

Motociclismo



L'INTERVISTA

FAUSTO GRESINI / PROPRIETARIO GRESINI RACING

«Le elettriche? Il mondo va in quella direzione»

«Sono moto molto performanti, il problema è che pesano 261 chili. Procedono a presa diretta e hanno la retromarcia per gli spostamenti»



Fausto Gresini durante l'intervista al Corriere Romagna nell'Hospitality del suo team a Misano Adriatico

DOMENICA PROSSIMA

Quattro italiani sono costretti a saltare Aragon

La MotoGP corre in Spagna per il gran premio di Aragon. Le operazioni di "trasloco" sono già partite domenica sera. I camion con motociclette, box e Hospitality sono partiti in tutta fretta lasciando il Misano World Circuit per arrivare al circuito dove si correrà già nel prossimo fine settimana.

In terra spagnola, non dovrebbero fare parte del gruppo 4 piloti infortunati, ovvero Andrea Iannone, Romano Fenati, Mattia Pasini e Niccolò Antonelli. Se la passione potrebbe consigliare a qualcuno di loro di provarci lo stesso, la ragione dice tutt'altro: dopo Aragon si parte per l'altra parte del mondo dove si corrono 4 gran premi ravvicinati. Meglio saltarne uno in cui non si è a posto, che perderne 4 per troppa fretta: il 6 ottobre appuntamento in Thailandia, il 20 in Giappone, il 27 in Australia ed il 3 novembre in Malesia, prima della grande conclusione in programma a Valencia domenica 17 novembre. M.M.



MISANO ADRIATICO MATTEO MISEROCCHI

Fausto Gresini è un manager iperattivo. Due volte campione del mondo da pilota e poi tre da patron di scuderia. Una scuderia nata nel 1997 e iridata in 250 con Daijuro Kato, in Moto2 nel 2010 con Toni Elias e in Moto3 nel 2018 con Jorge Martin. Oltre a tutto questo, tanti titoli di vice campione MotoGP.

L'imolese è sempre di corsa, non più fra asfalto e cordoli, ma fra contratti e progetti. Ha due piloti in MotoGP dove affianca Aprilia, uno in Moto2 (ma saranno due nel 2020), due in Moto3 ed altrettanti in MotoE, senza contare il team Junior nel campionato italiano velocità Moto3. A lui chiediamo di spiegarci come funziona il mondo delle elettriche.

Quanti tecnici servono per un pilota in MotoE?

«A seguire ogni mezzo abbiamo destinato 2 meccanici, un capotecnico ed un telemetrista. Ci sono ragazzi che lavorano nel Civ e altri che volevano rallentare dopo anni di Mondiale, con un impegno meno gravoso. Siamo all'anno zero e non puoi fare tante

modifiche sulla motocicletta».

In quali aree si può intervenire in una MotoE?

«Per ora nella mappa del comando del gas, nel rapporto finale (ne hai tre a disposizione) e nelle molle delle sospensioni. Fra 3 o 4 anni, probabilmente, sarà possibile intervenire di più ed acquistare le motociclette».

Da ex pilota, come trova questi mezzi?

«Sono moto performanti davvero. L'unico grosso problema è il peso: 261 chilogrammi. Per questo hanno anche la retromarcia, una cosa anomala su una motocicletta, e un prima marcia a bassissima velocità che serve per spostarla, per il resto in gara procede a presa diretta. Per miglio-

rare bisogna cercare di aumentare l'autonomia e diminuire il peso. Purtroppo per avere il massimo della potenza si possono fare quei 7 giri previsti dalle gare che abbiamo affrontato».

Queste moto sono davvero il futuro?

«Il mondo sta andando in quella direzione. Certo, per noi che abbiamo nelle orecchie il rombo dei motori, anzi siamo diventati sordi per quella musica, appare strano, ma dobbiamo adeguarci».

Alcuni piloti si sono subito adattati a queste moto, altri fanno fatica. Come mai?

«Lo vediamo anche nel nostro box con Matteo Ferrari, che spinge forte, mentre Lorenzo Savadori fatica di più. Si deve guidare diversamente da una motocicletta con il propulsore a scoppio. Ha davvero molta accelerazione e quando frena devi dare dei colpi con la manopola del gas per evitare che si blocchi, lasciandola scorrere in curva. Se calcoliamo che non sono previsti test (tranne quelli di inizio anno a Valencia ndr) si capisce che: o ti adatti subito ed hai già una guida compatibile, oppure fatichi. Le gomme

poi sono particolari: all'anteriore si montano le stesse della MotoGP, fatte a mano, mentre la posteriore è pensata appositamente per questa categoria».

Adesso Ferrari va alla grande ed è primo in classifica.

«È bello avere un pilota lì davanti. Matteo è bravo e vorremo che rimanesse con noi per farlo crescere: nel 2020 ancora nella MotoE e poi magari in Moto2».

Savadori, invece, fatica.

«Lorenzo mi piace, tanto che per lui ho deciso di imbarcarmi in un'altra avventura: fare da manager ad un pilota. Stiamo trattando con alcuni team di Superbike per il 2020. Il suo futuro è lì. I nomi? I team Ducati GoEleven e Barni e quelli della Kawasaki Puccetti e Pedercini, con quest'ultimo il discorso è leggermente più avanti».

Sulla seconda MotoE, nel 2020, potrebbe salire Marco Melandri?

«Voglio bene a Marco ed il suo manager (Alberto Vergani patron di Nolan, ndr) mi ha già parlato. Pensavo ad un giovane, ma potrebbe essere».

«Melandri e Ferrari con il nostro Team nel 2020 sulle MotoE? Voglio bene a Marco, potrebbe essere»