazione motoristica organizzata sotto la Mole che ha premiato la Suzuki per la sua eccellenza (FERRARI/LAPRESSE)

uzuki è più bello»



Alex Rins posa sulla parete delle storiche prime pagine di Tuttosport indicando Valentino Rossi

L'EX CAMPIONE DEL MONDO AFFRONTA I TEMI CALDI DEL MONDIALE

Lucchinelli vuole un passo indietro «No a Sprint Race e aerodinamica»

TORINO

«Posso fare io una domanda? **Alex**, cosa pensi delle Spritz Race». Fedele a sé stesso come la Suzuki alla sua filosofia, **Marco Lucchinelli** prima di farlo sulle strade del centro di Torino con la RG 500 del titolo Mondiale 1981 dà spettacolo seduto al tavolo del Forum a Tuttosport. Con un tocco di classe e ironia degna del miglior **Crozza**, l'ex Cavallo Pazzo delle due ruote introduce il tema dei regolamenti, di una MotoGP che sta prendendo troppo la strada della (ormai vecchia) Formula 1. O peggio «scimmiottando dalla Superbike». Parliamo delle gare Sprint, l'ultima ricetta tirata fuori dalla Dorna, per altro senza averla concordata con i piloti e in parte contraddetta dai tifosi nell'indagine lanciata proprio da **Carmelo Ezpeleta**.

«Per me è solo un rischio inutile per i piloti, altro che spettacolo in più. E poi significa correre e correre e correre. Se penso che io ho fatto di tutto per non lavorare nella mia vita...» butta lì Lucchinelli, con **Livio Suppo** che annuisce («sarà anche un grande stress per i meccanici»), prima di dare la parola all'"intervistato" **Rins**. «Alla fine io guido, non decido queste cose - premette lo spagnolo -. Di sicuro non sarà facile, specie per me, che sono un pilota più da gara che da qualifica. Può essere interessante, ma secondo me non risolve il problema dei sorpassi e quindi dello spettacolo. Capisco però che dopo l'addio di **Valentino** bisogna trovare qualcosa per riempire le tribune. Non c'è più quella massa gialla che c'era prima».

«Le prime alette le ho usate io nel '76, ora è tutto esagerato. Lo spettacolo non si fa con la velocità, ma con le battaglie»

La questione non è moltiplicare le occasioni di battaglia, ma riportare i sorpassi in pista. «Faccio sempre l'esempio di Barcellona 2009 - prosegue Rins -. Tutti ricordano la manovra di **Rossi** all'ultima curva su **Lorenzo**, quella che è entrata nella leggenda del nostro sport, ma in quell'ultimo giro quei due si sono sorpassati e controsorpassati cinque volte. Ora è difficilissimo provarci. A Le Mans sono caduto per le turbolenze create dalla Ducati davanti a me. E domenica a Misano avete visto **Bastianini** essere risucchiato da **Bagnaia**. L'aerodinamica è diventata molto sofisticata e determinante». Non è una battaglia contro lo sviluppo quella di Rins. «Da pilota dico che le ali hanno portato sicurezza. Prima nei rettilinei dovevi combattere contro le moto che veleggiavano in accelerazione, adesso la ruota anteriore resta attaccata all'asfalto. Però poi si è andati all'estremo e ci sono molti dispositivi. E superare è sempre più difficile».



Marco Lucchinelli, 68 anni, in gran forma con Livio Suppo (LAPRESSE)

Pensare che la pioniera delle ali è stata proprio la Suzuki, quando gareggiava affidandosi ai team privati. E quello gestito dal quel genio di **Roberto Gallina** ne utilizzò un abbozzo lateralmente per gestire il curvone di Le Mans. Era il 1976. In sella c'era proprio Lucchinelli. «Alla Dunlop letteralmente si volava, fu una soluzione: arrivai terzo nonostante rimasi senza benzina prima del traguardo - racconta lo spezzino -. Ora però le appendici sono esagerate. E lo spettacolo s'è ridotto. Si supera solo in rettilineo di motore e scia. Da tifoso dico che non abbiamo bisogno di velocità pura, ma di sorpassi e battaglie. Bisogna tornare indietro rispetto a tutta questa tecnologia». Non ai suoi tempi. E neppure alle suggestioni dei ricordi. «In moto ci vado ancora e spesso. Mi hanno anche fatto provare una MotoGP, ma va troppo forte, non ti diverti. Io sono ancora veloce, ma con la testa... Vorrei fare le frenate come questi ragazzi, ma il corpo dice un'altra cosa... No, non sogno neppure di gareggiare. Anche perché sinceramente ho sempre sognato e continuo a sognare altro...».

Rins: «Senza Valentino persi tanti tifosi ed è giusto cercare delle soluzioni a questo, ma così non si riesce a superare»

Q.P.

©RIPRODUZIONE RISERVATA