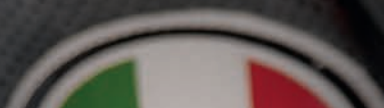


VALENTINO

LAS MIL CARAS DE ROSSI

NADIA TRONCHONI

 geoPlaneta



NADIA TRONCHONI

Valentino

LAS MIL CARAS DE ROSSI

VALENTINO

Las mil caras de Rossi

1.^a edición

geoPlaneta

Diagonal 662-664. 08034 Barcelona

info@geoplaneta.es - www.geoplaneta.com

© Editorial Planeta, S.A., 2022

© Textos: Nadia Tronchoni, 2022

© Fotografías: Henk Keulemans, 2022

ISBN: 978-84-08-25715-8

Depósito legal: B. 2.415-2022

Impresión y encuadernación: Black Print

Printed in Spain – Impreso en España

Impreso en España / *Printed in Spain*

Reservados todos los derechos. No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO en la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70/93 272 04 47.

El papel utilizado para la impresión de este libro está calificado como **papel ecológico** y procede de bosques gestionados de manera sostenible.

SUMARIO

| | |
|------------------------------|-----|
| Prólogo | 7 |
| Capítulo 1. La infancia | 13 |
| Capítulo 2. La confesión | 33 |
| Capítulo 3. El ídolo | 49 |
| Capítulo 4. La patada | 73 |
| Capítulo 5. La madurez | 89 |
| Capítulo 6. La derrota | 117 |
| Capítulo 7. La intrahistoria | 133 |
| Capítulo 8. La rivalidad | 145 |
| Capítulo 9. La resaca | 165 |
| Capítulo 10. Los pupilos | 179 |
| Capítulo 11. El legado | 193 |
| Capítulo 12. La retirada | 201 |
| Agradecimientos | 213 |

CAPÍTULO I

LA INFANCIA

Dos críos, traviosos e inquietos, corretean por las calles de su pueblo, Tavullia. Es un pequeño municipio que creció en torno a la calle principal, la *via* Roma, con casas de esencia medieval, calles de gran pendiente y una muralla que protege el minúsculo casco antiguo, una suerte de castillo y un campanario. Los dos amigos se meten en la iglesia. Se arrodillan, juntan las palmas de las manos y proceden al ritual. Por favor, Dios, mándanos a un piloto, le piden al Todopoderoso. Creyentes y locos por las motos, Rino Salucci y Flavio Fratesi rezan para que Dios escuche sus plegarias. Se miran cómplices, ríen y siguen a lo suyo. A la calle, al juego. Ya volverán mañana. Al Señor hay que insistirle para que te haga caso. Y ellos no se van a dar por vencidos.

Son los años sesenta y las carreras de motos llenan los pueblos con chavales que se la juegan en la carretera, entre casas e inocuas balas de paja. El Mundial de Motociclismo ha vivido ya su primera década dorada en los cincuenta, los años de John Surtees, el primer (y único) campeón del mundo de 500 cc (con la MV Agusta) y de Fórmula 1. Y en los sesenta llegan al campeonato las fábricas japonesas: primero, Honda; luego, Suzuki, Yamaha y Kawasaki. Serán las dominadoras de esa nueva era en la que brilla con una luz especial el británico Mike Hailwood (Honda), el gran rival del mito italiano Giacomo Agostini (MV Agusta). Con ellos como referente, el furor por los deportes de motor atrapa a muchos chicos, sobre todo en países como Italia, el Reino Unido y España.

También en Tavullia. Porque Flavio, además, ha escuchado desde pequeño cómo su padre, piloto, participaba en carreras de resistencia y en pruebas por el monte. Cuando él nació, en 1957,

lo dejó. Era peligroso. Pero, claro, las anécdotas no faltaban en casa de los Fratesi.

«Dios es un exagerado. Se pasó —cuenta Flavio sesenta años después—. Nos envió al mejor piloto de todos los tiempos», dice, los ojos bien abiertos, la sonrisa apacible que siempre le acompaña. Aquel piloto por el que rogó a Dios durante años acabaría cambiando su vida.

Un 16 de febrero de 1979 nacía Valentino Rossi. En Urbino, a poco más de media hora en coche de Tavullia, adonde se fue a vivir de bien pequeño. Y donde conoció, en el jardín de infancia, al que sería su inseparable amigo Alessio.

Tavullia sigue siendo un municipio menudo. Contaba en el 2018 con 7987 habitantes y vive básicamente de la agricultura. El progreso y el aumento de la población en los últimos años —el número de habitantes se multiplicó por dos entre 1960 y el 2000, hasta los 4800 residentes, y no ha dejado de crecer de manera exponencial en las dos últimas décadas, hasta duplicar de nuevo su población al calor de los éxitos de Rossi— han cambiado la zona periférica, donde han empezado a proliferar casas majestuosas. Pero no ha modificado en absoluto el centro histórico. Allí, bajo la iglesia, a la que se accede por una gran pasarela de piedra, las calles están prácticamente igual que cuando el pequeño Valentino se divertía con el triciclo, primero, y con la moto, después. Siempre junto a su grupo de amigos.

De todos ellos, Alessio Salucci, el hijo de Rino Salucci, cuyas plegarias también escuchó Dios, se hizo casi tan popular como Valentino, el hombre que puso Tavullia en el mapa y las carreras de motos en las casas de todas las familias los domingos a mediodía; el piloto que logró popularizar un deporte que hasta entonces practicaban un puñado de locos por la gasolina, aparentemente sin oficio ni beneficio. Rossi fue el deportista carismático que lo ganó todo y más hasta terminar convertido en leyenda antes incluso de aparcar la moto. Pero, mucho antes de todo eso, no fue más que un niño de pueblo, con sus sueños, con sus travesuras, con sus dilemas adolescentes.

«Mi primer recuerdo de pequeño es Valentino. Tenía tres o cuatro años y recuerdo los primeros juegos con él. Estábamos nosotros dos, mis padres y otros tres amigos. Yo no tengo her-

manos, y él no tuvo el suyo hasta los dieciocho años, con lo que crecimos juntos. Por eso es como de la familia. Más que como un hermano mayor, sería del mismo nivel, como un hermano gemelo», explica Alessio Salucci, más conocido como Uccio, el amigo fiel.

Uccio se acuerda perfectamente de sus primeros días en el colegio: «Me acuerdo de cuando jugábamos fuera, en un jardín que teníamos en la escuela. Me acuerdo de él y de otros tres chicos, que todavía hoy formamos el núcleo de amigos de la infancia». Y su memoria reconstruye aquellos días de juego y risas. Aquellas tardes, montados siempre en sus adorados triciclos. «Ya entonces nos gustaba el peligro, nos gustaba la velocidad, ir rápido. Nuestro pequeño grupo de amigos era ya un poco diferente de los demás. En aquella época todos los niños jugaban al fútbol, en cambio a nosotros nos gustaba más hacer cualquier cosa con motos. De entonces, de aquella época, es mi primer recuerdo. Debíamos de tener cuatro años. Tengo ese recuerdo muy claro en la memoria, muy nítido. Ocurre a menudo: puede que no te acuerdes de cuando tenías quince años, pero, en cambio, conservas un recuerdo vivísimo de cuando tenías cinco. No sé por qué, pero nuestro cerebro hace estas cosas. Yo, esa imagen, la de nosotros con nuestros triciclos, la tengo siempre muy presente, como si hubieran pasado cinco años y no treinta y cinco.»

Qué nostalgia.

Nostalgia de tardes interminables. Nostalgia de aquellos días en que los problemas tenían fácil solución.

Valentino siempre fue un chico curioso, despierto; de los que sacaban buenas notas en el colegio, más por listo que por aplicado. «Tenía muy buena memoria, pero podría haberlo hecho mejor», asumía su madre, Stefania Palma, en una entrevista con el canal de televisión italiano Sky, especializado en deportes y, durante los últimos años, propietario de los derechos de emisión del Mundial de Motociclismo.

Nunca mintió Rossi sobre sus días en la escuela. «Me gustaba muy poco», confesó hace años a la RAI, la televisión pública italiana, antes de desvelar una divertida anécdota con la profesora de Historia del Arte: «Un día le dije, sin ninguna mala intención, que el arte no me interesaba y que no iba a cambiar mi vida». A

ella, claro, no le hizo ninguna gracia la fanfarronería de su alumno, que tenía a toda la clase a sus pies. Y le respondió: «¿No pensarás en ganarte la vida con esa moto de ahí fuera?».

Rossi nunca ha contado si desató más carcajadas su salida de tono o la manera en que pretendió acallarla aquella profesora. Pero aquel chico no tardaría muchos años en empezar a ganar carreras. Tampoco en comenzar a ganarse la vida con las motos.

Aunque ajeno a las súplicas divinas de Rino Salucci y Flavio Fratesi, Rossi sabía bien qué eran las motos y las carreras. Durante muchos años no fue más que el hijo de Graziano. Un piloto del montón, pero piloto al fin y al cabo. De los que viajaba por el mundo y se pasaba los fines de semana de Gran Premio en Gran Premio. Llegó a ganar tres carreras de 250 cc y a competir en 500 cc en los años del carismático Barry Sheene, guaperas, el primer piloto realmente mediático, y del revolucionario Kenny Roberts, el que introdujo el agresivo estilo de las pistas norteamericanas.

En aquellos años en que Sheene andaba, imponente, con un Rolls-Royce y alardeaba de sus conquistas amorosas, el *paddock* no se parecía en nada a lo que es en pleno siglo XXI. Más allá del glamur del británico, no había nada. Nada. Lo más habitual era que cada uno se encargara de que su moto llegase al circuito en un pequeño remolque enganchado al coche. Los más afortunados tenían una furgoneta. Aún no existían los majestuosos *hospitalities* de hoy, esos camiones que se abren y se transforman en modernas oficinas e improvisados restaurantes.

Con el tiempo, muy poco a poco, fueron apareciendo las comodidades y modernidades, junto con las primeras empresas que osaron prestar dinero, quién sabía si a fondo perdido.

«Este mundo comenzó a cambiar cuando el Team Gallina, en el que precisamente formaban Graziano Rossi y Marco Lucchinelli, empezó a llevar a las carreras, allá por 1980, un autobús. Estaba serigrafiado, con los patrocinios de Nava y Olio Fiat. Todo el mundo se quedó boquiabierto. A partir de entonces, los equipos empezaron a imitarlo», cuenta Giampiero Sacchi, uno de los hombres fuertes de Aprilia hace años, el primero que le proporcionó un equipo a Rossi. A Valentino, no a Graziano.

Otro momento impactante para aquellos locos de la gasolina fue cuando, en 1985, un equipo montó una carpa con un camión

pequeñito. «Fue la primera vez que había un sitio en el *paddock* donde sentarse a comer algo. Se pagaban más de 20 euros de los de ahora por un plato de pasta. Una cifra estratosférica. Claro que era superguay, también —relata—. Al año siguiente, nosotros, que éramos el equipo Gilera, montamos algo parecido. Y fuimos los primeros que llevamos al Mundial una máquina de café. Y también los primeros en tener un dossier de prensa. ¡¿Para qué lo queremos ahora, si en nuestro teléfono podemos ver al instante lo que han escrito nuestros medios favoritos?! Entonces, necesitabas a una persona que se levantara a las cinco de la mañana, se fuera a comprar los periódicos, hiciera los recortes oportunos y enviara un fax al hotel en el que se hospedaba el equipo. Era uno de los tesoros más reclamados del *paddock*», recuerda este señor de las motos, memoria viva de un campeonato que pasó de interesar a solo unos pocos fanáticos a enganchar a grandes y pequeños, mujeres y hombres, por culpa de la sonrisa, la picardía y la manera de ganar del hijo de Graziano.

Conocer pinceladas de la vida y la historia del padre a finales de los setenta y principios de los ochenta explica muchas cosas del comportamiento de Rossi, el hijo.

«Aquella era una vida entre *hippie* y gitana, por aquello de ir de un lado a otro, como un nómada. Y Graziano era provocadoramente extrovertido. Una de las cosas que lo hizo famoso fue dar paseos, en lugar de con un perro, con una gallina. Correa incluida. Esa fue una de las empresas deportivas más grandes de Graziano Rossi. Porque, en realidad, apenas hizo un año bueno en 250 cc. No es que tuviera una carrera deportiva estelar», matiza Giampiero Sacchi, que también recuerda que, cuando salieron los teléfonos inalámbricos, Graziano se puso en su Volvo, justo por encima del volante, uno de esos teléfonos clásicos que había hace años en las casas. Era todo un personaje.

Un personaje al que también recuerda bien Jorge Martínez «Aspar», piloto y cuatro veces campeón del mundo en las categorías pequeñas: «Graziano era un piloto peculiar. Cuando él corría, los monos, de piel, prácticamente eran todos negros. Él llegó a una carrera con la parte de abajo pintada como si fueran unos vaqueros. Y la de arriba con una pajarita, como si llevara un esmoquin».

Así era Graziano. Un tipo sin complejos al que le gustaba todo de las carreras y de aquella suerte de mundo paralelo en que se había convertido el Mundial de Motociclismo. «Los pilotos de hoy dirán, como dirá Valentino, por ejemplo, que a ellos no les gustan las entrevistas. En cambio, a mí me gustaba todo, hasta las entrevistas. Pero lo que más me gustaba era poner la moto en la línea de salida. Cuando yo corría era necesario empujar la moto uno mismo, no se salía con el motor encendido, sino apagado. Y había que darle un empujón. Ese momento, hasta cruzar la línea de meta, era lo que más me gustaba. La carrera en sí», explica Graziano. Y en eso sí que está bastante de acuerdo con su hijo.

Los recuerdos del padre y las fotos en blanco y negro dejan constancia de que el pequeño Valentino visitó los circuitos de velocidad, especialmente el de Misano, a tan solo 14 kilómetros de distancia de su casa, a muy corta edad. «De bebé lo llevamos a ver alguna carrera. Era muy pequeño todavía cuando yo corría», relata Rossi, el padre, que compartía con Stefania su pasión por las motos. «Cuando era más joven a veces pilotaba yo cuando estaba con Rossi», dice ella en referencia al que fue su marido, a quien casi nunca llama por su nombre de pila. «Él me dejaba la Yamaha XT [una moto de enduro muy popular en la época], que era muy difícil de arrancar; pero yo era capaz de llevarla, me gustaba», añade. Es toda dulzura Stefania, de quien, dicen, ha sacado Valentino su inteligencia y perspicacia.

No fue sencillo para el pequeño Valentino asumir la separación de sus padres. Como no lo es para ningún niño. Tenía diez años cuando Graziano y Stefania decidieron que no querían convivir bajo el mismo techo.

«Para los chicos, para un hijo o una hija, para un niño, es muy difícil asimilar una separación. En una situación así, un chaval mira para otro lado, hace como que no pasa nada, y su padre hace como que no pasa nada, del mismo modo que su madre. Pero es muy difícil para todos», reflexiona Graziano treinta años después.

Con esa perspectiva de la vida, la de mirar para otro lado, la de hablar poco de los asuntos dolorosos y seguir adelante como si no pasara nada, esa manera de hacer de tantos padres y madres que se separaron en los noventa, como ellos, creció Valentino. Se

hizo niño. Y adolescente. Con un pie en la casa de su madre, a quien siempre estuvo muy unido sentimentalmente, el otro en la de su padre, su referente, y medio cuerpo en la casa de su amigo Uccio, que encontró en Valentino, por entonces también hijo único, al hermano perfecto.

«Los padres de Vale se separaron cuando él era bastante pequeño. Hubo un momento en que Stefania, la mamá de Valentino, se trasladó de Tavullia a un pueblo de aquí al lado, Montecchio, a pocos kilómetros de Tavullia [a 7,5 exactamente, 10 minutos en coche]. Vale vivía con ella, con Stefania, pero no le gustaba estar allí. Sí, estaba muy cerca, pero para nosotros estaba lejos. Con menos de catorce años, cuando no tienes un *scooter*, cuando no puedes moverte por ti mismo, porque no tienes los medios, las distancias más cortas te parecen enormes. Cuando eres pequeño, un pueblo que está a cinco o seis kilómetros se te antoja muy lejano, por mucho que ahora de mayor te des cuenta de que está aquí al lado. Al menos, a mí me pasaba eso.»

En aquella época Valentino iba mucho a jugar a casa de Uccio, a juntarse con su grupo de amigos del pueblo en el que se había criado. «Y muchas veces, en lugar de volver a casa, mi madre llamaba a Stefania y se organizaban entre ellas: mira, que el niño duerme aquí; ok, de acuerdo, gracias. Pasó una vez, dos, tres... Y, al final, nos dimos cuenta de que Vale estaba a menudo en mi casa. Porque se encontraba a gusto, porque así podía estar en Tavullia... Y así fue pasando el tiempo. Pasamos muchos días juntos. Fue a raíz de aquello cuando realmente construimos una relación especial, muy estrecha. Éramos uña y carne, dormíamos juntos, y el vínculo se hizo muy fuerte, mucho más que el de dos amigos normales. Lo nuestro es más que una amistad.»

En aquellas tardes de juegos, en aquellas noches de confianzas, se forjó una relación sin fisuras que perdura en el tiempo.

Sus sueños, que empezaron en triciclo y acabaron montados en peculiares motocarros, se quedarían cortos.

La imaginación, la inquietud y el desparpajo de aquellos adolescentes tan callejeros como lo eran casi todos en los noventa, especialmente en los pueblos, donde apenas se advertía el peligro, los llevó a montar carreras en medio de Tavullia. Mejor

dicho, en lo que ellos llamaban «detrás del muro», al otro lado de la muralla medieval y de aquella suerte de fortaleza tras la que se esconde el casco antiguo. En aquel solar, por aquel entonces situado junto a un parque y que hoy se ha convertido en punto de visita obligado para los *rossistas* —repleto como está de referencias al piloto que hizo de las motos un deporte de masas—, pasaban las horas muertas Vale, Uccio y los demás.

Amos y señores del lugar, existe un vídeo casero que hicieron ellos mismos para conmemorar el decimoctavo cumpleaños de Rossi. «Lo preparamos para verlo luego todos juntos por la noche —explicó el cumpleañosero unos años más tarde a DAZN en un documental que repasa su vida y su rivalidad con Marc Márquez—. Hay dos cosas importantes en este vídeo; por ejemplo, el lugar. Es donde crecimos, por donde salíamos siempre el grupo de amigos. Y aparecen mis tres mejores amigos: uno es Uccio, otro Nico, y el otro se llama Stefano.»

En aquel montaje, Valentino es el alma de la fiesta. Presenta, entrevista con un micrófono improvisado y maneja el cotarro. Está narrando una prueba del «Campeonato del Mundo del Ape», según dicen ellos; la imaginación al poder. Habla del *poleman*, uno de sus amigos, Stefano Pirro, y entrevista a su inseparable Uccio. Todos ellos, con la misma estética, llevan el pelo largo. Valentino lo tiene tan largo como para recogerse en una coleta.

Corría el año 1996. Y aquellos Ape tienen mucha historia.

El Ape es una suerte de motocarro o motocicleta con cabina: una rueda delantera, dos traseras, motor de baja cilindrada y un reducido espacio para una sola persona. El primero del grupo en tener uno fue, cómo no, Rossi.

«El mérito de los Ape es de Graziano», cuenta Uccio. Estas motos con cabina que hoy evocan otra época las usaban ya entonces prácticamente solo los señores mayores, los abuelos del pueblo, que las utilizaban para transportar pequeñas cargas. Eran, sobre todo, un medio de trabajo. Ocurrió que Vale debía desplazarse a Pésaro, donde estaba su colegio, desde Tavullia (16 kilómetros, 26 minutos en coche) o desde Montecchio (donde vivía con Stefania, casi a la misma distancia), y con el *scooter* tenía frío. El invierno en aquella parte de Italia es crudo. A las siete de la mañana, y con una motocicleta, uno tiene que aguan-

tar temperaturas de unos tres grados. Y él muchas veces acababa por no ir al colegio, o llegaba tarde, porque le daba pereza coger la moto. Así que Graziano le compró un Ape. «Con esto no tendrás frío, vas cada día al colegio y no tocas los huevos», le dijo.

«Recuerdo la primera vez que vino con la cuadrilla, estábamos por aquí, en el parque que había detrás de la iglesia, donde siempre nos reuníamos. Vale llegó con su Ape y todos empezaron a increparle: “Pero ¿qué narices haces con eso?, ¿de dónde lo has sacado?”. Él estaba un poco avergonzado. Y nos explicó la historia: “Mi padre, que me lo ha comprado para que vaya con esto al colegio por la mañana porque hace frío”. No es que le gustara especialmente», ríe Uccio.

Pero todos lo probaron. «Yo lo cogí y me di cuenta de que aquello era genial. Graziano era un adelantado. En apenas unos meses todos los amigos nos compramos uno. Nos juntamos con una docena de Ape. Era increíble. Teníamos catorce o quince años y empezábamos a ir siempre de un lado para otro. En verano nos gustaba bajar de Tavullia hasta la playa, a ver el mar; en invierno nos íbamos a Cattolica. Con el *scooter* pasábamos frío, pero con aquello se iba genial. Nos cambió un poco la vida. Gracias a Graziano, que le compró uno a Vale.»

Lo que al principio iba a ser un mero vehículo de transporte, una solución para las mañanas más frías, acabó convirtiéndose en un objeto de diversión. Como casi todo en la vida de Rossi. «Un día, volviendo a casa, cogí una curva demasiado rápido y volqué. Mi madre lo oyó todo, salió a la ventana y me dijo: “¿Estás bien? ¡Pues sube a casa, que la comida está lista!”», contaba, entre carcajadas, hace años. Así fue como nacieron las competiciones con los Ape.

«Somos un grupo al que le gusta ir rápido. Ya lo éramos de pequeños. Y en eso no cambiamos mucho. Nos gustaba hacer carreras. Empezamos a tunear nuestros Ape, les pusimos motores más potentes, esto y lo otro. Y cuando nos desplazábamos, hacíamos carreras. La verdad es que éramos un grupo de tíos muy rápidos. Vale era superrápido, pero también había otros que no le iban a la zaga. Estaba yo, estaba Pirro, Caroni. La victoria siempre nos la jugábamos entre nosotros cuatro», explica Uccio.

«Tengo un recuerdo bellissimo de aquella época y de los Ape —prosigue—. Yo el mío todavía lo tengo, está en casa. También Vale conserva el suyo. Es una de esas cosas que guardas porque te trae muy buenos recuerdos de tu adolescencia.»

«Para mí la amistad ha sido algo fundamental desde que era niño —confiesa Rossi, cuyo corazón siempre está en Tavullia y en aquel viejo solar detrás del muro—. Me siento muy orgulloso porque sé que puedo contar con amigos de verdad. No son muchos, pero hay cuatro o cinco por los que pondría la mano en el fuego. Ellos me han ayudado a ser quien soy.»

El pueblo ha cambiado mucho y al mismo tiempo no ha cambiado nada. Cuando Valentino y Uccio eran pequeños no había tanta vida. «Estábamos nosotros y poco más. Era un pueblo pequeño. Luego, con el paso de los años, cuando se convirtió en el pueblo de Vale, empezó a cambiar.» Hoy hay jardines para que jueguen los niños, parques, un supermercado, un montón de negocios... Así ha evolucionado desde que el travieso Vale, el que iba haciendo caballitos con su *scooter* y carreras con su Ape, se convirtió en Valentino Rossi. «Ahora es un pueblo muy lindo, se vive bien, tenemos de todo. Antes, para ir de compras, tenías que coger el coche e irte a diez kilómetros de aquí. Porque no había nada. Ahora puedes ir a pie. Caminando vas a la peluquería, al supermercado, a la farmacia, al bar..., hay un poco de todo. Antes esto no existía.»

Estamos hablando de hace treinta años, y por aquel entonces todo, no solo Tavullia, estaba mucho menos desarrollado. Y en un pueblo tan pequeño como este las diferencias eran notorias. Los éxitos de Rossi ayudaron a ese progreso tan necesario.

Cuando tenía tres, cuatro años, Valentino iba a muchas de las carreras en las que participaba su padre. A Stefania le gustaban las motos y juntos seguían a Graziano y se refugiaban en el *pad-dock* y en la caravana del peculiar piloto. Ya de bien pequeño «Rossi amaba este deporte y el olor de la gasolina», dice Carlo Pernat, el hombre que consiguió una moto para el hijo de Graziano en el Mundial de 125 cc de 1996.

Antes de eso, un Valentino de cinco años, con su amplia sonrisa y su pelo rubio, empezó a correr en karts. Pilotaba un mini-

coche de carreras que había rediseñado Graziano. Un amigo de la familia, Paulino, de Muraglia, una pedanía muy cercana a Tavullia en la que había residido también el padre de Rossi, hacía las veces de mecánico. Y alucinaba con aquel enano que ya entonces le explicaba cómo sonaba el motor del kart, qué cosas podía hacer en pista y qué otras cosas no.

Aquellas carreras con los *go karts* —karts de motor sin techo, como monoplazas de Fórmula 1 en miniatura— son lo primero que a Stefania le viene a la cabeza al recordar el debut de Valentino en el mundo de la competición. Tenía siete u ocho años. Se fueron con su Panda rojo hasta Siena, en la Toscana, en el centro de Italia. «Era un circuito urbano, con una chicane [una primera curva a la derecha y otra a la izquierda, o viceversa], y Vale acabó superándolos a todos y ganó la carrera», cuenta la madre.

En 1990 Rossi se impondría en el campeonato regional de karts. Corrió durante un par de años con los *go karts*. Iba muy rápido. Y le encantaba. Pero cuando montó en su primera moto, aquello le gustó mucho más.

«Siempre fui un ejemplo para él —dice su padre, Graziano—. El motociclismo es un deporte que él empezó a amar muy pronto, desde muy pequeño. Cuando tenía dos años ya lo subimos a una pequeña motocicleta. Y empezó a hacer como que era piloto. Creo que todavía no se había montado en una bicicleta siquiera. Mucho antes se subió a una motito. Y se apasionó por las motos. Se subió a una y ya no se bajó hasta treinta años después.» Fuera o no por el ejemplo de su padre, Rossi siempre prefirió las motos a los coches.

Valentino tenía unos diez años cuando las minimotos —el equivalente a los karts, pero de dos ruedas: motos de velocidad en miniatura para competir en circuitos de karts, sobre asfalto— llegaron a Italia. Después de dos años de *go karts* y de terminar quinto en el Campeonato Nacional de Parma (en la región de Emilia-Romaña), tenía que pasar a la categoría superior. «Y aquello ya costaba un montón de dinero. Nosotros no íbamos muy sobrados. Fue en aquel preciso momento cuando descubrimos las minimotos. Probó una y se le despertó un amor increíble, enorme. Desde entonces no existió nada más. Nunca me pidió correr con los karts. Y nunca tuvimos problemas económi-

cos, porque las minimotos eran mucho más baratas. Me acuerdo de que para hacer un año con el *go kart* necesitabas 120 millones de liras (unos 62 000 euros). Sin embargo, con las minimotos tenías bastante con unos 10 millones (unos 5000 euros).» La diferencia es notable. Aun así, Graziano insiste en que no fue el dinero el motivo por el que Valentino acabó sobre dos ruedas en lugar de cuatro, sino su devoción por las motos: «Para un piloto no hay nada comparable a llevar una máquina de dos ruedas. No hay una emoción igual. Un coche no se puede comparar».

Antes de terminar 1991, Rossi ya había ganado un montón de carreras regionales al tiempo que seguía compitiendo en karts: fue quinto en el Campeonato Nacional de Parma. Pero, dados los elevados costes, al año siguiente hubo que tomar una decisión. Y los Rossi se decantaron por las minimotos.

Aquellos circuitos minúsculos y las tortuosas carreteras camino de Tavullia fueron su escuela.

Rossi y sus amigos, los amantes de la velocidad, recorrían La Panoramica, una carretera de unos veinte kilómetros, con muchas curvas, que unía Las Marcas, región a la que pertenece Tavullia, y la Emilia-Romaña, donde se enmarca, por ejemplo, la costa adriática, conocida como la playa de Tavullia. «Se entrenaban para lo que pudiera ocurrir en la pista; era como su circuito. Iban todos los domingos a divertirse, a ejercitarse», cuenta Flavio Fratesi. «Ahora hay mucho más tráfico, pero cuando éramos jóvenes por ahí no pasaba nadie», recuerda Uccio.

Con *scooter* o con motocarro, pero siempre rápido. Así se divertían. Pero ¿qué tipo de piloto era el Rossi de quince años, el que empezó a participar en el Campeonato Italiano de Velocidad? Gino Borsoi, director deportivo del equipo Aspar, antes piloto, rivalizó con él aquellos años. Coincidieron en las carreras del Campeonato Italiano de Sport Production. Disputaron la edición de 1994, que ganó Rossi. Él estaba con Cagiva; Borsoi, con Aprilia. También coincidían a menudo en Misano.

Cuenta Borsoi, que siempre ha tenido la mirada de un cazatalentos, que a Rossi ya se le veía venir desde bien chico. Observaba en él detalles que no tenían los demás. «Veías cosas que te hacían pensar que era un fenómeno. Por su estilo de conducción, por la manera en que entendía las carreras. Y cómo las gestiona-

ba. No solo en pista, sino también fuera. Tenía un don. Y luego lo demostró, con el paso de los años. A mí me molestaba, porque iba más rápido que yo y me ganaba. Valentino siempre fue un tipo un poco especial. Tiene cuatro años menos que yo y su forma de hablar y razonar con solo quince años... Era distinto.»

Inteligente, empático, respetuoso. Puro carisma. Rossi, el chaval que hizo de la humillación por ir en motocarro al colegio una moda en Tavullia, siempre tuvo ese no sé qué, qué sé yo, que cae bien. La personalidad no se compra ni se entrena. Y Valentino andaba sobrado. Tanto que aquel chaval que casi lo despreciaba de pura envidia, porque siempre le ganaba los domingos, acabó admirándolo y convirtiéndose en su amigo.

«Salíamos de fiesta, estuve en su casa. Yo iba con el coche; él, con su *scooter*. Éramos (y somos, aunque ahora nos veamos menos) amigos.» Una amistad que se forjó entre carreras.

En el circuito, en aquella época, todos los pilotos compartían muchos y muy buenos ratos después de los entrenamientos libres o de la clasificación. Jugaban al fútbol o a las cartas. Se iban al centro de Rímìni, a Riccione, a los karts, etc.

Ahora, ya en pleno siglo XXI, las competiciones, incluso las regionales, se han especializado y profesionalizado una barbaridad. Pero entonces era distinto. «Echo un poco de menos aquellos años. Había mucha vida. Era más divertido. Y en pista había mucha lucha, pero también mucho respeto», recuerda Borsoi.

Contra él se jugó Rossi en 1994 el Campeonato Italiano de Sport Production, en el circuito de Misano, a la vuelta de la esquina de su casa. Fue, explica su rival, una historia muy curiosa. También un poco especial.

Valentino se iba a disputar el título en la última carrera, en Misano, con Marco Dellino (su compañero de equipo), Stefano Cruciani, Paolo Tessari y el propio Gino Borsoi, que estaba un poquito más atrás en la clasificación, pero que todavía tenía opciones. En la última vuelta hubo un toque entre Valentino y Cruciani, se formó un poco de lío y acabó ganando la carrera este último; Rossi fue tercero. Con esos resultados, Cruciani era el campeón. Ocurrió, sin embargo, que Cagiva forzó la descalificación de su piloto Dellino —que había terminado la carrera en segunda posición, por delante de Rossi, su compañero—, de-

nunciando que su propio equipo había cableado mal la moto del chico. Y este fue sancionado. Así las cosas, Valentino pasaba a ser segundo en carrera y, como consecuencia, campeón de Italia.

Dice Graziano que su hijo Valentino siempre corrió con el objetivo de estar delante, de ganar. Mamá Stefania, sin embargo, opina que lo que más le gustaba a Rossi era ir en moto, correr contra sus amigos, adelantarlos, apurar la frenada. «Lo suyo es pura pasión. Cuando empezó con las minimotos, se pasaba el día entero en Cattolica dando vueltas y más vueltas con la moto. Era preciso ir a buscarlo y sacarlo de allí para que volviera a casa. El deseo por ganar apareció un poco más tarde.»

Pero aquel año, en Misano, hubo una conjunción de intereses que pesó incluso más que el deseo del propio Valentino, que «en aquel entonces ya se veía venir que era un fenómeno», apunta Borsoi. Aquel domingo también pesó el interés de Cagiva por ganar el campeonato de 125 cc. «Había entonces un pique importante entre Cagiva y Aprilia que se alargó durante años. Cagiva aprovechó la oportunidad a costa de la carrera de uno de sus pilotos, Dellino.» Es, dice Gino, a quien todavía le escuece un poco, una historia de la que se acuerda muy poca gente. Y que, pese a todo, no afectó en lo más mínimo a lo que todo el mundo descubriría poco después: que Valentino Rossi, más o menos merecedor de aquel primer Campeonato Italiano, era todo un fenómeno. Por eso volvió a ganar el título en 1995.

El convencimiento y el empeño de Graziano, además de aquel último año de carreras por Italia, ya con Aprilia, en el que compaginó el Campeonato Italiano con el Europeo, donde quedó tercero, impulsaron definitivamente la carrera de Rossi.

Graziano no perdía ocasión de hablar con quien fuera de lo bueno que era su hijo. A la que tenía un interlocutor válido, un director de equipo, un mánager o un ojeador, aprovechaba para explicarles que Valentino era especial. De hecho, en 1994, antes incluso de aquel segundo título nacional, Graziano se plantó en Alcira, en Valencia, para hablar con Jorge Martínez «Aspar». «Quería que fichase a Valentino. Yo entonces, aunque seguía en activo, ya tenía mi propio equipo, corría para Yamaha junto con un piloto japonés, Hiroshi Kato. Tenía la estructura montada.

Los pilotos éramos Kato y yo. Me quiso convencer para que lo fichara. “Mi hijo es buenísimo”, me repetía. “Seguro que es bueno, pero en mi proyecto, en mi equipo, no tiene cabida”, le decía yo. Yo ya tenía contrato con un piloto japonés, y aquello era algo que figuraba en el acuerdo con Yamaha. No se me pasaba por la cabeza pillar a otro, porque entonces tendría que haberme bajado yo de la moto para ponerlo en mi lugar», recuerda Aspar, que sería uno de los primeros rivales que sufrió a Rossi cuando este llegó al Mundial de 125 cc dos años más tarde.

Porque llegó, claro. Y lo hizo gracias al empeño de Graziano y de otros dos hombres que sí creyeron en aquel chaval diferente: Carlo Pernet, un seguidor, mánager de pilotos, que seguiría paseándose y negociando por el *paddock* muchas temporadas después, incluso tras la retirada de Rossi, a sus más de setenta años; y Giampiero Sacchi, ya jubilado tras ejercer durante años de hombre fuerte de Aprilia y probar suerte con un equipo propio en MotoGP, aventura que le desgastó lo suficiente como para terminar buscando refugio y relax en la costa gaditana.

Pernet y Graziano se conocían y se caían bien. «Era un amante de la vida, muy simpático, diferente, y era un placer hablar con él —cuenta Pernet, que en 1994 ocupaba el cargo de director deportivo de Aprilia—. Aquel año, el primero que me habló de Valentino no fue su padre, sino Aldo Drudi, un amigo suyo. Un día me llamó a la oficina. Nos conocíamos bien. “Oye, Carlo, tú que estás en Aprilia, tienes que ir un día a ver al hijo de Graziano, que es muy bueno. Fíchalo para el equipo.” “De acuerdo —le dije—, iré a verlo.” Al cabo de diez minutos, me llamó Graziano. Seguro que estaban juntos y se habían puesto de acuerdo. “Carlo, ven a ver a Vale, que estoy seguro de que va muy rápido.”» Hasta le llamó Loris Reggiani, otro amigo, expiloto. «“Oye, que Rossi va muy rápido”, me dijo. De repente, todo el mundo me hablaba de Valentino.»

Y allá que se fue Pernet, a Misano, a ver una buena carrera. Rossi corría con la Cagiva 125 cc pintada con los colores de Lucky Strike, el patrocinador. Competía con Lusuardi, «un equipo de Parma muy bien apañado».

La primera vez que Pernet observó cómo corría Valentino, se quedó prendado. «Pero no tenía claro si aquel chico estaba loco

o era un gran campeón. Hacía trayectorias muy extrañas, se salía de la pista, entraba superapurado a las curvas. Me daba la sensación de que estaba viendo a Kevin Schwantz de joven, que a veces parecía que corriera en bici y no en moto por la facilidad con la que la manejaba. Tenían un estilo de pilotaje bastante similar. Y me enamoré.»

Antes de apostar por Rossi, Pernat ya había impulsado las carreras de Max Biaggi, Alessandro Gramigni, Roberto Locatelli, Stefano Perugini... Era un tipo con olfato. Y aquel le pareció un gran piloto. «Obviamente, no es que imaginara que iba a ganar nueve títulos del Mundo. Eso nadie lo sabía. Pero sí que podía ser algo diferente a los demás.» Quiso ayudarle, también por la amistad que tenía con Graziano y con Drudi, un tipo que, por cierto, acabaría siendo casi tan popular como aquel niño de Tavullia, porque diseñaría sus famosos y divertidos cascos, además de los de muchos otros pilotos.

En aquellos años, a finales de los noventa, el equipo Aprilia contaba con un presupuesto bastante generoso. Y a Carlo Pernat se le ocurrió que podía hacerle al joven Valentino Rossi un contrato por tres años. Era 1995. Competiría aquel primer año en el Campeonato de Europa y, en 1996 y 1997 lo haría en el Mundial de 125 cc. Incluso tenía clara la ficha. En 1995 le pagarían 30 millones de liras (15 500 euros); en el 1996, 60 (31 000 euros) y, al año siguiente, 180 (93 000 euros). Estaba todo decidido. El problema es que luego tuvo que defender aquella idea ante los responsables de Aprilia.

Ivano Beggio, que era presidente de Aprilia desde 1974, se llevó las manos a la cabeza con el plan de Pernat. «Estás loco —le dijo—. Tres años de contrato para un chaval al que nadie conoce. ¿Quién es Rossi? ¿Quién conoce a este chaval?» Y Carlo le explicó que era el hijo de Graziano, que lo había visto correr y que le había gustado mucho. Pero aquello tampoco ayudó. «Me decían: “Este chico nunca será un gran piloto”. Lo mismo Fabrizio Guidotti, otro de los personajes clave en Aprilia allá por los años noventa, del departamento técnico, que era el que me señalaba a menudo a los pilotos jóvenes. Me dijo que, en el caso de Valentino, no estaba de acuerdo conmigo. “Para mí que esta vez te has equivocado, Carlo.”»

Le hicieron dudar. Pero Pernet estaba casi seguro de que no estaba cometiendo un error.

«Me costó dos horas convencer a Beggio de que teníamos que fichar a Valentino. Un contrato por tres años y con aquellas cifras... no era tanto, pero tampoco era poco dinero.»

Juntos habían logrado el Mundial en 1992 con Gramigni y en 1994 con Biaggi, así que se había ganado ya un poco de credibilidad. Finalmente, Beggio aceptó los tres años de contrato. «Hemos ganado mundiales contigo, quiero confiar en ti», le dijo. Y se cerró el trato.

Fue un acuerdo complejo, en el que Pernet miró también por su viejo amigo. La familia de Valentino no es que tuviera mucho dinero, eran humildes. «Aquel primer año dejé en la moto de Valentino un espacio en el carenado para Graziano, para que pudiera sacarse algo. Puso una pegatina, un patrocinador que le busqué», recuerda el mánager. Además, como Rossi aún no era mayor de edad, Pernet tuvo que cerrar el contrato con Graziano y también con Stefania, que ya estaban separados. No se hablaban, así que tuvo que ir de casa de Graziano a casa de Stefania hasta conseguir el sí de los dos. Nunca dudó del convencimiento de Graziano, alma de piloto y medio *hippie*, pero temía que la madre, «una mujer muy inteligente, preparada», tuviera ciertas reticencias. Nada más alejado de la realidad. Firmó enseguida.

Era todavía 1995 y Rossi ganó el Campeonato Italiano, esta vez con Aprilia y sin tener que recurrir a artimañas. Además, lució palmito en el Campeonato Europeo, donde fue tercero, con la alegría de saberse un piloto mundialista. Iban a seguir un plan perfectamente diseñado por la fábrica italiana y por Pernet. En 1996 pilotaría una moto semioficial en el Mundial de 125 cc. Un año más tarde, tendría ya una Aprilia pata negra. Seguiría con Aprilia dos años más, ya en 250 cc, y, de igual modo que en la categoría inferior, la moto oficial no llegaría hasta el segundo año. Y, como ocurrió en 125 cc, fue tras un año de aprendizaje cuando ganó el título. Una evolución estudiada. Pero vayamos por pasos.

El otro hombre clave en el debut de Rossi en el Mundial en 1996 fue Giampiero Sacchi, que entonces era el mánager de Max Biaggi. Las carreras del Campeonato de Europa coincidían de

vez en cuando con las del Mundial. Y Sacchi tuvo la oportunidad de ver correr al hijo de Graziano, de quien tanto había oído hablar. Si en el caso de Pernet la figura que hizo de engranaje fue Aldo Drudi, en el de Sacchi fue Gino Amisano, fundador y dueño de la fábrica de cascos AGV.

«Amisano me quería mucho —dice Giampiero Sacchi—. No tenía hijos. Y siempre tuvimos una relación muy especial. Un día me invitó a comer y me preguntó que por qué no volvía a montar un equipo.

»—Ya me gustaría, pero hay que encontrar el dinero para eso.

»—¿Cuánto necesitas?

»—No lo sé.

»—Sí que lo sabes.

»—Pues más o menos... tanto.

»—Yo te doy el dinero.

»Le propuse intentar montar un equipo con una moto de 125 cc y otra de 250 cc. La verdad es que, a diferencia de lo que piensan los directores de *marketing*, al final para montar un equipo de motos solo necesitas dinero. Y así empezamos. Con un fabricante de cascos que pensó que sería buena idea montar un equipo en el que los pilotos llevaran sus cascos.»

Solo faltaban los pilotos. Entonces sonó el teléfono. Era Carlo Pernet. Tenía un contrato para Rossi, pero carecía de moto. «No tenía un equipo oficial en el que meter a Valentino porque en el oficial ya estaba Loris Reggiani. Así que cogí el teléfono y llamé a Giampiero Sacchi, que era amigo mío. “Necesito que me busques un hueco para que Valentino Rossi pueda correr en el Mundial.” El piloto ya tenía sueldo de Aprilia; simplemente dejamos que Giampiero pudiera usar el carenado para meter a sus patrocinadores», relata Pernet.

Fue entonces, a principios de 1995, cuando Sacchi conoció a Rossi. Y montó su equipo: los elegidos fueron Valentino para 125 cc y Luca Boscuro para 250 cc. Pernet encontró en aquel equipo privado el destino ideal para su nuevo fichaje, que no tendría una Aprilia oficial hasta un año más tarde. Todos los intereses confluyeron a la perfección.

Y eso que Sacchi era, como decíamos, el mánager de Biaggi, a quien, sin demasiados motivos y pese a la diferencia de edad (el

romano tiene ocho años más), Rossi siempre se enfrentó. Antes de ser siquiera rivales en pista, antes incluso de encontrarse en el Mundial.

De eso dio buena cuenta Sacchi, que fue un día a Tavullia para charlar con su futuro piloto y conocerlo mejor, y se encontró con un crío con las ideas muy claras. «Yo llevaba una pegatina de Max en el coche, en la parte trasera. Y el chico rodeó el coche, se quedó mirando el adhesivo y me dijo: “Si trabajamos juntos, esto no puede estar aquí”».» Giampiero, hombre respetuoso, elegante y caballero, de los de antes, se quedó de piedra.

En aquellos años Biaggi ya había sido dos veces campeón del mundo de 250 cc (lograría cuatro títulos consecutivos en la categoría) y su amistad con uno de los personajes más populares e influyentes del país, Fabrizio Frizzi, presentador de la RAI, actor de doblaje y todo un *showman* de la televisión, convertiría al piloto en un personaje público muy conocido. Salía mucho en la pequeña pantalla. Todo el mundo sabía quién era. «Aquello no había pasado nunca con un piloto de motos en Italia. Ni siquiera Agostini llegó a ese nivel de popularidad y de contacto con el gran público —cuenta Sacchi—. Valentino siempre sintió que quería ser el rey. Y batalló desde el principio con Max, aunque ni siquiera fueran rivales directos.»

Y ganó. Como ganaría casi todas las batallas.

Y se hizo infinitamente más popular que Biaggi. Porque rompió fronteras y fue conocido en el mundo entero. Porque, con el paso de los años, dejó de ser el mejor piloto italiano de la historia para convertirse en el mejor piloto de todos los tiempos (hasta que se demuestre lo contrario), el que revolucionó el estilo, el que hizo de las carreras un espectáculo y del motociclismo un deporte de masas. El hombre a batir, el ejemplo a seguir.

El ídolo.