

WORLD CHAMPION
ELF WORLD TROPHY
Formula -A and Formula Super A
Salbris / France



Il Sig. **ROSSI**
non uno qualunque

Cinque titoli mondiali conquistati non lasciano dubbi sulla caratura di Danilo Rossi pilota. Una stima profonda ed un grande rispetto da parte di tutto l'ambiente testimoniano il carisma dell'uomo. I successi alla guida della squadra corse Crg consacrano il manager.

DI RICCARDO IMPERIO

Per svolgere la tua attività di pilota e raggiungere certi risultati hai dovuto sicuramente affrontare dei sacrifici, trascurare la scuola, gli svaghi con gli amici, le ragazze, ecc.

Chiunque pratici uno sport ad alto livello, così come ho fatto io, deve dare delle priorità a certi aspetti della vita. Prendi una decisione ed è normale che sacrifichi qualcosa, non si può fare tutto! Dall'esterno questo impegno può sembrare facile, ma non è così. Devi stare attento anche a fare cose apparentemente stupide come giocare a pallone, magari perché hai la gara la settimana dopo e rischi di farti male, se ti piace

andare in moto non lo puoi fare. Tante piccole cose che a raccontarle sembrano banali, ma in realtà non è così. Lo stesso vale per il discorso scuola, è un errore, ma quando ci sono delle gare o delle prove devi andare e sacrificare questo importante aspetto. **Qualche rammarico?** Non mi è pesato nulla di quello che ho fatto. Per ciò che ho fatto o per qualcosa che mi è mancato, alla fine ho fatto quello che più mi piaceva fare. Per questo motivo mi reputo fortunato, perché tuttora faccio ciò che più mi piace fare. Ricordiamoci che ci sono tanti ragazzi che invece non hanno questa possibilità.





« La tua formidabile carriera kartistica ha avuto due parentesi automobilistiche, la prima nel '93 con tre anni di F3. Cosa conservi di quel periodo?

L'errore più grande che ho fatto è quello di non essere stato pronto a questo importante passaggio. Non tanto come pilota, non ero a conoscenza di cosa mi aspettava. Non ho avuto alle spalle una persona che mi ha seguito, mi ha consigliato nel modo giusto, ho fatto tutto con la mia esperienza e... questo è stato l'errore più grande. Quando ho corso il F3, soprattutto il primo anno, la cosa doveva avere un seguito, poi per un problema di sponsor, il team si è ritirato ed altre vicende che si sono susseguite hanno rovinato tutto il programma che era stato fatto.

Uno tra i più carismatici personaggi dell'automobilismo italiano, il vulcanico Adriano Morini patron del team Draco ha definito come una macchia negativa il fatto che un pilota del tuo calibro non sia riuscito a sfondare in monoposto.

Ho avuto l'onore di fare due test con le sue macchine, è una persona che stimolava tantissimo e lo reputo un giusto, diverso da altre persone che ho conosciuto nel mondo delle macchine.

Ben diverso è lo spirito che ha animato la seconda esperienza in monoposto, nel 1999 nell'Euro 3000?

Un'esperienza senza grandi ambizioni. Erano tanti anni che non salivo in mac-

devo dire che le emozioni che ho provato certe volte sono state maggiori di quando correvo. Alla fine gli stimoli sono quelli che avevo da pilota: il desiderio di voler fare il risultato per la squadra.

Hai sicuramente vissuto emozioni molto forti da pilota con tanti titoli vinti qual è quello che ti ha regalato la gioia più intensa?

Ho tanti bei ricordi. Per quello che riguarda l'ambito kartistico è sicuramente la vittoria del '90, quando ho vinto il titolo iridato. Vincere un mondiale è il sogno di tutti i kartisti. Ero giovane all'epoca (16 anni), forse non ero neanche molto preparato a quel successo, poi ne sono arrivati altri quattro di quei successi, e che vuoi, mi ci sono anche abituato. Nel '92 poi ho compiuto l'impresa, credo sia un record, vincendo due mondiali quello della 100cc. e della 125cc. nel giro di quindici giorni. Anche la vittoria del '97 non è stata da meno... rientrare, dopo tre anni e vincere ancora è stata un'altra bella soddisfazione.

Il ritorno al kart dalla F3 è stato sofferto?

No nient'affatto, rientrare nel kart è stata una mia decisione. Certe decisioni le prendo per il mio piacere; devo sentirmi bene per ciò che faccio. Nei tre anni di F3 non mi piaceva l'ambiente e tutto ciò che gli girava intorno. Così ho preferito tornare nel kart, con Crg, per il rapporto che c'era già stato con loro. Sono stato contento di questo.

Una scelta coraggiosa comunque quella di rimetterti in discussione tornando al vecchio amore.

Dopo tre anni, tornare e riaffermarsi ancora, dopo aver sofferto tanto il pri-

china, sono salito sul F. 3000 grazie ad alcuni amici che mi hanno dato una mano. Comunque una bella esperienza, anche se non c'erano particolari ambizioni. L'anno dopo mi hanno nuovamente proposto di fare il 3000 ed ho detto di no, chiaramente! Non perché non volessi farlo, ma semplicemente perché non avrei comunque raggiunto il mio obiettivo.

Non ha senso fare il pilota, di kart o di auto, senza mirare ad un obiettivo preciso. Oppure lo si fa per divertirsi, ma non vale per un professionista.

Gli obiettivi da raggiungere hanno rappresentato la tua motivazione da pilota. Conservi intatto l'entusiasmo e le ambizioni anche adesso che vivi le competizioni dietro il muretto?

Pur non essendo più un pilota ho delle responsabilità come team manager e

Venerdì 10 APRILE 1993



«**<<<** mo anno, mi ha gratificato. Un riscatto non soltanto sportivo, per aver vinto il titolo, ma soprattutto personale.

Nella tua passione sei stato assecondato dalla famiglia, tant'è vero che tu vivi e lavori a Brescia ed il team che porta il tuo nome, il DR, è gestito dai tuoi fratelli ad Arce.

Nella DR ci sono mio fratello e mia sorella che gestiscono anche il team. La DR è un team autonomo.

Da team manager pluricampione in pista ci sono alcuni piloti che ti hanno colpito?

Sin dal primo anno in cui sono entrato come team manager ho trovato un pilota come Liuzzi e nella 125 c'era Piccini. Con dei piloti del genere è facile dire: faccio il team manager! Lavorare con questi due piloti mi ha reso la vita molto facile.

(Onesto e modesto Danilo trascura il positivo influsso del suo carisma, aspetti che hanno contribuito certamente a creare un'atmosfera vincente all'interno della squadra Crg).

Da pilota hai visto in qualche tuo ex collega in particolare un talento più spiccato rispetto agli altri?

Gli avversari sono preparati... costruiti dai team. Quello che conta molto nella forza del pilota è il team, ed i team più forti sono sempre risultati Crg, Tonykart e Birel. La competizione al vertice è sempre appannaggio di questi.

Se devo dire poi chi è oggi il pilota più forte in kart... sicuramente Davide Forè. E' il migliore.

Tra i tanti avversari incontrati nei palcoscenici internazionali chi ti ha lasciato il segno?

Sinceramente quando correvo credevo molto in me stesso, questo è sicuro! Non mi vergogno di affermarlo. A differenza di altri ho sempre avuto rispetto per tutti gli avversari, perché sia nel kart che nella macchina i piloti possono avere un ottimo potenziale. Poi per problemi di mezzi non riescono a dimostrare il proprio valore. Sono sempre stato consapevole di questo fatto, perché l'ho vissuto sulla mia persona. Ho corso con piloti come Fisichella, Verstappen, Trulli, Beggio.

Quando si arriva ad un certo livello è difficile dire quel pilota lì è... Nelle tante stagioni che ho disputato c'erano piloti validi, mai è difficile fare un nome, puntare su qualcuno in particolare. Oltre i nomi che ti ho fatto ce n'erano altri bravi. Per questo quando correvo dovevo credere soprattutto in me!

Tra i giovani ce n'è qualcuno che ti ha incuriosito?

Noi quest'anno abbiamo investito sui giovani, degli "anziani" è rimasto solo Manetti. Abbiamo puntato tutto sui giovani perché speriamo nel ricambio. Chi in una gara chi nell'altra, bene o male, stanno dimostrando qualcosa di buono, adesso aspettiamo ancora un po' per vedere cosa salta fuori. Comunque sono abbastanza fiducioso.

Un investimento per il futuro.

Si e speriamo che si concretizzi... il più presto possibile. Chiaramente sapevamo che era necessario del tempo attuando questa scelta.

Nella tua carriera c'è stata anche una parentesi extrasportiva, o se vogliamo legata alla politica sportiva. Alle ultime elezioni sei stato eletto nel consiglio Fik raccogliendo più voti tra i candidati che si erano presentati. Esperienza che si è conclusa prima del tempo con le tue dimissioni. Come mai?

Tanti non hanno compreso che me ne

sia andato prima del tempo e questo mi dispiace. Il mio impegno in Federazione doveva servire a dare una mano al kart, purtroppo ho trovato una situazione per cui non c'era conformità tra le mie idee e quelle degli altri. Non sto qui a dire che le mie erano giuste e quelle degli altri sbagliate, ma constato semplicemente che c'erano delle difformità. Ho visto che la mia presenza all'interno del consiglio non riusciva a dare quei benefici che io mi aspettavo, quindi ho ritenuto giusto lasciare. I kartisti conoscevano bene me, ma non la federazione e quindi si aspettavano, avendomi votato, che facessi qualche cosa di importante.

Per quanto vi sia stato un ottimo rapporto, nel periodo in cui sono stato dentro, ho visto che non era facile cambiare tante cose.

Temevi che pur non condividendo certe scelte, tali decisioni venissero abbinate alla tua persona?

E' normale che quando si fa parte di un consiglio a decidere è la maggioranza. Nel breve tempo che sono stato lì la gente si aspettava tanto da me, giustamente, ma non era solo mia la responsabilità di quello che succedeva. Poi c'erano delle posizioni molto diverse all'interno, non solo la mia e così ho preferito restare in buoni rapporti piuttosto che andare a rovinare legami vissuti bene da molti anni.

La vita del team manager è diversa da quella del pilota?

Sinceramente sono sommerso dagli impegni. Probabilmente ne ho più adesso di quando correvo. Il team l'azienda e tutto il resto, non è facile.

Voglia di salire sul kart ne hai ancora?

La voglia ce l'ho tutti i giorni e qualche volta ci monto ancora. Il vizio non passa. E' impossibile che passi!