



Folletto BONETTI

Sei giri (o quattro, nelle classi minori) lunghi più di sessanta chilometri l'uno; muretti e steccati a fare da riferimento; una pericolosità da togliere il fiato al pari del suo fascino: il Tourist Trophy è, da più di cento anni, tutto questo. Case, pali della luce e condizioni climatiche mutevoli sono la cornice della corsa stradale più famosa (e criticata) che esista: escluso nel 1976 dal calendario iridato per motivi di sicurezza, il TT è sopravvissuto a se stesso, ritagliandosi una propria vita.

Che può essere criticabile o criticata, capita oppure ostracizzata, ma che per alcuni - Brits su tutti - è una sirena irresistibile. Prendi Stefano Bonetti: trentaduenne, bergamasco, ti accoglie con la semplicità di chi ancora si stupisce per avere l'opportunità di concedere un'intervista e ti parla senza filtro, proprio come un amico del bar. Per lui il Tourist Trophy è un fandango da ballare a 300 all'ora. E lo dice senza affatto meravigliarsene.

Bergamasco, duro e puro, più stradista che pistaiolo. Stefano Bonetti è l'italiano più veloce di sempre al TT, dove è presenza fissa dal 2004. Le sue parole a cuore (e gas) aperto

Stefano Bonetti: chi è, cosa fa, cosa ha fatto nella vita e cosa vuole realizzare.

R Classe '76, sono in primis un appassionato. Di gare stradali: la pista è bella, ma l'ambiente no. Girano molti soldi, troppi. E chi merita spesso non viene aiutato, al contrario. Prendiamo i monomarca: costano poco, ma la competitività è molto elevata.

I piloti non si amano di certo; nelle salite, per dirne una, chi vince spesso è amico di chi arriva secondo e viceversa. L'esempio clou è all'Isola di Man: lì trovi i piloti ufficiali seduti sulle moto degli altri. Vedi magari McGuinness che tocca una Suzuki, che parla con Anstey anche di questioni tecniche. Qui sarebbe vera e propria fantascienza.

“Chi decide di ammetterti al TT non guarda se hai la Porsche o la Ferrari. Guarda se vai, quanto prendi dal primo”



Q Cosa farebbe dire Bonetti: "Ce l'ho fatta"?

R Un bel 17'59" nel 2010 al TT!

Q Chi è il manager di Stefano Bonetti?

R Stefano Bonetti! Scherzi a parte, da qualche tempo mi aiuta un amico, Cristian, che è sia il webmaster del mio blog sia il mio fisioterapista, preparatore fisico, cuoco e meccanico. Mi dà una mano perché sono tutto rotto...

Q Le tue prime esperienze sulle due ruote?

R Sono partito con il Ciao. Poi un Kram It 50, ovviamente elaborato. Ho iniziato con la regolarità: la zona in cui vivo ben si presta. Poi a 16 anni il grande salto: Cagiva Mito 125, con i soldi guadagnati facendo il muratore. Ho iniziato a correre con molti sacrifici, trainato dagli amici con cui uscivo in compagnia. La prima gara è sta-

la svolta è stato il 2000, quando ho pensato a correre in maniera meno amatoriale. Altra vittoria: ormai la pista era un ricordo, nonostante qualche uscita estemporanea.

Q Quando è avvenuto l'approdo ai quattro tempi?

R L'anno dopo. Suzukino 600: salita e due gare in pista, a Varano. Secondo il primo anno nell'Italiano montagna, e primo l'anno dopo, con tutte le salite vinte - anche nell'assoluto, davanti ai mille. Mancava solo il TT, insomma.

Q Appunto, il Tourist Trophy. Stefano Bonetti parte da Bergamo, e...

R ...E da newcomer prendo un solo decimo di secondo da Guy Martin, su quattro giri di gara. L'avrei ammazzato, giuro! [ride] Inutile, o quasi, dire che è nata l'amicizia: a cinque anni di distanza, ogni volta che ci vediamo

"In tanti mi chiedono se chi parte per il TT è ubriaco. Mettiamola così: se lo fai, dopo 200 metri ti sei già schiantato"

ta a Varano, con la mia Mito nera: fari tappati con il nastro adesivo e poco altro, partenza da Bergamo dietro a un camion e arrivo in pista, cercando di farmi bastare un solo treno di gomme per un'intera tappa del Moto Estate. Sesto in finale B, che soddisfazione! Ah, ovviamente il ritorno a casa è avvenuto in moto.

Q E dopo quel Moto Estate?

R Niente soldi, niente preparazione specifica, ma tante uscite sul lago, da Lovere a Tavernola: non avevano ancora inventato Franciacorta! Monza, Mugello e Varano erano troppo fuori mano, e quindi... Le poche uscite in pista con un occhio al portafogli: se cadi, la moto non la riaggiusti più. Era il periodo delle 125: ci ho corso per tre anni, fedele al due tempi anche per la facilità della manutenzione. Alla fine, il passaggio in 250 nel 2002, dopo un Italiano salite vinta in 125: l'anno del-

sono pacche sulle spalle e "Good luck" reciproci. Al Tourist Trophy ci sono arrivati dalle riviste e dai DVD: "Bello il TT", pensavo. Ogni giorno o quasi. Fino a quando ho deciso di partire.

Q Quando il TT, per dirla tutta, era nel dimenticatoio.

R Vero, ma per me significava molto. Siamo partiti tra mille difficoltà, non ultima quella di tradurre tutte le carte in inglese. Iscrizione accettata nell'incredulità generale e via, verso l'Isola di Man. E per fortuna l'iscrizione era (ed è ancora) gratuita: in Italia le cose vanno diversamente. Chi decide di ammettersi al TT non guarda se hai la Porsche o la Ferrari. Guarda se vai, quanto prendi dal primo. Il nostro aereo è stato un Ducato del 1986, con dentro due persone oltre a me, la Suzuki e una Yamaha R6. Supersport 600 e Stock 600 le prime due classi cui ho partecipato. Il

tempo di qualifica era di 23': agevole farlo. Ma un grazie è andato al primo maestro, un "nonnino" locale sulla sessantina che mi ha preso a ben volere e mi ha invitato a seguirlo. Meglio non dire quanto andava e quanto mi dovesse aspettare sul guidato! E soprattutto, è bello ritrovarlo ogni anno al via, a salutarci.

Q Un esordio col botto, quindi. E con l'unico Silver della tua storia.

R Sì. A un decimo dall'astro nascente Martin sulla stessa moto con cui andavo a lavorare ogni giorno: un sogno! La Suzuki sembrava nata per il TT. È lì che ho firmato, incredulo, i primi autografi. Avevo girato a meno di 40 secondi dal primo, da ultimo venuto. Non restava che guardare il 2005.

Q Con fiducia e con nuove prospettive sportive?

R No. Con una sola voglia: ritornare il più presto al TT. Primo perché è una bella esperienza: sei trattato bene, la gente ti ama, il tracciato è stupendo; e secondo perché ti senti parte di qualcosa di grande. Vuoi l'autografo di McGuinness? Entri nel paddock, bussi alla sua roulotte e lui esce. Semplice, no? E poi, ogni anno al Mountain ritrovo turisti, anche italiani, che sono habitués della corsa e di tutto quello che c'è attorno. E anche qualche pilota da MotoGP al pub: quest'anno è toccato a Toseland e a Jonathan Rea.

Q I tuoi risultati da allora?

R Nel 2005 due ritiri per inconv-

nienti banali e un quindicesimo posto, il mio miglior risultato, ma non la mia migliore prestazione. Nessun rimpianto a prendere la via del TT: anzi uno solo, quello di non avere cominciato prima. La cultura motociclistica britannica è diversa dalla nostra, e non certo peggiore.

Q Ti sei mai sentito parte del passato, gareggiando al TT?

R Solo quando ho incontrato Roberto Patrignani. Era stato invitato per il Lap of Honour e ci aveva chiesto di tenere una moto sotto la nostra tenda. Era una Ducati, ci si sedeva sopra liberamente e veniva usata anche come appendiabiti. Solo dopo abbiamo scoperto che costava un patrimonio!

“Bonetti nei primissimi posti? Magari è la volta buona che lo scrivono sui giornali. Ma se arrivassi nei cinque e nessuno lo sapesse, ci metterei la firma!”

